



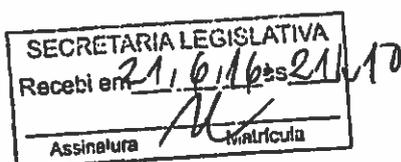
SUBSTITUTIVO Nº 52 /2016
(De Vários Deputados)

**Ao Projeto de Lei nº. 777/2015 que
"Dispõe sobre a regulamentação da
prestação do Serviço de Transporte
Individual Privado de Passageiros baseado
em tecnologia de comunicação em rede no
Distrito Federal e dá outras providências.
".**

Dê-se ao Projeto de Lei nº 777, de 2015 o seguinte Substitutivo:

PROJETO DE LEI Nº. 777/2015
(Autoria: Poder Executivo)

**Dispõe sobre o uso intensivo do sistema
viário estruturador do Distrito Federal
para exploração da atividade econômica
de utilidade pública de transporte
individual remunerado de passageiros, e
dá outras providências.**



  **A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:**



Art. 1º Esta Lei regulamenta os artigos 12 e 18, I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, disciplinando o uso intensivo do sistema viário estruturador do Distrito Federal para exploração de atividade econômica de utilidade pública de transporte individual remunerado de passageiros.

Parágrafo único. Esta Lei não se aplica aos serviços previstos na Lei Distrital nº 5.323, de 17 de março de 2014.

CAPÍTULO I

DO USO SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURADOR

Art. 2º O viário urbano integrará o sistema viário estruturador do Distrito Federal e sua utilização e exploração deve observar as seguintes diretrizes:

- I - evitar a ociosidade ou sobrecarga da infraestrutura disponível;
- II - racionalizar a ocupação e a utilização da infraestrutura instalada;
- III - proporcionar melhoria nas condições de acessibilidade e mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável do Distrito Federal, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- V - garantir a segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VI - incentivar o desenvolvimento de novas tecnologias que aperfeiçoem o uso dos recursos do sistema;
- VII - harmonizar-se com o estímulo ao uso do transporte público e meios alternativos de transporte individual.



CAPÍTULO II
DO TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS DE
UTILIDADE PÚBLICA

SEÇÃO I
DO SERVIÇO

Art. 3º O direito ao uso intensivo do sistema viário estruturador do Distrito Federal para exploração da atividade econômica de utilidade pública de transporte individual remunerado de passageiros somente será conferido às Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs.

§ 1º A condição de OTTC é restrita às operadoras de tecnologia credenciadas que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários.

§ 2º A exploração intensiva do viário no exercício do serviço de que trata este capítulo fica restrita às chamadas realizadas por meio das plataformas tecnológicas geridas pelas OTTCs, assegurada a não discriminação de usuários e a promoção do amplo acesso ao serviço, sem prejuízo da possibilidade de exclusão regulamentar por motivo de justa causa.

§ 3º Na exploração do viário urbano, é vedado:

a) o uso, de qualquer modo, dos pontos e vagas destinados ao serviço de taxi ou de parada do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal;

b) a captação de passageiros, em vagas de estacionamento, vias públicas ou nas proximidades de edificações de grande porte em que ocorram atividades de comércio, de prestação de serviços, de esporte, lazer, turismo e cultura, bem como próximas repartições públicas ou a local de grande fluxo de pessoas.

Art. 4º As OTTCs credenciadas para este serviço ficam obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com o Governo do Distrito Federal, nos termos do artigo 23 desta Lei, contendo, no mínimo:



I - origem e destino da viagem;

II - tempo de duração e distância do trajeto;

III - tempo de espera para a chegada do veículo à origem da viagem;

IV - mapa do trajeto;

V - itens do preço pago;

VI - avaliação do serviço prestado;

VII - identificação do condutor;

VIII - outros dados solicitados pelo GDF necessários para o controle e a regulação de políticas públicas de mobilidade urbana.

Art. 5º A autorização do uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública é condicionada ao credenciamento da OTTC perante o Poder Executivo.

§ 1º A autorização de que trata o "caput" deste artigo terá sua validade suspensa no caso de não pagamento do preço público previsto no artigo 8º desta Lei.

§ 2º Deverá ser cobrado preço público mensal ou anual das OTTCs para o credenciamento de que trata o "caput" deste artigo.

