

**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A EMITIR PARECER SOBRE O PROJETO DE
LEI Nº 8.085/2014 E SEUS APENSOS**

PROJETO DE LEI Nº 1584, DE 2015

(Do Sr. PAULO TEIXEIRA)

Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros por intermédio de aplicativo ou de qualquer serviço tecnológico.

Alteram-se os Art 1º e o Parágrafo único do projeto de lei em epígrafe, que passam a ter a seguinte redação:

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 135 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regular a prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros mediante o uso de aplicativos ou outros serviços tecnológicos, não sendo aplicável ao mero compartilhamento de transporte privado.

Art. 2º O art. 135 da Lei no 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 135.

Parágrafo único. A prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros, oferecido de modo profissional e com fins puramente lucrativos, por intermédio da utilização de aplicativo ou qualquer outro serviço tecnológico está sujeita à autorização do poder público concedente, na forma da regulamentação. (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A Justificação apresentada para o Projeto de Lei em referência menciona certa preocupação do deputado Paulo Teixeira com a insatisfação de taxistas, gerada por aplicativos como o Uber, sob o argumento de que a atividade prestada por intermédio de aplicativos como esse seria privativa de taxistas, o que tornaria a prestação de tais serviços clandestina. No decorrer da Justificação, nota-se a preocupação do deputado

Paulo Teixeira em destacar a diferença entre a hipótese de prestação de serviço remunerado de transporte e o compartilhamento de transporte privado, a **Carona Solidária**. Contudo, a diferença ali apontada entre tais hipóteses é apenas o fato de a **Carona Solidária** ser feita gratuitamente, por amizade ou cortesia. Todavia, parece-nos importante destacar o fato de a **Carona Solidária** se caracterizar, além da não intenção de lucro, pela não profissionalização do motorista bem como pela oferta de itinerários e horários pré definidos.

É fato que a **Carona Solidária** é lícita e independe de autorização do poder concedente, pois não se subordina às normas do contrato de transporte de pessoas, nos termos do artigo 736 do Código Civil Brasileiro. Porém, analisando-se o texto do Projeto de Lei, nota-se uma generalização da regulação relacionada a transporte e uso de aplicativos tecnológicos que podem levar a uma interpretação mais ampla do que a desejada, abrangendo até mesmo a chamada **Carona Solidária**, quando organizada através de aplicativos.

A mera possibilidade de o poder concedente entender ser necessária à sua autorização para a organização por meio de aplicativos da **Carona Solidária** nos parece inadequada, pois aproxima de modo desnecessário as atividades relacionadas ao transporte individual remunerado oferecido de modo profissional com o compartilhamento de transporte privado, **Carona Solidária**, que **não tem fins lucrativos, tampouco é oferecida de modo profissional**.

Parece-nos, portanto, adequado esclarecer a distinção entre a prestação de serviços de transporte remunerado e profissional e a **Carona Solidária**.

Para tanto, recomendamos as seguintes alterações no texto do Projeto de Lei:

“Art. 1º Esta Lei acrescenta parágrafo ao art. 135 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para regular a prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros mediante o uso de aplicativos ou outros serviços tecnológico, não sendo aplicável ao mero compartilhamento de transporte privado.

Art. 2º O art. 135 da Lei nº 9.503, de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 135.

Parágrafo único. A prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros, oferecido de modo profissional e com fins puramente lucrativos, por intermédio da utilização de aplicativo ou qualquer outro

serviço tecnológico está sujeita à autorização do poder público concedente, na forma da regulamentação.”

Se entendermos que o objetivo principal do Projeto de Lei é regulamentar o serviço de transporte de passageiros, oferecido de modo profissional e com finalidade de lucro, há que se deixar isso bastante claro no texto a fim de que seja mais imediata a distinção entre tal prestação de serviços e a Carona Solidária, duas modalidades de transporte urbano claramente distintas entre si.

Essas considerações nos parecem estar todas alinhadas às Justificações apresentadas com o Projeto de Lei 1584/2015. E, por esta razão, apresentamos esta emenda de alteração do PL em questão.

