

Estado de Massachusetts

DEPARTAMENTO DE SERVIÇOS PÚBLICOS

D.P.U. 26-90

24 de abril de 2026

Investigação conduzida pelo Departamento de Serviços Públicos, por iniciativa própria, instaurando um processo de regulamentação nos termos da G.L. c. 30A, § 2; G.L. c. 25, § 2; e 220 CMR 2.00 para alterar os regulamentos relativos a Empresas de Rede de Transporte previstos em 220 CMR 274.00, e para promulgar Padrões de Idoneidade para Motoristas de Rede de Transporte em 220 CMR 275.00, Práticas e Procedimentos das Empresas de Rede de Transporte em 220 CMR 276.00 e Eletrificação de Veículos de Rede de Transporte em 220 CMR 277.00.

ORDEM DE ABERTURA DE PROCESSO DE REGULAMENTAÇÃO

ÍNDICE

RESUMO.....	1
I. INTRODUÇÃO	2
II. REGULAMENTOS PROPOSTOS 220 CMR 274.00: SUPERVISÃO DE EMPRESAS DE REDE DE TRANSPORTE	4
A. Introdução	4
B. Solicitação de Licença para Empresas de Rede de Transporte.....	4
C. Requisitos e Certificação dos Motoristas.....	5
D. Verificação de Antecedentes dos Motoristas.....	6
E. Requisitos dos Veículos e Horas de Serviço.....	8
F. Proteção de Dados.....	9
G. Corridas Previamente Solicitadas	11
H. Manutenção de Registros e Relatórios.....	11
I. Inspeção e Auditoria	13
J. Tarifas e Taxas.....	14
K. Aviso e Variação.....	14
III. REGULAMENTOS PROPOSTOS 220 CMR 275.00: PADRÕES DE IDONEIDADE PARA MOTORISTAS DE EMPRESAS DE REDE DE TRANSPORTE.....	15
A. Introdução	15
B. Âmbito, Interpretação e Aplicação	16
1. Decisões Relativas a Menores Infratores.....	16
2. Datas de Início dos Períodos de Análise Retrospectiva.....	16
3. Suspensões de Licença.....	16
4. Decisões Alternativas ou Suspensas	17
C. Período de Análise Retrospectiva Atual	18
D. Período de Análise Retrospectiva de Um Ano	19
E. Período de Análise Retrospectiva de Três Anos.....	19
F. Período de Análise Retrospectiva de Sete Anos	19
G. Período de Análise Retrospectiva de Dez Anos	20
H. Período de Análise Retrospectiva Indeterminado.....	21
IV. REGULAMENTOS PROPOSTOS 220 CMR 276.00: PRÁTICAS E PROCEDIMENTOS DA DIVISÃO DE EMPRESAS DE REDE DE TRANSPORTE.....	22
A. Introdução	22
B. Regras Gerais	23

D.P.U. 26-90

C.	Recursos de Motoristas à Divisão.....	23
D.	Recursos contra a Desativação de Motoristas junto a uma Empresa de Rede de Transporte	24
E.	Procedimentos de Fiscalização para Empresas de Rede de Transporte.....	25
V.	REGULAMENTOS PROPOSTOS 220 CMR 277.00: ELETRIFICAÇÃO DE VEÍCULOS DE REDES DE TRANSPORTE.....	26
A.	Introdução	26
B.	Políticas Climáticas de Massachusetts.....	26
C.	Regulamentos de Eletrificação de Veículos de Redes de Transporte.....	28
VI.	SOLICITAÇÃO DE COMENTÁRIOS.....	30

RESUMO

Por meio desta Ordem, a Divisão de Empresas de Rede de Transporte (“Divisão”) do Departamento de Serviços Públicos dá início a um processo para atualizar seus regulamentos que regem as Empresas de Rede de Transporte (também conhecidas como “empresas de transporte por aplicativo”) e seus motoristas, bem como para promover a eletrificação dos veículos de transporte por aplicativo. Desde 2017, a Divisão supervisiona as empresas de transporte por aplicativo e seus motoristas, com foco tanto na idoneidade dos motoristas quanto nos esforços das Empresas de Rede de Transporte, como Uber e Lyft, para garantir a segurança dos passageiros.