Art. 6º Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata esta seção:

I - organizar a atividade e o serviço prestado pelos motoristas cadastrados;

II - intermediar a conexão entre os usuários e os motoristas, mediante adoção de plataforma tecnológica;



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



III - cadastrar os veículos e motoristas prestadores dos serviços, atendidos os requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade;

IV - intermediar o pagamento entre o usuário e o motorista, disponibilizando meios eletrônicos para pagamento, permitido o desconto da taxa de intermediação pactuada, e excetuando o uso de vouchers eletrônicos.

Parágrafo único. Além do disposto no "caput" deste artigo, são requisitos mínimos para a prestação do serviço de que trata esta seção:

I - utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real;

II - avaliação da qualidade do serviço pelos usuários;

III - disponibilização eletrônica ao usuário da identificação do motorista com foto, do modelo do veículo e do número da placa de identificação;

IV - emissão de nota fiscal para o usuário, que contenha as seguintes informações:

- a) origem e destino da viagem;
- b) tempo total e distância da viagem;
- c) mapa do trajeto percorrido conforme sistema de georreferenciamento;
- d) especificação dos itens do preço total pago;
- e) identificação do condutor.

Art. 7º A OTTC deve disponibilizar sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos tenham trajetos convergentes, garantida a liberdade de escolha dos usuários.



§ 1º Fica permitida à OTTC cobrar uma tarifa total maior pela viagem, desde que cada usuário pague uma tarifa individual inferior à que pagaria fora do sistema de divisão de corridas.

§ 2º As corridas divididas ficam limitadas a um máximo de 4 (quatro) passageiros se deslocando concomitantemente por veículo.

SEÇÃO II DOS CRÉDITOS DE QUILOMETROS PARA USO INTENSIVO DO VIÁRIO URBANO

Art. 8º A exploração intensiva da malha viária pelos serviços de transporte individual remunerado de utilidade pública é condicionada à utilização de créditos de quilômetros pelas OTTCs.

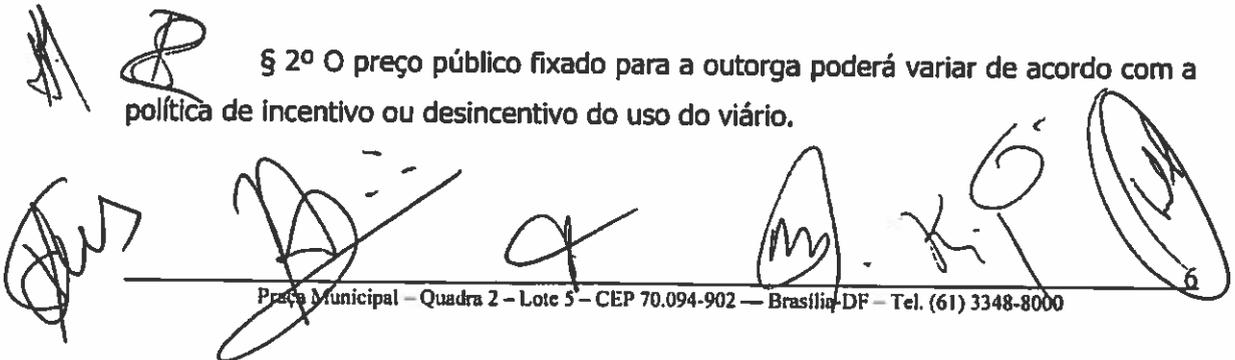
§ 1º A utilização de créditos de quilômetros pelas OTTCs implicará em outorga onerosa e pagamento de preço público como contrapartida do direito de uso intensivo do viário urbano.

§ 2º Os créditos de quilômetros serão contabilizados de acordo com a distância percorrida na prestação dos serviços pelos veículos cadastrados pela OTTC.

Art. 9º A utilização do sistema de créditos de quilômetros para uso intensivo do viário na prestação dos serviços de transporte individual remunerado de utilidade pública é restrita às OTTCs credenciadas.

§ 1º O preço público da outorga poderá ser alterado como instrumento regulatório destinado a controlar a utilização do espaço público e a ordenar a exploração adicional do viário urbano de acordo com o PDTU/DF e outras políticas públicas.

§ 2º O preço público fixado para a outorga poderá variar de acordo com a política de incentivo ou desincentivo do uso do viário.





Art. 10. O uso dos créditos de quilômetros utilizados será contabilizado e terá o pagamento de sua outorga onerosa feito por meio eletrônico.

