

## INFORMAÇÃO

Ao DTP

Com relação à Proposição nº 005.00201.2015 dos Vereadores Chico do Uberaba e Jairo Marcelino há que se considerar que:

O Código de Trânsito Brasileiro assevera:

Art. 107 – Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual de ou coletivo de passageiros, deverão satisfazer, além das exigências previstas neste Código, às condições técnicas e aos requisitos de segurança, higiene e conforto **estabelecidos pelo poder competente para autorizar, permitir ou conceder a exploração desta atividade.**

Art. 135 – Os veículos de aluguel, destinados ao transporte individual ou coletivo de passageiros de linhas regulares ou empregados em **qualquer serviço remunerado**, para registro, licenciamento e respectivo emplacamento de característica comercial, **deverão estar devidamente autorizados pelo poder público concedente.**

Art. 231 – Transitar com o veículo:

VIII – efetuando **transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para este fim**, salvo em casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração – média

Penalidade – multa

Medida administrativa – retenção do veículo

Em Curitiba a Lei ordinária 13.957/2012 estabelece normas gerais para o serviço de interesse público de transporte individual de passageiros em veículo automotor leve de aluguel, **mediante pagamento de tarifa** estabelecida pelo Poder Público. Lei esta, que é objeto da proposição dos vereadores e é regulamentada pelo Decreto Municipal nº 1959/2012.

Já é previsto nesta lei a proibição do Serviço de Moto Táxi no parágrafo único do artigo 2º e o Projeto de Lei altera o parágrafo único para parágrafo primeiro, acrescentado o parágrafo 2º a este artigo que estabelece:

“Não será permitido o transporte individual de passageiros em veículo automotor leve, de categoria particular, que não atenda às exigências previstas nesta lei.”

O texto do parágrafo acrescenta a proibição de que veículos de **categoria particular** prestem um serviço que é regulamentado e está sob normas claramente descritas para execução de transporte individual de passageiros, conforme podemos observar nos textos do Código de Trânsito Brasileiro e na Lei Municipal.

Alguns aplicativos para dispositivos móveis que colocam usuários em contato com veículos prestadores de serviço de transporte individual de passageiros estão se valendo de um conceito diferente definido pelos proprietários no qual afirmam que o transporte é particular e não necessita de intervenção do poder concedente para operar o serviço.

No dia 18 de março de 2016, um desses aplicativos denominado UBER, sem pedir licença, começou a operar em nossa Cidade com tarifas menores que o Serviço de Táxi regular, segundo publicidade feita pelos meios de comunicação.

A empresa afirma que apenas conecta usuários com automóveis de passageiros com condutor, de forma particular e não pública, para tanto justificam através da Lei Federal nº 12.587/2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, porém, é notório que a logística de operação vai de encontro com toda a legislação já descrita.

Isto se observa pelo próprio princípio de funcionamento do aplicativo, onde a empresa considera os seguintes aspectos:

- Criação do serviço como **modelo de negócio** para oferecer transporte ao usuário;
- Oportunidade de trabalho para os, considerados, parceiros **prestadores do serviço**;
- Empreendedorismo e geração de renda;
- Remuneração dos “**parceiros**” com segurança no pagamento pelos **usuários**;
- Serviço de acesso público sendo um “**transporte individual privado**” (denominação dada pela empresa);
- **Corridas** somente através de chamada pelo aplicativo;
- **Valor da corrida** determinado pela empresa (com previsão no momento da chamada)
- **A tarifa** é resultado de valor otimizado para o motorista e o usuário sendo o preço flutuante (maiores quando a demanda é maior);
- **Opera onde há desequilíbrio entre a oferta e demanda:**
- **O serviço é fiscalizado** por avaliação onde a empresa considera eficiência, transparência e segurança;
- Se o “**parceiro**” presta qualidade ruim é excluído do sistema;
- A empresa controla totalmente a dinâmica do mercado.

As informações acima foram são prestadas pela própria empresa (UBER).

