MUNICÍPIO DE TELÊMACO BORBA
ESTADO DO PARANÁ

PODER EXECUTIVO

Telêmaco Borba, 20 de fevereiro de 2024.

Mensagem N.º 08/2024

Excelentíssimo senhor Presidente;
Senhores Vereadores:

Com a presente, encaminho a V. Exa. o anexo anteprojeto de Lei Complementar que *"Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço* remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, *revoga a Lei Complementar nº 133 de 18 de maio de 2023, e dá outras providências."*

Digníssimos senhores Vereadores, como é de conhecimento de Vossas Senhorias, a Lei Complementar nº 133 de 18 de maio de 2023, teve origem nos projetos de Lei que fazem parte da Revisão do Plano Diretor, realizado pela Fundação da Universidade Federal do Paraná, por meio do Contrato Nº 181/2016.

Ocorre que a matéria tratada no referido projeto, dispôs apenas sobre a regulamentação e responsabilidade das empresas Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado, doravante denominadas "ATTCs", uma vez que na época, não se tinha definido a relação jurídica destas empresas e dos motoristas na prestação dos serviços em questão.

Neste contexto, à época eram poucas as empresas conhecidas que exploravam esse ramo de atividade econômica, todavia, como bem sabemos, os produtos digitais (apps, plataformas e sistemas) são comumente replicados por versões similares ou evoluídas, com custos variados, atendendo vários tipos de clientes. Assim, estas ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente, permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada (*sharing economy*).

Nesse sentido, cito trecho de ementa de julgado do STJ no Conflito de Competência 164.544/MG, Rel. Min. MOURA RIBEIRO, o qual dispõe que:

> "3. As ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada (sharing economy), em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos geridos por empresas de tecnologia. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma." (DJe 4/9/2019)

Para esclarecer os termos da decisão acima citada, oportuno ressaltar que *sharing economy* ou economia compartilhada é um termo relativamente

novo que se relaciona ao antigo conceito de **compartilhamento de bens e serviços**.

Os brechós, por exemplo, são uma forma de compartilhar produtos em um conceito mais antigo. As pessoas vendem suas peças de roupas antigas e podem adquirir artigos de outros usuários. Porém, agora, ao invés de a transação ocorrer em um contexto presencial, ela é realizada principalmente no mundo *online*, por meio de uma plataforma digital, como um aplicativo.

Neste contexto, exemplos de empresas que adotaram o modelo de negócios da *sharing economy* ou economia compartilhada:

> **Woba:** plataforma que oferece aos seus usuários espaços de escritórios em cidades brasileiras;
> **Uber:** conecta motoristas autônomos a usuários que precisam ir de um local para outro;
> **Airbnb:** oferece a viajantes opções diversas de hospedagem no mundo inteiro, possibilitando que pessoas aluguem suas casas, apartamentos ou cômodos extras;
> **Gympass:** assinando um plano o cliente tem acesso a inúmeras academias com modalidades variadas de exercícios e aulas.

Assim, atualmente resta definido na jurisprudência da Suprema Corte, que as empresas Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado, doravante denominadas "ATTCs" atuam como intermediária para a contratação do serviço a ser realizado pelo motorista contratado, **sendo este último,** quem explora a atividade comercial relacionada ao transporte de passageiros.

Neste sentido, o Colendo STF, em decisão prolatada em maio de 2023, de relatoria do Ministro ALEXANDRE DE MORAES, mencionou em seu julgado[1] que:

> *"Realmente, a relação estabelecida entre o motorista de aplicativo e a plataforma reclamante mais se assemelha com a situação prevista na Lei 11.442/2007, do transportador autônomo, sendo aquele proprietário de vínculo próprio e que tem relação de natureza comercial."*

Deste modo, diante do cenário atual, não há meios legais para exigir das "ATTCs" o cadastramento para emissão de "Permissões ou Autorização" para a exploração dos serviços relacionados ao transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, **uma vez que a regulamentação e fiscalização deve recair ao motorista, e não às empresas que fornecem os produtos digitais** (apps, plataformas e sistemas).