Parágrafo único. O pagamento do preço público da outorga deverá ser feito em até 2 (dois) dias úteis contados a partir do fechamento do dia da utilização dos créditos de quilômetros mediante guia de recolhimento eletrônica.

Art. 11. Além das diretrizes previstas no artigo 2º desta Lei, a definição do preço público poderá considerar o impacto urbano e financeiro do uso do viário pelo serviço de transporte, dentre outros:

I - no meio ambiente;

II - na fluidez do tráfego;

III - na livre concorrência;

IV - no gasto público relacionado à infraestrutura urbana.

§ 1º O preço público dos créditos de quilômetros será alterado para uso prudencial e regular do espaço urbano nos serviços intermediados pelas OTTCs, de maneira a inibir a super exploração da malha viária e compatibilizar o montante com a capacidade instalada.

§ 2º A alteração do preço público prevista no § 1º deste artigo objetivará deslocar a curva de demanda por créditos de maneira a promover o equilíbrio desse mercado dentro dos níveis estipulados.

Art. 12. O consumo dos créditos de quilômetros pelo uso intensivo do viário para transporte individual remunerado de utilidade pública deverá seguir tabela de conversão, nos termos do artigo 28, inciso V, desta Lei, considerando, no mínimo, como fator de regulação:

I - compartilhamento de veículo;



- II - horário de circulação;
- III - localização do veículo durante o trajeto;
- IV - veículos não poluentes;
- V - veículos híbridos;
- VI - acessibilidade;
- VII - integração com outros modais do sistema de transporte público.

§ 1º Considera-se como acessíveis os veículos que permitam embarque, permanência e desembarque de usuários com deficiência ou mobilidade reduzida em sua própria cadeira de rodas.

§ 2º As conversões previstas neste artigo terão efeito cumulativo multiplicativo.

§ 3º As OTTCs deverão disponibilizar mecanismos eletrônicos que permitam o controle pelo Poder Executivo do consumo dos créditos, conforme previsto na regulamentação do credenciamento.

§ 4º O Conselho de Mobilidade do Distrito Federal poderá instituir outros fatores de incentivo, com o objetivo de cumprir as diretrizes definidas no artigo 2º desta Lei.

SEÇÃO III DA POLÍTICA TARIFÁRIA

Art. 13. A OTTC tem liberdade para fixar a tarifa cobrada do usuário dos serviços, obedecido o valor mínimo e máximo estabelecido pelo Conselho de Mobilidade do Distrito Federal.



Art. 13. A OTTC tem liberdade para fixar a tarifa cobrada do usuário dos serviços.

Parágrafo único. Devem ser disponibilizadas ao usuário, antes do início da corrida, informações sobre o preço a ser cobrado e cálculo da estimativa do valor final.

Art. 14. A liberdade tarifária estabelecida no artigo 13 desta Lei não impede que o Poder Público exerça suas competências de fiscalizar e de reprimir práticas desleais e abusivas cometidas pelas OTTCs.

SEÇÃO IV DA POLÍTICA DE CADASTRAMENTO DE VEÍCULOS E MOTORISTAS

Art. 15. Podem se cadastrar nas OTTCs motoristas que satisfaçam os seguintes requisitos:

I - possuir carteira profissional de habilitação com autorização para exercer atividade remunerada;

II - possuir registro no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas como Microempreendedor Individual;

III - possuir Autorização para Exploração da Atividade Econômica de Transporte Individual Remunerado de Passageiros Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede - ATPTCR - , expedido pelo órgão gestor do sistema de transporte individual, mediante o cumprimento dos seguintes requisitos;

a) apresentar comprovante de residência emitido

b) apresentar comprovante de residência emitidos nos últimos 12 meses;

c) apresentar Certidão de Nada Consta Criminal expedida pelo Distribuidor Criminal do Distrito Federal e, se for o caso, também do Estado em que for residente;



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



d) apresentar Certidão Negativa de Débitos, emitido pelo Órgão de Fazenda do Distrito Federal e da União;

e) declarar não ser ocupante de cargo, função ou emprego público de dedicação exclusiva no Distrito Federal, União, Estado ou Município e suas autarquias, fundações e empresas públicas;

f) não possuir condenação, nos últimos sete anos, por dirigir sob a influência de drogas ou álcool; fraude; crimes sexuais; uso de veículo motorizado para cometer um crime; crime envolvendo dados materiais e/ou roubo; atos de violência ou atos de terrorismo;

g) não ser detentor de outorga de permissão ou autorização de serviço público de qualquer natureza expedido pela Administração Pública Federal, Estadual, Municipal ou Distrito Federal, excetuando de serviço de táxi;

h) estar habilitado em curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículo, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão competente;

i) estar inscrito como segurado do regime geral de previdência social;

j) apresentar atestado médico que comprove estar em condições físicas e Avaliação Psicológica (EAR) para o exercício da atividade;

k) não ter cometido nos últimos doze meses nenhuma infração gravíssima e grave.