Incrementamos o diálogo, explicando que a possibilidade de equiparação regulatória entre a Carona Solidária organizada através de aplicativos e a prestação de serviços como aqueles prestados através da plataforma Uber, acabará por reduzir de forma significativa a Carona Solidária, tão importante se observada do ponto de vista do trânsito nas grandes cidades e do meio ambiente.

Nesse sentido, tratando-se de uma situação que pode gerar benefícios do ponto de vista do trânsito e do meio ambiente, seria desejável se privilegiar o livre arbítrio de cada usuário, deixando-o decidir por si próprio qual é o patamar mínimo de conforto e qualidade que aceita ao optar pela Carona Solidária, parecendo realmente desnecessária a autorização do poder concedente, seja para a oferta da Carona Solidária seja para a organização e facilitação de encontro entre ofertantes da Carona Solidária e caroneiros.

Dessa forma, é de se destacar que a Carona Solidária apresenta um tremendo potencial para viabilizar soluções efetivas para racionalizar o uso da malha viária urbana e qualquer regulamentação deve observar essa importante finalidade social, para que não haja retração dessa modalidade.

Na realidade, o ideal seria a criação de um ambiente no qual a Carona Solidária possa se desenvolver com base na mútua confiança entre os usuários e no controle *a posteriori* das eventuais situações inadequadas. Para tanto, é fundamental criar condições para que os responsáveis pela intermediação possam aceitar os cadastros em suas plataformas com base na declaração firme (e sob responsabilidade) dos usuários, sem a necessidade da coleta de um nível excessivo de informações e documentos, já que quanto maior o nível de obrigações dos intermediários e de exigências impostas aos usuários - antes mesmo da utilização dos serviços - menor a chance de que esse mercado tecnológico se desenvolva plenamente. Por consequência, menor seria a efetiva utilização da Carona Solidária pela população, prejudicando-se a possibilidade de contribuir para a mobilidade urbana com um real benefício ao trânsito das grandes cidades brasileiras, ao meio ambiente e à qualidade de vida das pessoas.

A falta de normas claras e estáveis é uma das razões para o ambiente de insegurança jurídica que atualmente permeia as atividades de transporte individual remunerado ou compartilhado. Todavia, considerando que a economia do compartilhamento já é uma realidade em todo o mundo, além da clareza e estabilidade, é fundamental que as normas sejam *adequadas* à realidade de cada uma das atividades, possibilitando, assim, o desenvolvimento de novas tecnologias que tragam benefícios ao cidadão.

É importante destacar que já vem sendo desenvolvido de forma muito positiva no mercado, o uso de plataformas digitais que auxiliam na localização e organização da Carona Solidária. Tais plataformas asseguram ao usuário livre escolha em relação ao luxo, conforto, e itens que buscam ao aderir à Carona Solidária, tais como ar condicionado, tamanho de porta-malas, higiene etc.

Vale citar como exemplo o aplicativo de Carona Solidária criado pela própria Câmara dos Deputados, conforme [link](http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/480202-CAMARA-CRIA-APLICATIVO-DE-CARONA-SOLIDARIA-PARA-SERVIDORES.html)
<http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/480202-CAMARA-CRIA-APLICATIVO-DE-CARONA-SOLIDARIA-PARA-SERVIDORES.html>

Por fim, como já mencionado, a Carona Solidária e a organização de ofertas de Caronas Solidárias e facilitação de encontro entre ofertantes de Carona Solidária e caroneiros não pode ser regulada de modo equivalente à oferta por meios tecnológicos do transporte individual remunerado, exercido de forma profissional e com fins lucrativos, eis que as duas atividades são bastante diferentes.

Da forma como redigido o Projeto de Lei originalmente, as duas atividades poderiam ser compreendidas como abrangidas e reguladas. É preciso deixar claras as diferenças, sob pena de se equiparar os dois modais, o que na prática pode levar ao desaparecimento de um deles e não ao incentivo de ambos, como parece ser a intenção do legislador.

O Projeto de Lei, na redação ora vigente, apresenta aspectos que merecem reflexão, como esta justificativa procurou demonstrar.

Diante das razões acima, apresenta-se esta emenda de alteração de texto.

Sala da Comissão, em 21 de março de 2016.

Deputado JOSÉ STÉDILE
PSB/RS