PROJETO DE LEI Nº , DE 2015

(Do Sr. Rogério Rosso)

Altera a Lei n° 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que *"Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências"*, para dispor sobre transporte privado individual.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1° O art. 4º da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso:

"Art. 4º.....

XIV – transporte privado individual: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por intermédio de veículos particulares, para realização de viagens individualizadas, previamente contratado". (NR)

Art. 2º A Lei n° 12.587, de 03 de janeiro de 2012, passa vigorar acrescida do seguinte artigo:

"Art. 12-C O serviço de transporte privado individual, poderá ser firmado através de contrato, aplicativo de

dispositivo móvel ou outros meios, nos termos do regulamento.

§1º É estritamente proibido aos veículos prestadores do serviço de transporte privado individual realizar o transporte de passageiros avulsos, bem como sua permanência nos pontos de táxi e ou de transporte coletivo.

§2º Caso o contrato de prestação do serviço seja firmado por intermédio de terceiro, este estará sujeito à legislação do local de estabelecimento do prestador do serviço e à supervisão dos órgãos encarregados de coibir a concorrência desleal.

§3° A atividade de transporte privado individual a que se refere o caput deste artigo, em cada município, só poderá ser executada pelo proprietário do veículo, ficando expressamente vedada toda e qualquer cessão de direitos referentes à exploração econômica de tal serviço.

§4° O serviço a que se refere o *caput* deste artigo deve ser prestado por pessoa devidamente enquadrada como Microempresa ou Microempreendedor Individual, nos termos da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006”

§5º O Poder Público regulamentará, através do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, no prazo de 180 dias, o serviço disposto neste artigo, observando os princípios da livre iniciativa, livre concorrência e equilíbrio econômico. (NR)

Art. 3º Aplica-se à atividade prevista nesta Lei, as disposições de segurança no transito, fiscalização, proteção e defesa do consumidor, dispostas na legislação afeta.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Esta Lei visa regulamentar a atividade de transporte privado individual de pessoas, adequando-a aos princípios da livre concorrência e do respeito ao equilíbrio econômico e financeiro dos contratos, em prol da necessária isonomia na prestação dos serviços de transporte explorados em regime privado, da segurança dos consumidores, do combate à concorrência desleal, e da mobilidade urbana multimodal.

Nesse contexto, é fato que o expressivo crescimento das cidades brasileiras trouxe aos seus habitantes um grave problema relacionado à mobilidade urbana. A cada dia cresce o número de veículos particulares circulando pelas ruas. O transporte público, seja ele coletivo ou individual, não tem sido capaz de amenizar essa grave situação. O presente projeto busca uma forma de abrandar esse problema.

Como consequência dessa ineficiência operacional, novas formas de transportes vêm sendo incentivadas e a própria sociedade tem criado uma consciência de que o sistema atual, cedo ou tarde, se tornará insustentável. Novos hábitos de consumo consciente passaram a integrar a vida das pessoas. Dentre esses, o de compartilhamento de recursos, quaisquer que sejam, é uma realidade que inaugurou novos horizontes no mercado. Embalados pela inovação tecnológica, esses novos comportamentos vieram pra ficar.

No Brasil, o tema “mobilidade urbana” tem suas diretrizes definidas pela Lei n° 12.587/2012. Em que pese ser uma legislação recente e eficaz, há lacunas que precisam ser preenchidas para diminuir inseguranças jurídicas e

garantir a busca pelo interesse do cidadão. O presente projeto de lei propõe a alteração desse normativo para determinar, de maneira clara, a definição do termo “Transporte Privado Individual”.

A discussão sobre a necessidade dessa definição tomou força quando aplicativos que promovem a ligação entre motoristas particulares a passageiros começaram a ser utilizados no Brasil. Há intenso conflito sobre o tema. Não se quer aqui defender “A” ou “B”, mas sim, buscar soluções para o grave problema de mobilidade urbana, adequar a legislação brasileira às novidades tecnológicas e, principalmente, garantir a busca pelo interesse do cidadão.

A Lei n° 12.587/2012 em seu art. 3º, §2º classifica os serviços de transporte urbano quanto:

a) ao objeto: de passageiros ou de carga;

b) à característica do serviço: coletivo ou individual;

c) à natureza do serviço: público ou privado.

Em seu art. 4º, a referida lei traz as definições dessas classificações, todavia, é omissa quanto à classificação do transporte privado individual. Tal omissão é combustível para as batalhas que vêm sendo travadas entre os interessados na solução do problema. O projeto aqui proposto busca, justamente, criar a definição dessa classificação de transporte.

Cabe, agora, demonstrar comprovada a acertada alegação aqui alvitrada. A Constituição Federal em seu art. 21, XX, diz que é competência da União *“instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e* ***transportes urbano****”*. A própria Lei n° 12.587/2012 em seu art. 16, VI, define como atribuição da União *“fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes dessa Lei”.*

Quanto à ilegalidade da utilização de plataformas que conectam motoristas particulares a passageiros, é oportuno citar o art. 170 da

Constituição Federal, parágrafo único, que diz que *"É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei".* O direito privado é regido pelo conceito de legalidade ampla, que afirma que tudo o que não é expressamente proibido é permitido.

Importante observarmos que a exploração dessa modalidade de transporte, somente será realizada por Microempresa ou Microempreendedor Individual. Isso impedirá a concorrência desleal e o desvirtuamento do uso de aplicativos que ligam proprietários de veículos particulares e passageiros dos grandes centros urbanos. Assim, evita-se a cartelização e o abuso do poder econômico em uma atividade destinada a promover a mobilidade urbana entre pequenos empreendedores e passageiros eventuais.

É certo que os diferentes modos de transporte podem conviver harmonicamente, o que traz benefícios a todos, principalmente à população. O que há é a necessidade de adequação do mercado e da legislação aos anseios da sociedade e às inovações tecnológicas.

Restando comprovada ser apropriada a presente proposição, espero contar com o apoio dos nobres pares do Congresso Nacional.

Sala das Sessões, em de setembro de 2015.

Dep. ROGÉRIO ROSSO

PSD/DF