IV - comprovar aprovação em curso de formação com conteúdo mínimo a ser definido pelo Poder Público;

V - comprovar contratação de seguro que cubra acidentes de passageiros (APP) e Seguro Obrigatório - DPVAT;



VI - comprometer-se a prestar os serviços definidos nesta Lei única e exclusivamente por meio de OTTCs;

VII – ser proprietário e utilizar, para fins desta lei, somente veículo que atenda aos seguintes requisitos:

a) – ter idade máxima de cinco anos, contada a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro de Licenciamento de Veículos – CRLV, de:

b) – possuir dimensões mínimas de espaço entre eixos de 2600 mm e largura mínima de 1750 mm, carroceria tipo sedan ou Sport Utility Vehicle – SUV, ou Station Wagon, com pelo menos 4 portas, ar condicionado, bancos de couro.

c) - possuir pintura de cor uniforme preta.

d) – ser licenciado no Distrito Federal;

e) – apresentar apólice de seguro de responsabilidade civil vigente, vinculada ao veículo;

§ 1º O curso de que trata o inciso III do “caput” deste artigo poderá ser ministrado pelas OTTCs ou por centros de treinamento autorizados pelo Poder Público, sendo a aprovação obtida pelo motorista em um único curso que cumpra os requisitos definidos válida para cadastramento em qualquer OTTC.

§ 2º Os prestadores de serviço de táxi não podem ser impedidos de explorarem a atividade de que trata esta Lei.

I – Fica autorizado ao prestador de serviço de táxi desligar o taxímetro quando da utilização de viagens promovidas pelas OTTCs.

Art. 16. Compete à OTTC no âmbito do cadastramento de veículos e motoristas:

I - registrar, gerir e assegurar a veracidade das informações prestadas pelos motoristas prestadores de serviço e a conformidade com os requisitos estabelecidos;



II - assegurar que parte dos créditos de quilômetros consumidos por mês tenha sido utilizada em corridas exclusivamente conduzidas por motoristas do gênero feminino, sendo exigido, no mínimo:

a) 5% (cinco por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 12 (doze) meses após a publicação desta Lei;

b) 10% (dez por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 18 (dezoito) meses após a publicação desta Lei;

c) 15% (quinze por cento) dos créditos de quilômetros a partir de 24 (vinte e quatro) meses após a publicação desta Lei;

III - credenciar-se e compartilhar seus dados com o Poder Executivo, conforme regulamentação expedida nos termos do artigo 28 desta Lei.

Parágrafo único. O não atendimento dos percentuais estipulados no inciso II deste artigo nos respectivos prazos implicará a obrigação do pagamento de outorga onerosa equivalente ao montante de créditos de quilômetros faltantes que seriam necessários para atingir tais percentuais em dado mês, sem possibilidade de utilização desses créditos em corridas futuras.

CAPÍTULO III

CONSELHO DE MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Art. 17. Fica o Conselho de Mobilidade do Distrito Federal responsável pelo acompanhamento, desenvolvimento e deliberação dos parâmetros e políticas públicas estabelecidas nesta Lei.

§ 1º No que tange a esta Lei, compete ao Conselho de Mobilidade do Distrito Federal:

I - fixar metas e níveis de equilíbrio de utilização da infraestrutura urbana para exploração das atividades econômicas;