As operadoras de seguro não operam com aceitação de risco de veículos que utilizam serviços de tecnologia móvel (aplicativos).

Por todos estes aspectos, podemos afirmar que o serviço prestado por esta empresa e por outros aplicativos que já tem intenção de entrar neste mercado diferenciado por definição própria como, por exemplo, 99, easy táxi, Lift e SideCar Ride, é notadamente um serviço de transporte individual de passageiros com pagamento de tarifa e por isso deve atender às legislações pertinentes sob pena de serem tratados como transporte clandestino e como tal, serem fiscalizados e autuados pelos órgãos de trânsito.

Por fim, temos o acréscimo do artigo 20-A na Lei 13957/2012 que estipula uma multa administrativa de R\$ 1.700,00 (um mil e setecentos reais) para os condutores que explorarem a atividade de transporte individual de passageiros sem a prévia autorização, permissão ou concessão do Poder Público Municipal.

O texto não é objetivo no sentido de qual será o órgão responsável pela emissão do registro administrativo (supõe-se, por se tratar da Lei 13957/2012, que seja a URBS) e nem como será efetivamente cobrada a multa em caso de notificação, pois em se tratando de multa administrativa o órgão responsável só tem poderes de ultimar a multa para aqueles que têm a devida autorização para exploração do serviço. Ainda há que se detalhar o direito do contraditório.

Estipular valor de multa sem a devida forma de cobrança torna a ação ineficiente, pois a simples autuação não inibirá a prestação do serviço e a ação da fiscalização é essencial para que o serviço prestado de forma clandestina não supere o transporte regulamentado.

Sugiro que a proposição seja encaminhada à Secretaria de Finanças para que se pronuncie a respeito da possibilidade de inclusão do infrator na dívida ativa do Município em casos de definitivamente imposta à multa.

Entendemos que para encaminhamento desta lei deverá ser feito um estudo aprofundado das situações que podem ocorrer quando da abordagem e notificação dos infratores que pode, inclusive, o condutor ser de outro município prestando o serviço em Curitiba.

Sugiro ainda, que também seja encaminhada para a Procuradoria Geral do Município consulta sobre a competência legal de um agente de fiscalização, que não seja agente de trânsito, possa abordar e autuar veículos particulares que não tem autorização do órgão competente para prestar o serviço de transporte individual de passageiros.

Com relação à frota de veículos de transporte individual de passageiros devidamente legalizados na Cidade de Curitiba, consideramos alguns aspectos:

- A frota conta com 3000 veículos;
- São 5750 motoristas treinados e cadastrados;
- A idade máxima permitida é de cinco anos;
- A Idade média da frota é de 1,8 anos;
- A média de corridas/dia considerando toda a frota é de 16;
- Existe um total de 8 centrais de rádio táxi que agregam 65% da frota;
- As centrais disponibilizam o sistema de monitoramento on-line para verificação da disposição dos veículos na Cidade;
- Estamos com dois projetos piloto para implantação de monitoramento em toda a frota de táxi, o qual nos trará informações sobre operação, motorista e horários de pico;
- Existe um total de 381 pontos de táxis sendo 156 semi-privativos, 214 livres, 6 para táxi executivo e 5 compartilhado (estes funcionam com área de Estar durante o dia e ponto de táxi a noite);
- A equipe de fiscalização conta com 25 fiscais distribuídos em três turnos.

A frota de 3000 veículos é composta por:

- 2922 veículos convencionais
- 54 veículos executivos, que não possuem a caracterização
- 04 especiais que atendem exclusivamente a pessoas com deficiência
- 20 compartilhados que são adaptados para o transporte de pessoas com deficiência e podem operar como convencionais nos momentos que não tiver demanda de pessoas com deficiência.
- Os veículos passam por vistoria obrigatória a cada seis meses;
- A equipe conta com 3 técnicos operacionais para realizar as vistorias.

Em 23/03/2016.

---

José Carlos Gomes Pereira Filho  
Área de Táxi e Transporte Comercial

