Câmara Municipal de Cascavel
ESTADO DO PARANÁ

CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAVEL
Recebido em 04/04/2017
Protocolo

INDICAÇÃO N° 326, DE 2017.

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Municipal de Cascavel.

Os vereadores que assinam a presente proposição, nos termos que regem o art. 116 do Regimento Interno desta Casa de Leis propõe a Mesa Diretora, após a sua leitura no Pequeno Expediente, seja encaminhada esta Indicação ao Poder Executivo Municipal, perante o Exmo. Prefeito Municipal, realize as providências necessárias para baixar ato regulamentador do Serviço Privado de Transporte Individual de Passageiros no Município de Cascavel.

É a Indicação. Sala das Sessões.
Cascavel, 3 de abril de 2017.

Fernando Hallberg
Vereador/PPL

Policial Madril
Vereador/PMB

Paulo Porto
Vereador/PCdoB

Justificação

Primeiramente, na forma do que dispõe o artigo 30, da Constituição Federal, registramos que compete aos Municípios legislar sobre assuntos de interesse local. A Lei nº 12.587/12, que dispõe sobre mobilidade urbana, define transporte motorizado privado como o meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares e atribui competência ao Município para regulamentação dos serviços de transporte urbano (artigos 4º e 18).

O ordenamento federal referido trata como transporte urbano tanto o serviço de transporte público quanto o privado – desde que utilizados para o deslocamento de pessoas no espaço urbano. Sendo assim, a lei federal destina a política nacional de mobilidade urbana para o conjunto de serviços de transporte, objetivando a integração dos diferentes modais e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas, conforme dispõe o artigo 1º.

Por tais razões, a referida norma contempla o serviço de transporte motorizado eminentemente privado, que não se confunde com o sistema de transporte público individual

(táxi), prevendo a atribuição do Poder Público Municipal de planejar, coordenar e regulamentar tais atividades.

Com a possibilidade de uma nova modalidade de transporte, são necessárias previsões legais que incidam sobre esta matéria, garantindo segurança e confiabilidade aos usuários. Por entendermos que iniciativas de transporte privado particular só tendem a cooperar para a melhoria no transporte dos cidadãos, apresentamos a presente indicação.

Diante deste quadro, a única medida proporcional e razoável que se impõe é o reconhecimento expresso deste tipo de prestação de serviço, bem como deixar claro sua distinção em relação à atividade exercida pelos taxistas, garantindo, ainda, que o mesmo seja disciplinado e fiscalizado pelo Poder Público competente.

Isto posto e visando buscar alternativas para a crise do sistema de transporte público individual, com fundamento no princípio da ordem constitucional dos valores sociais do trabalho, da livre concorrência e da livre iniciativa, esta proposição busca sugerir a regulamentação do transporte privado individual de passageiros no município de Cascavel. Segue, abaixo, uma sugestão legislativa para uma regulamentação justa, benéfica e que facilitará na fiscalização e disciplina do serviço de transporte individual de passageiros, surgida após estudo desse gabinete:

Art. 1° Esta lei tem por objetivo incentivar os novos modais de transporte e a mobilidade urbana no Município de Cascavel, assegurando a livre concorrência e transparência de serviços de compartilhamento de veículos, de forma a garantir segurança e confiabilidade, conforme as diretrizes da Lei Federal n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 2°. Para os fins desta lei, entende-se por:

I - veículo: Meio de transporte motorizado ou não motorizado usado pelo motorista parceiro podendo ser próprio, arrendado, ou de alguma maneira autorizado elo proprietário para ser usado, desde que não seja um táxi ou qualquer outro meio definido por lei como sendo de transporte público individual;

II- motorista Parceiro: Motorista que se utiliza de plataforma tecnológica por meio de Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC) para prestar serviço de transporte individual privado de passageiros, de forma autônoma e independente.

III - rede Digital ou Plataforma Tecnológica: Qualquer plataforma tecnológica que pode ou não estar consubstanciada em aplicativo online, software, website ou outro sistema que facilita/possibilita, organiza e operacionaliza o contato entre o Motorista Parceiro e o Usuário do serviço de transporte individual privado de passageiros.

IV - compartilhamento: Disponibilização voluntária de Veículo pelo Motorista Parceiro para prestação do serviço de transporte individual privado mediante remuneração pelo passageiro, por meio de Plataforma Tecnológica ou em espécie fornecida pelo Provedor de Rede de Compartilhamento.

