Proposta de Regulação

Direito e Políticas Públicas

Grupo 3: Arthur Hirata Prist nº USP: 8477723

Larissa Cunha Macedo nº USP: 9353960

Leonardo Krausche nº USP: 8059240

1. *Definição do ente da Federação responsável pela regulamentação:*

Município

1. *Definição do tipo de instrumento legal mais adequado:*

Projeto de Lei

1. *Descrição dos pontos principais que deveriam ser incluídos na regulação:*
2. Mecanismos de controle, organização e fiscalização da prestação do serviço: Necessidade de reconhecimento pelo Poder Público de quais empresas estão atualmente prestando o serviço de transporte individual remunerado no âmbito do Município. Exige-se, assim, que haja o credenciamento das empresas perante o Poder Público, bem como instituída a necessidade de oferecimento de dados acerca da atividade (número de motoristas, número de corridas, número de quilômetros rodados, prestação de contas) por parte das empresas contratantes. Tais dados serão utilizados como base para a análise do impacto da prestação deste serviço, tais como sobre o trânsito viário, sobre a segurança dos passageiros e motoristas, sobre o meio ambiente, etc. Também serão utilizados para controle do impacto da própria regulamentação implementada, com a análise acerca da necessidade de alteração da estrutura regulatória.
3. Regulamentação das relações tributárias/previdenciárias: É necessário estabelecer as condições e procedimentos para que o Poder Público recolha as contrapartidas pela utilização intensiva do viário para a prestação do serviço de transporte individual privado. Sendo assim, deve ser institucionalizada a forma pela qual será efetivada a cobrança dos tributos devidos pelos motoristas pela prestação do serviço. Ademais, deve ser estabelecida uma forma de cobrança de tributos diretamente das empresas de aplicativo, uma vez que, ainda que esteja em debate se a relação entre a empresa e o motorista se qualifica como uma relação de trabalho, é incontestável que a empresa se vale da utilização do viário público para a captação de seus lucros, sendo necessário que haja uma contrapartida perante o Poder Público.
4. Garantia de segurança do serviço: Devem ser estabelecidos procedimentos que garantam a mínima segurança dos consumidores do serviço de transporte individual remunerado, bem como fixem um mínimo controle de qualidade. Procedimentos como a necessidade de certificado de treinamento emitido por entidade reconhecida pelo Departamento de Transporte Público - DTP, credenciamento dos motoristas (CONDUAPP) e fiscalização dos veículos utilizados, com a necessidade de emissão do Certificado de Segurança do Veículo de Aplicativo – CSVAPP, são requisitos mínimos para a garantia da segurança do passageiro. Acredita-se que tais mecanismos de controle e garantia de segurança devem ser rígidos o bastante não só para a promover a segurança do passageiro, mas para reduzir o impacto sobre a estrutura viária, em especial reduzindo o número de acidentes (que impactam não só o passageiro e o motorista, mas também causam intensificação do trânsito).
5. Qualidade do serviço: Criação de um canal de captação de denúncias, reclamações e sugestões acerca do serviço prestado, bem como sobre a atuação da própria Prefeitura naquilo que tange a regulação efetuada, sendo possível um controle pelo Poder Público e tomada de providências (possivelmente a partir da Ouvidoria Geral do Município - SP156). Além disso, há a possibilidade de condicionar a atuação das empresas cadastradas no Município a existência de um canal próprio de ouvidoria, de forma que a participação do usuário seja incentivada, tanto na esfera pública quanto privada.
6. Regulamentação dos preços cobrados pelo serviço: Considerando a natureza, no mínimo, ambígua do serviço de transporte privado remunerado (em parte serviço de caráter público, em parte atividade privada), acredita-se ser necessário que haja um controle do preços cobrados pelo serviço, uma vez que uma atividade da relevância do transporte urbano não pode ter seus preços fixados livremente pelo setor privado. Exige-se, assim, um estabelecimento de um teto ou ao menos uma forma de limitação do preço máximo cobrado. Ademais, deve haver limitação a variação dos preços (prática usual das empresas de aplicativo), para que a imposição unilateral de um preço acima da média usualmente cobrada não se torne uma forma de enriquecimento indevido, em especial considerando que os preços são intensamente majorados principalmente quando há a maior necessidade ou expectativa de utilização do serviço (por exemplo, no caso de chuvas), prática incondizente com o interesse público.
7. Estabelecimento de formas de responsabilização civil das empresas sobre a segurança do motorista e dos usuários: Considerando a situação atípica dos motoristas de transporte por aplicativo, os quais ainda são considerados trabalhadores autônomos, sem vínculos com as empresas de aplicativo, e considerando que multiplica-se exponencialmente o número de indivíduos que passam a exercer esta atividade como forma principal de renda (em especial diante do quadro de crise econômica no país), acredita-se que devem ser estabelecidas formas de responsabilização civil das empresas de aplicativo por acidentes e outras situações sofridas pelos motoristas durante o exercício da atividade. Ainda que haja uma tendência ao reconhecimento da existência de relação de emprego entre as empresas de aplicativo e os motoristas[[1]](#footnote-1), enquanto não for estabelecida uma melhor regulamentação desta relação no plano trabalhista, por lei nacional, estes motoristas se encontram completamente desamparados caso sofram acidentes ou outras situações que lhe imponham danos físicos, materiais ou morais. Tal situação se torna ainda mais alarmante considerando que os motoristas desempenham um serviço de caráter público e de extrema relevância tal qual o transporte urbano, porém o fazem em situação de grave vulnerabilidade. Ainda que não haja ainda regulamentação trabalhista desta relação, é incontestável que as empresas de aplicativo se valem dos motoristas para exercer sua atividade econômica, auferindo ganhos em razão de seu trabalho, bem como que se trata de uma relação desigual, quanto ao poderio econômico e quanto aos riscos envolvidos e em grande parte absorvidos pelo motorista. Sendo assim, acredita-se ser necessário que haja uma forma de mínima responsabilização, na esfera civil, das empresas sobre prejuízos sofridos pelos motoristas durante o exercício da atividade. Tal responsabilidade, inclusive, pode ser estendida aos usuários do serviço, caso se envolvam em acidentes, ou em situações de assédio ou dano moral, uma vez que também diante destas situações as empresas de aplicativo usualmente se esquivam de qualquer responsabilização. Propõe-se que o credenciamento das empresas de aplicativo perante o Poder Público (condição para o exercício da atividade) estabeleça como uma de suas condições o compromisso das empresas em assumir a responsabilidade civil por ao menos parte das situações gravosas sofridas pelos motoristas e usuários do serviço.
8. *Definição do órgão que ficaria responsável pela gestão e fiscalização do assunto:*