Com base em nossa experiência no processamento de centenas de milhares de verificações de antecedentes de motoristas e na fiscalização relacionada às empresas de transporte por aplicativo, a Divisão propõe atualizações relacionadas ao padrão de idoneidade que utiliza para avaliar motoristas de transporte por aplicativo, ao processo de licenciamento para empresas de transporte por aplicativo e às próprias práticas e procedimentos da Divisão. Além disso, a Divisão propõe regulamentos para implementar uma diretiva legislativa de 2022 para introduzir gradualmente a eletrificação das frotas de veículos de transporte por aplicativo.

Esses regulamentos preliminares determinariam que as empresas de transporte por aplicativo apresentassem planos bienais para avançar em seus programas de eletrificação. A Divisão solicita comentários sobre esses regulamentos propostos por parte das partes interessadas, em especial de motoristas de transporte por aplicativo, de empresas de transporte por aplicativo e do público em geral que utiliza esses serviços.

I. INTRODUÇÃO

A Divisão de Empresas de Rede de Transporte (a “Divisão”) foi criada em 2017 para regulamentar as Empresas de Rede de Transporte (Transportation Network Companies - “TNCs”), também conhecidas como empresas de transporte por aplicativo ou de compartilhamento de viagens. G.L. c. 159A½. A Divisão está sob a supervisão e controle gerais do Departamento de Serviços Públicos (“Departamento”). G.L. c. 25, § 23(a). Atualmente, as seguintes TNCs operam em Massachusetts: (1) Rasier, LLC (também conhecida como “Uber”); (2) Lyft, Inc. (também conhecida como “Lyft”); (3) River North Transit, LLC (também conhecida como “Via Transportation”); (4) UZURV, LLC; e (5) SilverRide, Inc.

Em 2017, o Departamento promulgou regulamentos que estabeleceram padrões de idoneidade para as TNCs e seus motoristas, bem como regras processuais que regem as investigações e recursos do Departamento. 220 CMR 274.00: Empresas de Rede de Transporte. Desde 2017, a Divisão realizou mais de 800.000 verificações de antecedentes, analisou milhares de recursos de Motoristas de Redes de Transporte (“Motoristas”), realizou inúmeras auditorias de conformidade e investigações e aplicou milhões de dólares em multas civis a TNCs por descumprimento da legislação estadual. Com base nesse conhecimento e experiência, o Departamento identificou oportunidades para aprimorar a regulamentação tanto das TNCs quanto dos Motoristas.

Além disso, em 11 de agosto de 2022, a [Lei de Promoção da Energia Limpa e Eólica Offshore, Capítulo 179 da Lei de 2022](#) (“Lei de Energia Limpa de 2022”) foi sancionada. Entre outras disposições, a Lei de Energia Limpa de 2022 exige que o Departamento estabeleça um programa para reduzir as emissões de gases de efeito estufa (“GEE”) dos Veículos de Redes de Transporte (Transportation Network Vehicles - “TNVs” ou “Veículos”). St. 2022, c. 179, § 47.

Assim, por meio desta Ordem, e nos termos da G.L. c. 30A, § 2 e 220 CMR 2.00, o Departamento inicia um processo de regulamentação e propõe para consulta pública: (1) alterações ao regulamento 220 CMR 274.00 (“Empresas de Rede de Transporte”); (2) instituição do regulamento 220 CMR 275.00 (“Padrões de Idoneidade para Motoristas de Redes de Transporte”); (3) instituição do regulamento 220 CMR 276.00 (“Práticas e Procedimentos da Divisão de Empresas de Rede de Transporte”); e (4) instituição do regulamento 220 CMR 277.00 (“Eletrificação de Veículos de Redes de Transporte”). O Departamento propõe mudanças para esclarecer determinadas disposições, garantir a consistência, corrigir pequenos erros, atualizar referências e excluir informações desatualizadas, duplicadas ou desnecessárias. Os regulamentos propostos poderão sofrer alterações adicionais após o recebimento de comentários públicos e entrarão em vigor após a publicação final no Massachusetts Register. Conforme previsto no Aviso de Audiência Pública e Solicitação de Comentários (“Aviso”), o Departamento realizará duas audiências públicas, convidará as partes interessadas a participar de uma reunião técnica interativa e aceitará comentários por escrito sobre os Regulamentos Propostos 220 CMR 274.00, 220 CMR 275.00, 220 CMR 276.00 e 220 CMR 277.00.