Destarte, cabe observar que em simples pesquisa na *internet,* percebe a existência de várias empresas que fornecem os produtos digitais para os motoristas autônomos e com custos baixíssimos, se comparado aos valores

[1] Fonte: https://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/RCL5979510decisao_monocratica21.pdf

cobrados pelas famosas "ATTCs" **(exemplo Uber, 99, CABIFY etc)**, neste sentido, cabe ressaltar que de acordo a proposta de lei em anexo, não é obrigatório estar o motorista filiado a alguma empresa Administradora de Tecnologia em Transporte Compartilhado, os motoristas podem adquirir de forma conjunta aplicativos, plataformas ou sistemas, que conecte os motoristas autônomos aos usuários, viabilizando assim a pré-contratação do serviço.

Deste modo, **diante da instabilidade e de ausência de definição do termo** *"outras plataformas de comunicação em rede"* **(o art. 4º, inciso X da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012)** e da generalidade de seu conceito, o anteprojeto de Lei delegou a regulamentação dos meios de tecnologia de comunicação em rede, de que trata a lei federal, e os demais casos omissos, por meio de atos a serem expedido pelo Poder Executivo.

Assim, em que pese a complexidade e velocidade em que se alteram os entendimentos jurídicos sobre o assunto, é fato que o ente público, no limite de sua jurisdição e respeitando as questões de interesse local, deve buscar meios de viabilizar a prestação de serviços de utilidade pública, conforme requisitos definidos na legislação federal, por meio de critérios a serem fixados na legislação local.

Neste sentido, o art. 4º, inciso X da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, dispõe que:

> Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
> [..]
> X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Assim, por sua vez o 11-B, do mesmo diploma legal, mencionada que:

> "Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros **previsto no inciso X do art. 4º desta Lei**, **nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições**: (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)
>
> I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)
>
> II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal **caracterizará transporte ilegal de passageiros**. (Incluído pela Lei nº 13.640, de 2018)"

(grifamos)

Também neste contexto, de suma importância mencionar a redação do art. 12 da supracitada Lei Federal, o qual dispõe que:

"Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros **deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal**, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de **fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas**. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)"

Deste modo, de acordo com o artigo 12 citado acima, **é de dever** da Administração Pública, que pretende regulamentar os serviços transporte individual de passageiros em seu município, fixar os valores máximos das tarifas a serem cobradas, porém a legislação vigente não regulamentou a questão principal sobre a matéria, que mais interessa ao consumidor, ou seja, o valor máximo que pagará pelas "corridas".

Assim, percebe-se que mesmo com a Lei Complementar nº 133 de 2013, não está garantido o mínimo dos direitos previstos na lei federal, uma vez que é de clareza solar que os valores cobrados pelos motoristas de aplicativo são tabelados pelo quilometro rodado, incluídos neste cálculo vários fatores, como dias úteis e feriados, horários, tempo presumido do percurso etc...

A título de exemplo, conforme imagem abaixo, em simulação realizada na página da internet[2] da Uber, em viagem com saída da Prefeitura Municipal de