A gestão e fiscalização ficará a cargo da atividade da Secretaria Municipal de Transportes, em especial por meio do Comitê Municipal de Uso Viário, o tem sido responsável pelas principais diretrizes adotadas pelas gestões municipais paulistanas no que diz respeito ao serviço individual de transporte de passageiros.

1. *Justificativa da proposta:*

De acordo com o art. 11-A, da Lei 12.587/2012, incluído pela Lei 13.640, “*compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios*”.

A regulamentação da atividade de transporte privado individual remunerado a partir de Lei atribui maior legitimidade aos mecanismos regulatórios efetivados, em especial se a implementação e tramitação do projeto de lei forem acompanhados de debates públicos acerca da regulamentação, permitindo que os diversos atores em conflito de interesses apresentem suas propostas e justificativas. Ademais, a necessidade de regulamentação de relações tributárias e previdenciárias seria melhor atendida a partir de Lei, para que não haja risco de violação à reserva legal.

O conteúdo normativo da proposta de regulação se justifica por um conjunto de argumentos. Primeiramente, acredita-se que o serviço de transporte privado individual remunerado é, no mínimo dos mínimos, uma atividade de caráter de serviço público, ainda que desempenhado por agentes privados. Por isso, faz-se necessária uma intensiva regulação, atrelada a um acompanhamento por parte do Poder Público, como forma de garantir a segurança dos usuários e dos motoristas, bem como estabelecer padrões mínimos de qualidade e eficiência do serviço.

Há também a necessidade de que o Estado recolha as contrapartidas devidas, tributárias principalmente, em razão dos serviços prestados e da utilização intensiva da estrutura viária. Além disso, reconhece-se o impacto da expansão do mercado de transporte individual por aplicativo sobre o uso da estrutura viária, sobre a segurança daqueles que cruzam o espaço urbano, sobre o meio ambiente, etc. Sendo assim, o interesse sobre esta atividade extrapola os agentes diretamente envolvidos na relação (empresa de aplicativo, motorista e usuário), uma vez que esta causa impactos na cidade como um todo.

Por fim, deve-se reconhecer, também, que o serviço de transporte individual privado se torna progressivamente um dos maiores mercados de obtenção de empregos para pessoas de baixa renda ou desempregados, em especial diante do quadro de crise econômica no país. Dessa forma, o grande número de trabalhadores nesta condição exige que o Estado dê a devida atenção e a devida regulamentação desta atividade, inclusive para que seja garantido uma mínima segurança socioeconômica aos motoristas, como foi tratado diretamente pelo ponto (iii, f).

1. Fonte exemplificativa:<https://www.conjur.com.br/2019-jul-29/justica-mg-reconhece-vinculo-emprego-entre-uber-motorista> [↑](#footnote-ref-1)