O Departamento resume os elementos dos regulamentos propostos nesta Ordem e apresenta uma série de perguntas sobre as quais solicitamos comentários das partes interessadas.¹ A Seção II desta Ordem refere-se às TNCs. A Seção III desta Ordem refere-se aos Motoristas. A Seção IV desta Ordem refere-se às Práticas e Procedimentos da Divisão de TNCs. A Seção V desta Ordem refere-se à Eletrificação de Veículos de Redes de Transporte.

¹ Em anexo a este documento, como Apêndice A, encontra-se uma cópia dos Regulamentos Propostos, destacando as alterações aqui incorporadas. Em anexo a este documento, como Apêndice B, encontra-se uma versão sem marcações dos Regulamentos Propostos.

II. REGULAMENTOS PROPOSTOS 220 CMR 274.00:
SUPERVISÃO DE EMPRESAS DE REDE DE TRANSPORTE

A. Introdução

Conforme descrito neste documento, para aumentar a segurança pública, esclarecer as responsabilidades da Divisão e melhorar a eficiência administrativa, o Departamento propõe alterar seus regulamentos existentes, separando alguns elementos atualmente contidos em 220 CMR 274.00. Assim, o título do regulamento 220 CMR 274.00 será alterado de “Empresas de Rede de Transporte” para “Supervisão de Empresas de Rede de Transporte”. Além disso, o Departamento propõe a criação de regulamentos separados para padrões de idoneidade dos Motoristas² – Regulamento proposto 220 CMR 275.00 – e para os procedimentos de recurso e fiscalização dos Motoristas e das TNCs – Regulamento proposto 220 CMR 276.00. A seção a seguir resume as principais alterações propostas ao regulamento 220 CMR 274.00.

B. Solicitação de Licença para Empresas de Rede de Transporte

O Departamento propõe a revisão dos regulamentos relativos ao processo de solicitação de Licença para Empresas de Rede de Transporte (“Licença”) para proporcionar ao Departamento maior flexibilidade na análise de solicitações de empresas que pretendem prestar Serviços de Rede de Transporte (“Serviços”) no estado de Massachusetts. Regulamento proposto 220 CMR 274.03. O Departamento propõe codificar sua discricionariedade para determinar a forma e o conteúdo de um pedido de Licença, a fim de especificar fatores adicionais que possam ser considerados na análise da aptidão comercial do requerente, incluindo a capacidade do requerente de garantir que Passageiros que utilizam cadeiras de rodas, Passageiros auxiliados por animais de serviço e Passageiros com deficiência sejam

² Salvo indicação em contrário, todos os termos em maiúsculas terão o significado atribuído a tais termos pela G.L. c. 159A½, § 1 e 220 CMR 274.02.

acomodados, e para estabelecer um prazo de nova solicitação para requerentes cujos pedidos tenham sido negados. Regulamento proposto 220 CMR 274.03. Além disso, o Departamento propõe especificar que uma entidade que forneça e/ou utilize uma Rede Digital para Serviços pode ser qualificada como uma TNC e que o termo “Serviços” inclui benefícios financeiros diretos ou indiretos, e não apenas pagamentos transacionais por viagem. Regulamento proposto 220 CMR 274.02 (definições de “TNC” e “Serviços”). O Departamento também poderá exigir que uma TNC desenvolva e implemente políticas e procedimentos operacionais padrão para manter sua Licença. Regulamento proposto 220 CMR 274.15.