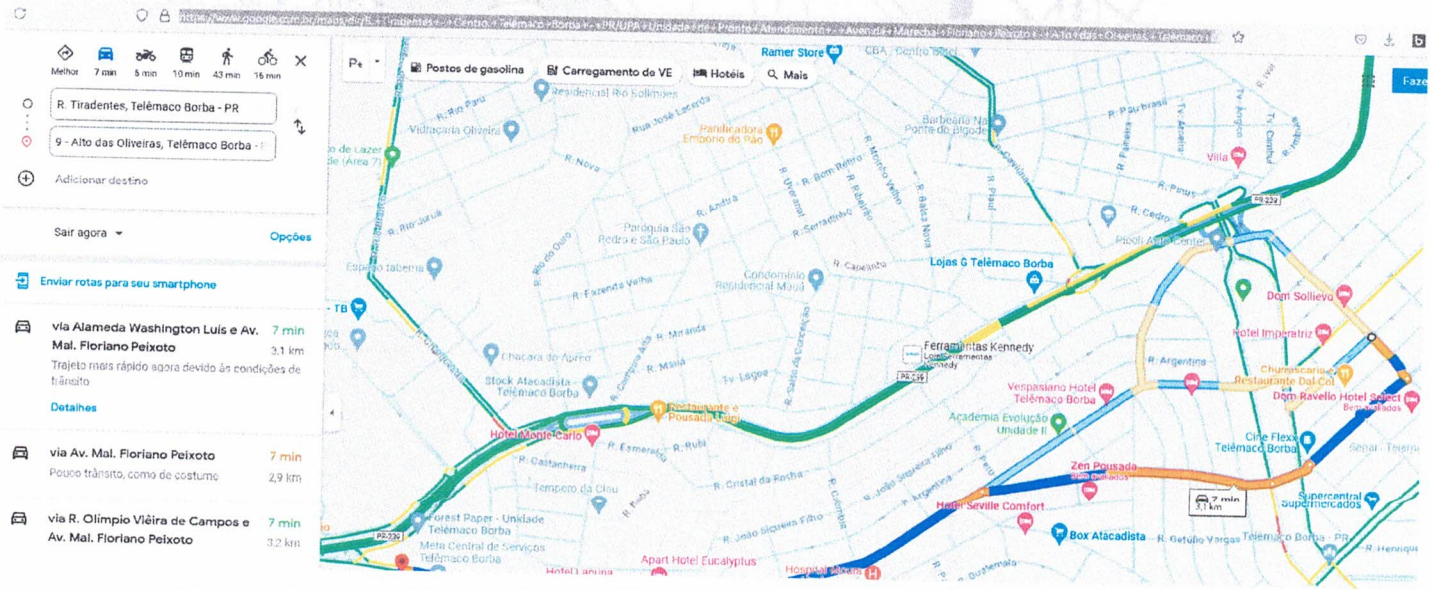
---

2 **Consulta realizada dia 15/02/2024, às 10H19MIN Fonte:** https://m.uber.com/go/product-selection?_ga=2.11602548.1509962435.1708002895-1092726108.1708002895&_gl=1%2Ah3x39v%2A_ga%2AMTA5MjcyNjEwOC4xNzA4MDAyODk1%2A_ga_XTGQLY6KPT%2AMTcwODAwMjg5NS4xLjAuMTcwODAwMjg5NS4wLjAuMA..&drop%5B0%5D=%7B%22addressLine1%22%3A%22Av.%20Mal.%20Floriano%20Peixoto%2C%202071%22%2C%22addressLine2%22%3A%22-%20Alto%20das%20Oliveiras%2C%20Tel%C3%AAmaco%20Borba%20-%20PR%22%2C%22id%22%3A%22ChIJVRokIOiC6ZQRsBWLy-JD7eY%22%2C%22source%22%3A%22SEARCH%22%2C%22latitude%22%3A-24.3343219%2C%22longitude%22%3A-50.649570399999999%2C%22provider%22%3A%22google_places%22%7D&effect=&marketing_vistor_id=62d22837-f6ae-48d9-bb9a-0702376265a3&pickup=%7B%22addressLine1%22%3A%22R.%20Tiradentes%2C%20166%22%2C%22addressLine2%22%3A%22-%20Centro%2C%20Tel%C3%AAmaco%20Borba%20-%20PR%22%2C%22id%22%3A%22ChIJIebQxBeD6ZQRSnFeaJfx7ZI%22%2C%22source%22%3A%22SEARCH%22%2C%22latitude%22%3A-24.3264459%2C%22longitude%22%3A-50.625749%2C%22provider%22%3A%22google_places%22%7D&uclick_id=be3e3735-c88f-4a97-bc9f-dd9c89936822&vehicle=10004382

Telêmaco Borba com destino a Unidade de Pronto Atendimento Municipal-UPA, a viagem custaria o valor de R**$ 15,60**, utilizando carro qualificado como *Comfort*, uma vez que não consta para a região, a opção de Uber Black, sendo este último mais alto o valor da tarifa. Deste modo, conforme tabela abaixo, o valor mais acessível seria o UberX, sendo que para o mesmo exemplo de mesma viajem citada acima, a viajem custa **R$ 11,96**.