V - Provedor de Rede de Compartilhamento ou PRC: empresa, organização ou grupo prestador de serviço de tecnologia que, operando através de plataforma tecnológica, fornece conjunto de funcionalidades acessível por meio de terminal conectado à internet, que facilita, organiza e operacionaliza o contato entre Motorista Parceiro e Usuário de serviço de transporte individual privado de passageiros mediante Compartilhamento de Veículo.

a) o Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC) não controla, gerencia ou Administra Veículos ou Motoristas-Parceiros que se conectam a uma plataforma tecnológica.

Art. 3° Tanto os Provedores de Redes de Compartilhamento PRC's como motoristas não podem ser incluídos na categoria de transporte público individual. (táxi).

Parágrafo único. O serviço de transporte privado individual estará sujeito a tributos e encargos administrativos, devendo tanto o Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC) quanto o motorista estarem registrados perante o órgão municipal competente.

Art. 4° O Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC), responsável pelo registro e ativação de todos os interessados em promover e realizar o compartilhamento de transporte individual privado, deverá cadastrar tanto os veículos quanto os motoristas no órgão municipal competente.

§ 1 ° No que diz respeito aos motoristas, deverão ser entregues no órgão municipal competente os seguintes documentos:

I - cópia da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) definitiva, com no mínimo 3 (três) anos, constando a observação de que o condutor Exerce Atividade Remunerada (BAR);

II - certidão da Vara de Execuções Criminais; se necessário a explicativa;

III - certidão de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal; e

IV - atestado de antecedentes criminais emitido pela Secretaria da Segurança Pública do Estado do Paraná.

§ 2° no que diz respeito aos veículos, deverão ser entregues os comprovantes de pagamento do DPVAT, IPVA e Licenciamento em dia.

§ 3° os documentos exigidos no parágrafo anterior deverão ser atualizados anualmente.

Art. 5° Deverá ser informado ao usuário o valor estimado do trajeto a ser percorrido.

§ 1 ° Todos os motoristas parceiros que utilizam o PRC para prestação do serviço de transporte individual privado deverão ser previamente identificados aos usuários que contratarem seus serviços, e referida identificação deverá conter foto, modelo do veículo e número da placa de identificação, além de outras informações pertinentes que possam ser exigidas pelo órgão municipal competente, devendo todos estes dados estarem totalmente à disposição do usuário solicitador do veículo que será compartilhado pela plataforma tecnológica de que trata esta lei.

§ 2° É garantido ao consumidor o direito ao cancelamento gratuito do veículo no prazo de até 05 (cinco) minutos contados da solicitação do motorista parceiro por meio da PRC.

Art. 6° Após a conclusão do trajeto, dentro de um período razoável, o Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC), deverá garantir que um recibo eletrônico seja transmitido para o usuário com os seguintes dados:

I - informações sobre o motorista e o veículo;

II - data e hora do início e fim do trajeto;

III - a origem e o destino da viagem;

IV - O tempo total e distância da viagem;

V - O mapa do trajeto percorrido conforme sistema GPS; e

VI- O valor total pago e a forma de seu cálculo.

Parágrafo único. Caberá envio de relatórios contendo os dados dispostos neste artigo ao órgão municipal competente, que regulamentará a periodicidade de envio, a forma e demais informações necessárias, inclusive avaliação dos motoristas pelos usuários, respeitada a privacidade dos motoristas parceiros e usuários, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis, para que caso entenda a Administração Pública tome os procedimentos administrativos, cíveis ou criminais que entender cabíveis.

Art. 7° O motorista, para prestar serviços ao Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC), deverá atender as seguintes condições:

I - Preenchimento de cadastro no Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC) com as devidas informações solicitadas pelo Poder Público municipal;

II - O Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC) deve obter e avaliar o histórico do motorista para efetivação do cadastro em seu sistema, sendo daquele a responsabilidade em aceitá-lo, não permitindo que:

a) tenha sido condenado por dirigir sob a influência de drogas ou álcool e uso de um veículo motorizado para cometer crime;

b) não tenha cometido fraude, crimes sexuais e crimes tipicados na Lei Maria da Penha, denominação popular da Lei nº 11.340, de 7 de agosto de 2006;

c) não detenha carteira de motorista "tipo B" válida e com anotação de EAR (Exercício de Atividade Remunerada);

d) não esteja com todas as obrigações e encargos do veículo proposto em dia para ser usado no compartilhamento;

e) Não esteja em dia com o seguro com cobertura de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) com cobertura mínima de igual à exigida ao serviço remunerado de passageiros por Táxi.

Paragráfo único. A placa do automóvel deve ser obrigatoriamente registrada em Cascavel.