- II - definir os preços públicos cobrados das OTTCs para operar cada serviço;
- III - estabelecer metodologia de alteração dos preços públicos a ser seguido nas reuniões do Comitê, em conformidade com as metas e níveis estabelecidos para utilização da infraestrutura urbana;
- IV - alterar os preços públicos de acordo com a metodologia definida;
- V - definir e rever a tabela de conversão de que trata o artigo 12 desta Lei, bem como instituir outros fatores de incentivo conforme previsto em seu § 4º;
- VI - definir os parâmetros de credenciamento das OTTCs para cada serviço;
- VII - definir os parâmetros para limitar a quantidade de outorgas emitidas, usando como base de calculo a proporção de uma autorização para cada 2000 habitantes;
- VIII - definir requisitos mínimos do curso a ser ministrado aos motoristas de transporte individual de utilidade pública, nos termos do artigo 15, inciso III, desta Lei;
- IX - definir e rever a tarifa mínima e máxima a ser cobrada pelas OTTCs que operem atividades econômicas privadas de uso intensivo do viário urbano;
- X - receber representações de abuso de poder de mercado e encaminhá-las aos órgãos competentes;
- XI - acompanhar, monitorar, medir e avaliar a eficiência da política regulatória estabelecida nesta Lei, mediante indicadores de desempenho operacionais, financeiros, ambientais e tecnológicos tecnicamente definidos;
- XII - expedir resoluções sobre as matérias de sua competência.



XIII - dar publicidade a seus atos de maneira a garantir às OTTCs transparência, previsibilidade, segurança jurídica, estabilidade e efetividade das políticas públicas ora reguladas.

§ 2º O Conselho de Mobilidade do Distrito Federal poderá convidar para participar de suas reuniões titulares ou representantes de outros órgãos e entidades do Poder Público e da iniciativa privada, que terão direito a voz, mas não a voto.

CAPÍTULO IV SANÇÕES

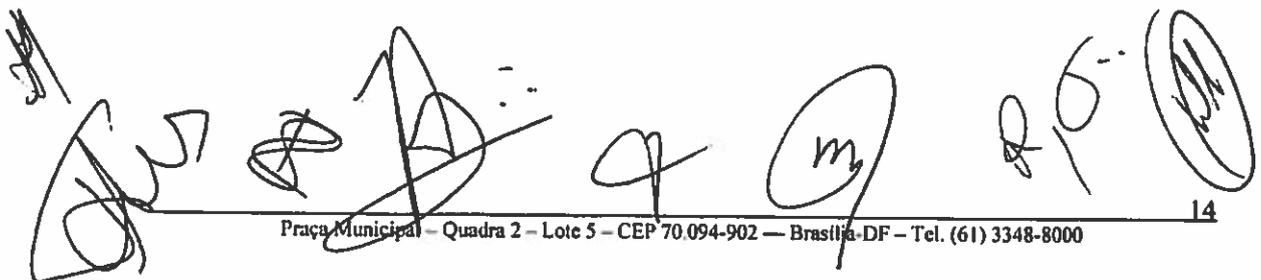
Art. 18. A infração a qualquer disposição desta Lei ou de regulamento associado enseja a aplicação das sanções previstas na legislação em vigor, sem prejuízo de outras regidas no ato de credenciamento.

Art. 19. As penalidades previstas para os serviços de que trata esta Lei aplicam-se de forma plena em relação àqueles que operarem clandestinamente, sem credenciamento, cadastro ou autorização regular.

Art. 20. Aquele que, de qualquer forma, concorrer para a prática de infrações à regulação dos serviços previstos nesta Lei, incide nas penas a elas cominadas, na medida da sua culpabilidade.

Art. 21. Sem prejuízo da publicação oficial dos atos, os órgãos responsáveis pela fiscalização das atividades de que trata esta Lei ficam obrigados a dar publicidade às sanções administrativas aplicadas em *website* oficial.

Parágrafo único. A publicidade de que trata o "caput" deste artigo abrange a divulgação de listas atualizadas com a identificação dos operadores e prestadores de serviço penalizados pela ausência de regular credenciamento ou autorização do Poder Executivo.





Art. 22. Qualquer pessoa, constatando infração às disposições desta Lei, poderá dirigir representação às autoridades competentes com vistas ao exercício de seu poder de polícia.

CAPÍTULO V DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 23. As OTTCs credenciadas ficam obrigadas a abrir e compartilhar com o Poder Executivo, por intermédio do Sistema de Informações de Mobilidade – INFOMOB, dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, garantida a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários.