Na simulação acima, a distância percorrida foi de aproximadamente 3 KM, conforme média obtida pela página do Google Maps[3].



[3] **Consulta realizada dia 29/11/2023, às 10H51MIN** Fonte; https://www.google.com.br/maps/dir/R.+Tiradentes+-+Centro,+Tel%C3%AAmaco+Borba+-+PR/UPA+Unidade+de+Pronto+Atendimento+-+Avenida+Marechal+Floriano+Peixoto+-+Alto+das+Oliveiras,+Tel%C3%AAmaco+Borba+-+PR/@-24.3300844,-50.6414804,16z/data=!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x94e9833dbdbd5e8f:0xe489247fdb5cfad!2m2!1d-50.6240297!2d-24.3277052!1m5!1m1!1s0x94e982e82219575f:0xaec72b14df390364!2m2!1d-50.6495926!2d-24.3341823!3e0!5m1!1e1?entry=ttu

Neste sentido, o anteprojeto de lei, utilizando-se de base de cálculo da Uber, verifica-se, conforme os dados acima, que a maior média de cobrança neste município utilizando o aplicativo Uber **(em dia útil da semana e, em horário comercial)**, atualmente é de **R$ 5,20 (cinco reais e vinte centavos)** por quilômetro e o menor valor é de **R$ 3,98 (três reais e noventa e oito centavos).**

Desta forma, considerando a média de preços apresentados, fixou-se no Anexo I do anteprojeto de lei, a tabela com os valores máximos de tarifas a serem cobrados, para ser observado pelo motorista autônomo que não estejam cadastrados nos aplicativos ou plataformas disponíveis no mercado atualmente, uma vez que para aqueles que trabalham cadastrados em algum aplicativo ou plataforma, a tarifa será aquelas estipuladas pelas plataformas de comunicação em rede, conforme definido no anteprojeto de lei.

Por fim, **sendo regulamentado o serviço** de utilidade pública de transporte individual de passageiros, conforme dispõe o anteprojeto de lei em anexo, de acordo com o art. 11-B, parágrafo único da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, o descumprimento dos requisitos previstos na citada regulamentação, **caracterizará transporte ilegal de passageiros**.

Neste sentido, o anteprojeto de lei, seguindo o atual entendimento sobre a matéria, apresenta proposta de lei para definir os critérios mínimos para regulamentar o exercício da atividade, bem como, apresenta os parâmetros básicos para o efetivo exercício de fiscalização, visando trazer o mínimo de segurança, conforto, higiene e qualidade dos serviços aos usuários, bem como, segurança física e jurídica aos profissionais no exercício na prestação do serviço.

Dessa forma, solicitamos aos nobres Vereadores a apreciação e aprovação do presente anteprojeto de lei.

Atenciosamente,

Marcio Artur de Matos
Prefeito

Excelentíssimo Senhor:
Hamilton Aparecido Machado
Presidente da Câmara de Vereadores
Al. Oscar Hey, nº 99 Centro
Telêmaco Borba – Pr

ANTEPROJETO DE LEI

Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, revoga a Lei Complementar nº 133 de 18 de maio de 2023, e dá outras providências.

CAPÍTULO I

DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO DE PASSAGEIROS BASEADO EM TECNOLOGIA DE COMUNICAÇÃO EM REDE

Art. 1º O serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, será executado por meio de Autorização outorgada pela Prefeitura Municipal.

Art. 2º Para os fins previstos nesta lei entende-se por transporte remunerado privado individual de passageiros, o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas realizadas por motoristas por meio de aplicativo ou outras plataformas que possibilitem a comunicação e garantia de direitos dos usuários.