Atualmente, o Departamento não cobra taxas de solicitação de TNCs. Conforme autorizado pela G.L. c. 159A½, § 3(e), o Departamento propõe cobrar uma taxa de solicitação no valor de US\$ 5.000 e uma taxa de renovação de solicitação no valor de US\$ 2.500.

Regulamento proposto 220 CMR 274.03(4). O Departamento poderá dispensar ou modificar esses custos por justa causa, o que pode incluir a consideração do porte da TNC. Regulamento proposto 220 CMR 274.18.

C. Requisitos e Certificação dos Motoristas

O Departamento propõe ampliar os requisitos de qualificação dos Motoristas e identificar os documentos que um Motorista deve ter à disposição para verificação durante a prestação de Serviços de Rede de Transporte, incluindo o relatório de inspeção secundária de Massachusetts exigido pelo regulamento 540 CMR 30.05. Regulamento proposto 220 CMR 274.04. Em reconhecimento aos serviços profissionais prestados pelos Motoristas e para mitigar o risco de possíveis atividades fraudulentas por parte deles, o Departamento propõe procedimentos aprimorados de verificação de identidade para garantir que as informações relativas à verificação de antecedentes fornecidas pelo Motorista sejam precisas. Regulamento proposto 220 CMR

274.04(3). Da mesma forma, considerando a confiança pública especial que os Motoristas detêm, o Departamento propõe que as TNCs ofereçam aos Motoristas treinamento educacional anual relacionado a direção segura e interação com o público, atendimento a passageiros com necessidades especiais, conscientização e prevenção do tráfico de pessoas e prevenção de distrações ao volante. Regulamento proposto 220 CMR 274.04(4). O Departamento também propõe esclarecer as informações que os passageiros (“Passageiros”) receberão sobre seu Motorista na forma de um Certificado de Motorista de Rede de Transporte e os requisitos mínimos de adequação do Veículo que um Motorista deve manter para fornecer transporte aos Passageiros (“Corridas”). Regulamento proposto 220 CMR 274.05.

D. Verificação de Antecedentes dos Motoristas

O Departamento propõe alterações aos seus requisitos de verificação de antecedentes com o objetivo de equilibrar a segurança dos Passageiros e do público com as oportunidades econômicas para os Motoristas. A proposta do Departamento se baseia em sua experiência na realização de mais de 800.000 verificações de antecedentes desde a criação da Divisão.

O Departamento propõe aumentar a precisão, a confiabilidade e a eficiência do processo de verificação de antecedentes, garantindo que ele seja realizado com o uso de informações pessoais adicionais do Motorista. Regulamento proposto 220 CMR 274.06(1)(c). Atualmente, o processo de verificação de antecedentes se baseia nos últimos seis dígitos do Número de Seguridade Social do Motorista e exclui informações de contato do telefone celular. O Departamento propõe coletar o Número de Seguridade Social completo de nove dígitos do indivíduo e informações de contato adicionais. Para mitigar possíveis lacunas na verificação de antecedentes das TNCs, o Departamento propõe que as TNCs realizem uma nova verificação de antecedentes ao tomarem conhecimento de que as informações pessoais de um Motorista, nos

termos do regulamento 220 CMR 274.06(c), sofreram alterações. Regulamento proposto 220 CMR 274.06(1)(e). Além disso, como o celular é o principal método pelo qual os Motoristas interagem com o aplicativo móvel de uma TNC (ou seja, a Rede Digital), o envio de notificações de idoneidade por meio do número de celular e do endereço de e-mail do Motorista garantirá que os Motoristas recebam os resultados de suas verificações de antecedentes secundárias e sejam informados sobre quaisquer direitos de recurso associados. Regulamento proposto 220 CMR 274.06(1)(c). O Departamento também propõe alterar a definição de “Rede Digital” para incluir um aplicativo móvel. Regulamento proposto 220 CMR 274.02.