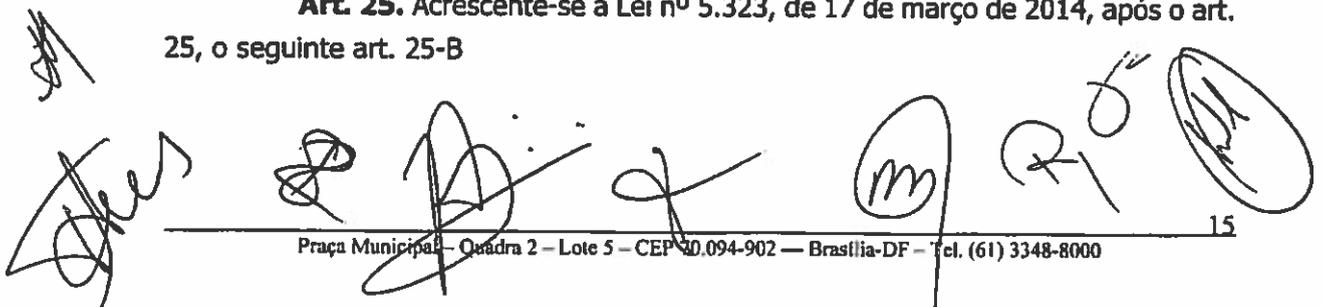
Parágrafo único. É vedada a divulgação, pelo Poder Executivo ou por seus servidores, de informações obtidas em razão do ofício, protegidas por sigilo legal.

Art. 24. As OTTCs poderão disponibilizar ao Poder Executivo, sem ônus para a Administração Pública, equipamentos, programas, sistemas, serviços ou qualquer outro mecanismo físico ou informatizado que viabilize, facilite, agilize e dê segurança à fiscalização de suas operações pelos órgãos competentes.

§ 1º Ficam as Secretarias, órgãos e entidades públicas autorizados a receber bens e serviços em doação para o cumprimento das finalidades relacionadas às suas respectivas esferas de atuação.

§ 2º Os interessados poderão indicar a destinação específica dos bens e serviços e encaminhar suas propostas diretamente às Secretarias, órgãos e entidades públicas destinatários, aos quais competirá a análise jurídica da proposta e do atendimento ao interesse público.

Art. 25. Acrescente-se à Lei nº 5.323, de 17 de março de 2014, após o art. 25, o seguinte art. 25-B





"Art. 25-B O veículo executivo deve atender, além das disposições do Código de Trânsito Brasileiro e demais posturas locais, no mínimo, às seguintes especificações e equipamentos:

I - idade máxima de:

a) cinco anos para os veículos a gasolina, álcool e bicombustíveis, contados a partir da emissão do primeiro Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos - CRLV;

b) oito anos para os veículos adaptados, híbridos e elétricos, contados da emissão do primeiro Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos - CRLV;

II - possuir dimensões mínimas de espaço entre eixos de 2600 mm e largura mínima de 1750 mm, carroceria tipo sedan ou Sport Utility Vehicle - SUV, ou Station Wagon, com pelo menos 4 portas, ar condicionado, bancos de couro e capacidade máxima de 7 lugares;

III - possuir pintura de cor uniforme preta.

IV - sistema de ar-condicionado;

V - sistema de comunicação ou telefonia móvel;

VI - quatro portas;

VII - taxímetro e aparelhos registradores em modelo aprovado pela unidade gestora, devidamente aferidos e lacrados pelo órgão competente;

XI - licenciamento no Distrito Federal.

§ 1º O veículo, nos locais indicados pela unidade gestora, deve conter:

I - identificação do autorizatário autônomo ou da pessoa jurídica, do motorista auxiliar ou de motorista de pessoa jurídica;

II - o dístico "proibido fumar";

III - número da autorização;

IV - placa do veículo;

V - tabela de preços por bandeiras, contendo, entre outras informações, o valor de partida, da bandeirada e do quilômetro rodado de cada bandeira.

§ 2º Fica permitida a veiculação de propaganda nas áreas externas dos veículos, com a prévia autorização da unidade gestora, desde que não interfira na programação visual estabelecida em regulamento, obedecidas as normas do Código Nacional de Trânsito."



Art. 26. As receitas obtidas com o pagamento das outorgas e aquisição dos créditos de que trata esta Lei serão destinadas ao cumprimento das metas estabelecidas ou pelo Plano Nacional de Mobilidade Urbana ou pelo Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, em especial a manutenção do serviço de transporte individual de passageiros.

Art. 27. Os serviços de que trata esta Lei sujeitar-se-ão ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISS, nos termos da legislação pertinente, sem prejuízo da incidência de outros tributos aplicáveis.