§1º O transporte a que se refere este artigo constitui serviço de utilidade pública e somente poderá ser executado mediante prévia e expressa autorização do Município, que será consubstanciada através da expedição de Autorização de atividade, após o cadastro do condutor e do veículo a ser utilizado, junto ao Órgão Gestor do Transporte e preenchidas as condições desta Lei.

§2º O Órgão Gestor do Transporte no Município de Telêmaco Borba será a Divisão de Segurança Pública e Trânsito ou qualquer outro órgão da administração direta municipal que vier a substituí-la.

Art. 3º O Município poderá desenvolver plataforma própria de transporte por aplicativo ou, se entender conveniente, contratar por meio de procedimentos licitatórios específicos, a ser regulamentado por ato do poder executivo.

Parágrafo único. O serviço considera-se prestado e o imposto devido, pelo motorista prestador de serviço.

Seção I
Do Uso do Viário Urbano

Art. 4º O viário urbano integra o Sistema Municipal de Mobilidade, e sua utilização e exploração intensiva devem observar as seguintes diretrizes:

I - promover o desenvolvimento sustentável do município de Telêmaco Borba, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

II - incentivar o desenvolvimento local de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema.

CAPÍTULO II
DO CADASTRO MUNICIPAL DE CONDUTORES

Art. 5º De acordo com o artigo 11-B da Lei 12.587/2012, o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada – EAR;

II – possuir domicílio no Município de Telêmaco Borba;

III - apresentar Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) em dia;

IV - apresentar certidão negativa criminal das justiças estadual e federal nos termos do art. 329 do CTB;

V – inscrição como contribuinte individual, nos termos da alínea h, inciso V, do art. 11 da Lei nº 8.213/91 ou inscrição no cadastro de Microempreendedor Individual (MEI) desde que atenda o disposto no artigo 18-A da Lei Complementar 123 de 14/12/2006.

CAPÍTULO III
DOS VEÍCULOS

Art. 6º Os veículos a serem utilizados para o serviço de transporte privado previsto nessa lei deverão apresentar as seguintes características:

I - ser dotados de 04 (quatro) portas;

II - capacidade máxima de 07 (sete) ocupantes, incluído o motorista;

III – Idade máxima de 10 (dez) anos do modelo de fabricação;

IV – Contratação de seguro de acidentes pessoais de passageiros;

V - estar em bom estado de funcionamento, segurança e conservação, comprovados através de Certificado de Segurança Veicular- CSV, emitido por Instituições Técnicas Licenciadas – ITL ou Entidades Técnicas Públicas ou Paraestatais – ETP licenciada pelo DENATRAN e no âmbito do Sistema de Certificação de Segurança Veicular e Vistoria (SISCSV) mantido pelo órgão máximo executivo de trânsito da União, conforme os seguintes prazos:

a) 01 (uma) vez por ano para veículos de até 05 (cinco) anos;

b) 02 (duas) vezes por ano para veículos de 05 (cinco) anos até 10 (dez) anos.

VI – Os veículos especiais adaptados deverão possuir acessibilidade, destinada a pessoas com deficiências de locomoção temporária ou permanente.

Parágrafo Primeiro - Fica vedado qualquer tipo de inscrição ou simbologia, interna ou externa, luminosa ou não, que identifique o veículo ao público, exceto a identificação fornecida pelo Poder Executivo após o devido cadastramento.

CAPÍTULO IV
DO ALVARÁ DE LICENÇA

Art. 7º Os autorizados do serviço regulamentado pela presente lei deverão obter Alvará de Licença da atividade, emitido pela Secretaria Municipal de Finanças.

Parágrafo único. O Alvará de Licença, pessoal, intransferível e inalienável é o documento pelo qual fica autorizada a utilização do veículo para prestação do serviço e somente será expedido por solicitação do Órgão Gestor do

transporte municipal, para motorista autônomo, depois de cumpridas as exigências do art. 5º desta lei.