Art. 8º Todo e qualquer trajeto solicitado através de compartilhamento de veículos deverá ser realizado por meio de Rede Digital, através de Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC) credenciado no órgão municipal competente, devendo estarem todos os veículos credenciados e rigorosamente em dia em relação à inspeções e vistorias bem como estar de acordo com a legislação vigente.

Art. 9º Os motoristas prestadores de serviços através de um Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC) não poderão solicitar ou aceitar passageiros em vias públicas, senão através de Rede Digital, estando sujeito às sanções previstas em lei, caso identificada a infração.

Art. 10. Esta regulamentação deve adotar uma política de não discriminação em relação aos usuários e informar a todos aqueles autorizados a acessar a Rede Digital, de forma clara, prévia e inequívoca, sobre tal política, inclusive cumprindo todas as leis cabíveis.

§ 1º Deverão ser observadas toda e quaisquer leis aplicáveis à matéria relacionada a acomodação de animais de serviço (cães-guia).

§ 2º O programa ou aplicativo de acesso e solicitação do serviço de que trata esta lei deve ser adaptado de modo a possibilitar a sua plena utilização por pessoa com deficiência, vedada a cobrança de quaisquer valores e encargos adicionais pela prestação de serviço, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis.

§ 3º O Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC) deve oportunizar aos usuários veículos adaptados para pessoas com deficiência, cuja frota mínima e tempo de adequação serão estabelecidos pelo órgão municipal competente, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis.

Art. 11. A responsabilidade pela condução do veículo e prestação do serviço de transporte individual privado é do motorista conforme legislação vigente.

Parágrafo único. Tanto o proprietário quanto o Provedor de Rede de Compartilhamento (PRC) respondem solidariamente pelo veículo, sendo responsáveis pelas boas condições de uso.

Art. 12. As sanções e penalidades bem como as formas de fiscalização serão definidos pelo órgão municipal competente.

Art. 13. As taxas e demais encargos a serem cobrados serão definidos pelo órgão municipal competente, buscando isonomia com os valores praticados em relação ao taxi.

Art. 14. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Justificativa

Em meados de 1995, o formato de áudio mp3 - que conseguia reduzir incrivelmente o tamanho de arquivos de áudio e mantinha a mesma qualidade do CD – foi lançado, e logo em seguida surgiram programas para fazer download das músicas pela internet, porém naquela época demorava 1 noite inteira para "baixar" cada música na antiga conexão discada. A indústria fonográfica tentou combater proibindo aplicativos como o Napster e outros, porém a evolução foi inevitável. Com a globalização e disseminação da internet pelo mundo, tornou-se fácil compartilhar músicas on-line e deixa-las disponíveis para vários dispositivos ao invés de só conseguir escutar a música através do CD.

Demorou quase 20 anos para a indústria entender que o usuário queria sim pagar pela música e que a questão não era a pirataria mas sim a facilidade e a agilidade que o mp3 trazia.

Obviamente que não precisando mais do CD, qualquer artista poderia lançar seus álbuns via internet e vender seu próprio mp3, e que isso impactou diretamente no resultado financeiro do monopólio que regia a indústria fonográfica no mundo inteiro, e descobrimos que esse foi o maior empecilho para a aceitação do mp3.

Hoje temos aplicativos como o Spotify que o usuário paga uma pequena quantia por mês e pode ouvir quantas músicas quiser e compartilhar entre os diversos dispositivos na sua casa.

Depreendemos disso tudo, que o avanço tecnológico é inevitável, e que cedo ou tarde ele irá acontecer, porém quanto mais tempo evitarmos, mais traumática será a mudança para todos.

Ainda, podemos citar diversos outros exemplos que aconteceram exatamente da mesma maneira como o mp3: Netflix – que extinguiu com as locadoras de vídeos, o AirBNB – maior rede de hotéis do mundo e não é dona de nenhum hotel sequer, Trivago, HotelUrbano, Youtube, etc.

Chegará um dia em que pessoas que nasceram de 2010 em diante, irão olhar para trás e não vão entender como que existia CD, fitas de vídeo, álbuns de fotografias, locadoras, e, no nosso caso, táxis! Pelo menos não da forma que ele é hoje.

O táxi jamais deixará de existir, porém o modelo da prestação de serviço precisa evoluir. Hoje não temos controle sobre as "corridas", os recibos fornecidos pelos táxis não são digitais e com isso há perda de receita em impostos pela própria Prefeitura.