Art. 28. Compete ao Conselho de Mobilidade do Distrito Federal a edição de normas complementares necessárias ao cumprimento do disposto nesta Lei.

Art. 29. Compete ao órgão gestor do sistema de transporte individual de passageiros fiscalizar as atividades previstas nesta lei, sem prejuízo da atuação das demais secretarias no âmbito das suas respectivas competências.

Art. 30. O Poder Executivo regulamentará esta Lei e expedirá as normas complementares no prazo de 60 dias a contar da data de sua publicação.

Art. 31. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O Substitutivo em apreço tem por finalidade atender aos mais recentes anseios da população deste ente da federação, que clama por versatilidade na prestação dos serviços de transporte individual.

Cumpre esclarecer que este substitutivo em nada fere o Direito Constitucional da livre concorrência. O princípio da livre concorrência é desdobramento do princípio da livre iniciativa, complementando-o com sua ponderação e, para garanti-la o legislador constituinte, no § 4º do art. 173, dispôs que



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL



a lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação de mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros.

A falta de legislação sobre o serviço qual dispõe este projeto põe em risco o equilíbrio econômico, uma vez que, há alguns que prestam um serviço sob forte fiscalização e tributação do Estado, enquanto outros, que prestam um serviço idêntico, operam a margem legalidade, obtendo lucros exorbitantes e explorando o trabalhador brasileiro.

Ao propor a implementação de uma lei que submete todos aos mesmos critérios para obtenção de autorização para prestar um serviço, buscamos inicialmente garantir a igualdade, para assim garantir a livre concorrência.

No mais, importante ressaltar que esta emenda usou como base o modelo vigente na cidade de São Paulo. Este modelo foi amplamente debatido pela sociedade e contou com a participação da população e todos os seguimentos envolvidos. É um modelo que contempla aplicativos taxistas e garante uma receita justa ao Estado.

Por fim, fica o seguinte questionamento. Se uma empresa privada de ônibus ou vans oferecesse ônibus leito ou similar, com ar-condicionado e serviço de bordo, isto seria suficiente para que esta empresa pudesse sair coletando passageiros nos pontos de ônibus? Seria dispensável a autorização do Poder Público?

Assim, visando proteger a população, incluindo os profissionais do setor, e o sistema de transporte, ambos definidos e reconhecidos em Lei, apresentamos esta emenda com intuito de regulamentar uma atividade que já está sendo exercida de fato, mas não de direito.

Ante o exposto, considerando a relevância social da matéria para toda a população do Distrito Federal, conclamamos os Nobres Pares desta Casa de Leis a votar pelo acolhimento desta emenda substitutiva.

Sala das Sessões, em




Deputado RODRIGO DELMASSO - PTN

Deputado AGACIEL MAIA - PR

Deputado BISPO RENATO ANDRADE - PR

Deputada CELINA LEÃO - PPS

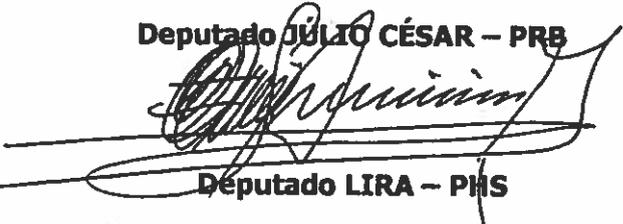
Deputado CHICO LEITE - REDE

Deputado CHICO VIGILANTE - PT

Deputado CLÁUDIO ABRANTES - REDE

Deputado CRISTIANO ARAÚJO - PSD

Deputado JUAREZÃO - PSB


Deputado JÚLIO CÉSAR - PRB

Deputada LILIANE RORIZ - PTB

Deputado LIRA - PHS


Deputada LUZIA DE PAULA - PSB

Deputado PROF. ISRAEL - PV

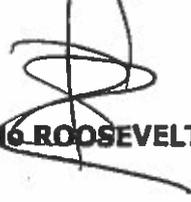
Deputado PROF. REGINALDO VERAS - PDT


Deputado RAFAEL PRUDENTE - PMDB

Deputado RAIMUNDO RIBEIRO - PPS


Deputado RICARDO VALE - PT

Deputado ROBÉRIO NEGREIROS


Deputado ROOSEVELT VILELA - PSB



Deputada SANDRA FARAJ – SD


Deputada TELMA RUFINO


Deputado WASNY DE ROURE - PT


Deputado WELLINGTON LUIZ - PMDB