CAPÍTULO V
DO PAGAMENTO DE PREÇO PÚBLICO

Art. 8º A exploração intensiva do viário urbano implicará pagamento de preço público no importe de 1,5% **(um virgula cinco porcento)** do valor cobrado pela prestação do serviço.

§ 1º A imposição da cobrança de que trata o *caput* deste artigo, será realizada com base nas informações apresentadas pelos motoristas cadastrados e por dados obtidos por meio de fiscalização municipal, conforme dispuser o decreto regulamentador.

§2º Os valores a serem pagos serão contabilizados de acordo com a distância percorrida na prestação dos serviços, conforme dispuser o regulamento.

§ 3º O preço público poderá ser utilizado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional do viário urbano de acordo com a política de mobilidade e outras políticas de interesse municipal, conforme previsto no artigo 23, inciso III, da Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, ou em legislação que vier a substituí-lo.

§ 4º O Poder Executivo Municipal poderá instituir fatores de incentivo, com o objetivo de cumprir as diretrizes definidas no artigo 4º desta Lei.

§ 5º A cobrança do preço público fixada nesta lei dar-se-á sem prejuízo da incidência de tributação específica.

§ 6º Os serviços de que trata este decreto sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN, nos termos da legislação pertinente, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

§ 7º O Valor de que trata o *caput* deste artigo será destinado às ações do Fundo Municipal de Trânsito.

CAPÍTULO V
DAS TARIFAS

Art. 9º O valor a ser cobrado pelos deslocamentos em veículos previstos pela presente lei, serão determinados exclusivamente pelos aplicativos e tecnologia de comunicação em rede aos quais esteja vinculado o pedido de viagem remunerada solicitado pelo usuário tomador do serviço.

§1º Os aplicativos ou tecnologias de comunicação em rede, de que trata o *caput* deste artigo, deve possibilitar de forma antecipada a verificação pelo usuario o total do valor a ser pago pela viagem, bem com a pré-formação do contrato de prestação de serviço com identificação do motorista, a marca/modelo e placa do veículo.

§2º As variações de valores cobrados pelos autônomos registrados em plataforma, conforme disposto no parágrafo anterior, são de exclusiva administração dos operadores do sistema e de aceitação condicionada à vontade do usuário.

§3º Para fins de cumprimento do disposto no *caput* do art. 12 da Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, aos prestadores de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, que não estejam cadastrados em aplicativos e tecnologias de comunicação em rede, conforme disposto no *caput e* §1º deste artigo, aplicam-se os valores máximos de tarifas, conforme estabelecidos no Anexo I desta Lei.

Parágrafo único. Os valores de que trata o Anexo I desta Lei, serão atualizados monetariamente, conforme critérios a serem definidos no decreto regulamentador, tendo sempre como correção mínima o índice do INPC, acumulado nos últimos 12 meses que antecederem a correção.

CAPÍTULO VI
DAS OBRIGAÇÕES DOS CONDUTORES

Art. 10 Os condutores deverão respeitar o Código de Trânsito Brasileiro e suas disposições legais e regulamentares, bem como facilitar por todos os meios, a atividade da fiscalização municipal e, em especial:

I - manter o veículo em boas condições de higiene e segurança;

II - tratar com urbanidade os usuários, os condutores em geral e os demais operadores das plataformas de comunicação em rede;

III - fornecer ao órgão gestor dados estatísticos e quaisquer elementos que forem solicitados para fins de controle e fiscalização;

IV - atender às obrigações fiscais e previdenciárias;

V - manter atualizado o cadastro junto ao órgão gestor, comunicando qualquer alteração profissional ou veicular;

VI - não recusar usuários, salvo por motivo de segurança ou outro devidamente justificado;

VII – não cobrar valores acima dos fixados no aplicativo;

IX - não permitir excesso de lotação.

§1º O condutor está desobrigado a transportar volumes de grandes proporções ou incompatível com o veículo, bem como plantas, animais e produtos tóxicos ou inflamáveis.