Com a vinda do Uber e demais aplicativos para nossa cidade, o uso do táxi irá aumentar também, pois deverá se construir toda uma cultura de uso de meios alternativos de transporte, e com isso, pessoas que jamais utilizaram um táxi poderão passar a usar. Porém isso só será possível com a facilidade no acesso e serviços de qualidade.

Em cidades grandes, não é difícil de ver pessoas que não tem mais carro e só usam táxis e transporte público. Casais que tem dois carros poderão passar a ter um só desde que tenham um meio de transporte alternativo de qualidade e com baixo custo. Economizarão não só no valor de compra do veículo, impostos e manutenção, mas também na emissão de gases poluentes, diminuindo a frota de veículos em nossa cidade a longo prazo.

Há quase 50 anos, em 20 de julho de 1969 quando o primeiro homem pisou na lua, com a ajuda de um computador de 2 kilobytes de memória, jamais se imaginaria que teríamos hoje na palma de nossas mãos equipamentos com capacidade 2 (duas) milhões de vezes mais do que aquele que levou o homem a lua. Isso mesmo, 1 só celular de hoje é 2 milhões de vezes mais potente do que o mesmo equipamento que ajudou o homem a chegar na lua.

E com todo esse poder de processamento na palma da nossa mão, inevitavelmente, assim como o e-mail facilitou o envio de cartas e o Netflix facilitou o acesso aos filmes, os aplicativos de mobilidade urbana como Uber, Cabify, 99táxis, Moovit, e diversos outros disponíveis e outros que irão ainda surgir, vão – e já estão – reformulando todo o modelo de transporte individual e coletivo de passageiros que existe nos dias de hoje, e impedir esse avanço, significa prejudicar toda a coletividade dos cidadão de Cascavel, e que pelos quais devemos sempre prezar pelo melhor serviço com o menor custo.

Ainda, gostaria de citar a carta de princípio da JCI – Junior Chamber International, que nos diz que "A justiça econômica deve ser conquistada por homens livres, através da livre iniciativa", e que monopólios instituídos, como é hoje o modelo de concessão dos táxis, privilegia uma pequena minoria em detrimento de todos os moradores de nossa cidade.

Isto posto e visando buscar alternativas para a crise do sistema de transporte público individual, com fundamento no princípio da ordem constitucional dos valores sociais do trabalho, da livre concorrência e da livre iniciativa, esta proposição busca regulamentar o transporte privado individual de passageiros no município de Cascavel.

O presente Projeto de Lei tem como propósito dispor sobre o sistema de transporte individual privado de passageiros em âmbito municipal. O transporte individual está previsto na Lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, promulgada pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Esta Lei em nada colide com a Lei Federal nº 12.468/2011, que se refere ao transporte público individual, e não ao transporte público individual previsto na Lei nacional da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ressaltamos que é do Município a competência para legislar sobre o interesse local, nos termos do art. 30, I, da Constituição Federal. Nesse sentido, a Lei Federal nº 12.587/2012 claramente prevê a competência dos municípios a atribuição de planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano.

A Cidade do México se transformou na primeira da América Latina a regulamentar o Uber e empresas do tipo. Diversas experiências globais mostram que este tipo de serviço não deve ser encarado como uma ameaça, mas como uma saída para preencher as lacunas no transporte das cidades e também um incentivo para a modernização da indústria de táxis. Nesse sentido, nos Estados Unidos da América, mais de 50 jurisdições tem algum tipo de regulamentação para plataformas digitais.

Com a possibilidade de uma nova modalidade de transporte, são necessárias previsões legais que incidam sobre esta matéria, garantindo segurança e confiabilidade aos usuários. Iniciativas de transporte privado particular só tendem a cooperar para a melhoria no transporte dos cidadãos.

Diante deste quadro, a única medida proporcional e razoável que se impõe é o reconhecimento expresso deste tipo de prestação de serviço, bem como deixar claro sua distinção em relação a atividade exercida pelos taxistas, garantindo, ainda, que o mesmo seja disciplinado e fiscalizado pelo Poder Público competente. Além disto, o valor que será recolhido através de eventuais taxas e impostos advindos da regulamentação do serviço equivale – ou até mesmo se mostra como superior – às despesas de sua implementação e fiscalização.

Nesse sentido, a presente indicação para regulamentação dos serviços remunerados de passageiros favorece taxistas e consumidores por aumentar a oferta de serviços aos usuários, além de diminuir congestionamentos, poluição e outros fatores do transporte urbano – como já regulamentado em grandes cidades brasileiras como Porto Alegre, Vitória e São Paulo.