§2º O condutor, quando do desembarque do passageiro obriga-se a examinar o interior do veículo para verificar se algum objeto foi esquecido pelo usuário.

Art. 11 O condutor quando abordado pelos fiscais do órgão gestor, deverá atendê-los com urbanidade, bem como prontamente exibir os documentos exigidos.

CAPÍTULO VII
DAS PENALIDADES E MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 12 As ações ou as omissões ocorridas no exercício do serviço autorizado, ou a execução em desacordo com a legislação vigente ou os princípios que norteiam os serviços de utilidade pública, acarretam a aplicação das penalidades previstas nesta Lei, sem prejuízo de outras previstas no CTB e na legislação em vigor.

Art. 13 O poder de polícia administrativa será exercido pelo órgão gestor, que terá competência para apurar infrações e responsabilidades, bem como impor as penalidades e as medidas administrativas previstas na legislação.

Art. 14 Sendo constatada a infração será lavrado o respectivo auto de infração, que originará a notificação a ser enviada aos operadores, com as

penalidades e as medidas administrativas previstas na legislação.

Art. 15 As autuações homologadas serão transformadas em penalidades pelo titular do órgão gestor, que ordenará a expedição da notificação oportunizando a defesa administrativa, devendo a partir daí serem observadas todas as demais fases do devido processo legal, cabendo ao Prefeito Municipal decidir em grau de recurso.

Art. 16 A não observância aos preceitos previstos na presente lei autorizará ao órgão gestor aplicar os seguintes procedimentos:

I – penalidades:

a) multa;
b) suspensão do condutor;
c) suspensão da autorização;
d) cassação da autorização.

II - medidas administrativas:

a) notificação para regularização;
b) retenção do veículo;
c) recolhimento de documentos;
d) apreensão de documentos ou equipamentos;
e) suspensão preventiva dos serviços;
f) recolhimento do veículo.

§1º - Aos penalizados com a cassação da autorização ou exclusão do registro não serão permitidos o reingresso ou a permanência no Serviço Público de Transporte Individual privado de passageiros no transcurso do prazo de 5 (cinco) anos da aplicação da penalidade.

§2º - Para efeitos de reincidência, considerar-se-ão, exclusivamente, as penalidades cometidas nos 12 (doze) meses imediatamente anteriores e que já tenham sido objeto de decisão administrativa definitiva.

§3º - Aplicada a medida administrativa de recolhimento de documentos, a liberação somente será efetuada ao condutor cadastrado, desde que sanado o problema que deu origem ao recolhimento, salvo comprovado motivo de força maior aceito em análise discricionária pelo órgão gestor.

§4º - A existência de penalidades pendentes e não cumpridas pelo infrator implicará no agravamento da penalidade conforme inciso I deste artigo e suas alíneas.

§5º - Na condução do processo administrativo punitivo, deverá ao órgão gestor analisar os pedidos formulados pelo autuado, indeferindo as solicitações descabidas ou meramente protelatórias e determinando a realização de diligências ou a adoção de quaisquer outras providências necessárias para a apuração do ocorrido.

CAPÍTULO VIII
DAS INFRAÇÕES

Art. 15 Constitui infração a inobservância dos preceitos desta lei, ficando o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo.

Art. 16 Serão consideradas do Grupo "**A**" as infrações deste artigo, cuja penalidade será multa de 01 (um) UFM (Unidade Fiscal do Municipal) e, no caso de reincidência, multa em dobro e suspensão por 01 (um) dia:

I - recusar passageiros, salvo por motivo de segurança ou outro devidamente justificado;

II - Oferecer o serviço de transporte remunerado por qualquer outro meio de comunicação que não seja tecnologia de comunicação em rede, conforme dispor o regulamento;

III - angariar passageiros a menos de 100 (cem) metros de pontos oficiais de táxi por qualquer outro meio que não seja tecnologia de comunicação em rede;

IV - transitar com o veículo em mau estado de conservação e higiene;

V - fumar no interior do veículo;

VI - deixar de portar o Alvará de Licença com a guia de pagamento atualizada;

VII - abastecer o veículo com passageiros no interior do mesmo;

VIII - utilizar inscrição ou simbologia, artefato luminoso, interna ou externa, que identifique o veículo sem que este e o motorista estejam devidamente cadastrados juntos a instituição simbolizada.

Art. 17 Serão consideradas do Grupo "**B**" as infrações deste artigo, cuja

penalidade será multa de 02 (dois) UFM (Unidade Fiscal do Municipal) e, no caso de reincidência, multa em dobro e suspensão por 02 (dois) dias:

I - circular com os veículos com modelo de fabricação maiores que o regulamentado ou em desacordo com as especificações que determina esta lei;

II - deixar de tratar com polidez ou urbanidade outros condutores, os passageiros, a fiscalização ou terceiros no exercício da atividade de transporte remunerado, desde que o fato seja devidamente comprovado e apurado por meio de processo administrativo;

III - permitir que condutor sem cadastro no órgão gestor dirija o veículo;

IV - não portar comprovante de vistoria;

V - portar comprovante de vistoria em atraso;

VI - apresentar comprovante de vistoria alterado, rasurado ou ilegível;

VII - sonegar troco;

VIII - desrespeitar as determinações do órgão gestor ou de sua fiscalização.

Art. 18 Serão consideradas do Grupo "**C**" as infrações deste artigo, cuja penalidade será multa de 03 (três) UFM (Unidade Fiscal do Municipal) e, no caso de reincidência, multa em dobro e suspensão por 10 (dez) dias:

I - transitar com o veículo sem possuir ou portar comprovante de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP);

II – efetuar transporte remunerado de passageiros com veículo cadastrado e sem a utilização de tecnologia de comunicação de rede;

III - deixar de atender ou dificultar a ação da fiscalização do órgão gestor.

Art. 19 Serão consideradas do Grupo "**D**" as infrações deste artigo, cuja penalidade será multa de 04 (quatro) UFM (Unidade Fiscal do Municipal) e cassação da autorização para a atividade:

I - agredir fisicamente outros condutores, os passageiros, terceiros ou a fiscalização do órgão gestor desde que o fato seja devidamente comprovado e apurado por meio de processo administrativo;

II – transitar realizando serviço remunerado de transporte por aplicativo com penalidade de suspensão da atividade vigente.

Art. 20 O Município poderá exercer a mais ampla fiscalização e proceder a vistorias ou diligências com vistas ao cumprimento desta Lei.

CAPÍTULO IX
DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 21 O órgão gestor poderá, sempre que entender conveniente, solicitar a apresentação de documentos ou certidões, pessoal ou veicular, para atualização cadastral do autorizado.

Art. 22 A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei, caracterizará transporte ilegal de passageiros.

Art. 23 A definição dos meios aceitáveis de cadastro em tecnologia de comunicação em rede, de que trata esta lei, e os demais casos omissos, serão regulamentos pelo Poder Executivo.

Art. 24 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando na integra Lei Complementar nº 133 de 18 de maio de 2023.

PAÇO DAS ARAUCÁRIAS, TELÊMACO BORBA, ESTADO DO PARANÁ, em 20 de fevereiro de 2024.

Marcio Artur de Matos
Prefeito

Luis Fabiano de Matos
Procurador Geral do Município

Rulian Neves Martins
Procurador Adjunto do Município

TABELA DE FIXAÇÃO DOS VALORES MÁXIMOS

(Art. 12 -Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012)

VALOR MÁXIMO COBRADO POR QUILOMETRO PERCORRIDO COM O(s) PASSAGEIRO(s)		
DIA ÚTEIS	Dás 06h00min às 18h00min	R$ 4,83
	Dás 18h00min às 06h00min	R$ 5,33
DIAS NÃO ÚTEIS	Dás 06h00min às 18h00min	R$ 5,33
	Dás 18h00min às 06h00min	R$ 5,83