Em conformidade com a G.L. c. 159A½, § 3(e), o Departamento propõe uma taxa inicial de verificação de antecedentes do Motorista de vinte dólares e uma taxa anual de renovação da verificação de antecedentes de dez dólares, que seria paga pelas TNCs. Regulamento proposto 220 CMR 274.06(1)(c). As TNCs não devem cobrar esses custos dos Motoristas ou Passageiros. Regulamento proposto 220 CMR 274.06(3)(f). O Departamento poderá dispensar ou modificar esses custos por justa causa, o que pode incluir a consideração do porte da TNC. Regulamento proposto 220 CMR 274.19.

O Departamento propõe diversas outras melhorias no processo de verificação de antecedentes das TNCs. Primeiro, o Departamento propõe ampliar o escopo da verificação de antecedentes para incluir pesquisas de antecedentes criminais e de histórico de condução de veículos motorizados em cada estado onde o Motorista residiu e/ou possuía licença nos últimos sete anos. Regulamento proposto 220 CMR 274.06(2)(a).

Essa pesquisa adicional é realizada independentemente dos endereços fornecidos por meio de uma verificação do Número de Seguridade Social ou de uma análise das licenças anteriores do Motorista. Depois, o Departamento propõe exigir que as TNCs realizem verificações de

antecedentes contínuas dos Motoristas para garantir a análise imediata de possíveis violações criminais e relacionadas à direção. Regulamento proposto 220 CMR 274.06(2)(c). Além disso, o Departamento propõe que os prestadores de verificação de antecedentes estejam sujeitos a requisitos de certificação para demonstrar que suas políticas, procedimentos e processos estão em conformidade com as regras e regulamentos estaduais e federais e são confiáveis.

Regulamento proposto 220 CMR 274.06(2)(h). Por fim, o Departamento busca garantir que os padrões de verificação de antecedentes das TNCs sejam, no mínimo, consistentes com os Regulamentos Propostos 220 CMR 275.00, esclarecendo a autoridade da Divisão para obter e analisar os critérios que as TNCs utilizam, ou determinam a um prestador de verificação de antecedentes, para decidir os resultados da verificação de antecedentes de um Motorista.

Regulamento proposto 220 CMR 274.06(2)(i).

E. Requisitos dos Veículos e Horas de Serviço

Para reduzir a confusão administrativa, o Departamento propõe esclarecer a distinção entre um Veículo de Rede de Transporte (TNV) sujeito às regras e regulamentos da Divisão e um veículo motorizado comercial sujeito à supervisão da Divisão de Supervisão de Transporte do Departamento (ver 220 CMR 272.01). Assim sendo, o Departamento propõe exigir que um TNV tenha capacidade para nove pessoas ou menos, incluindo o Motorista. Regulamento proposto 220 CMR 274.08(1).

O Departamento também propõe esclarecer os tipos e características de Veículos elegíveis para oferecer Corridas, como cupês, sedãs e outros veículos leves. Regulamento proposto 220 CMR 274.08(2). O Departamento propõe esclarecer que um táxi licenciado não pode ser utilizado para oferecer Corridas. Regulamento proposto 220 CMR 274.02 (definição de “Veículo”). Em resposta a um relatório do Gabinete de Responsabilidade Governamental

dos Estados Unidos, que constatou que um em cada seis Veículos tinha um recall de segurança em aberto,³ o Departamento propõe exigir que as TNCs verifiquem a existência de recalls de segurança antes que um Veículo possa ser utilizado para oferecer uma Corrida uma vez a cada 365 dias corridos a partir de então, para impedir que um Veículo sujeito a recall ofereça Corridas. Regulamento proposto 220 CMR 274.08(9).

Além disso, o Departamento busca garantir a segurança do público estabelecendo, como parte do processo de licenciamento de TNCs, um procedimento de análise e aprovação inicial para qualquer identidade visual iluminada, publicidade iluminada ou publicidade no teto afixada a um Veículo. Regulamentos propostos 220 CMR 274.08(5)-(6). Por exemplo, luzes azuis, vermelhas ou âmbar que sejam exibidas de forma estática ou com exibição intermitente, oscilante ou giratória, ou luzes brancas que sejam intermitentes, oscilantes ou giratórias, podem ser incompatíveis com os requisitos de segurança pública da G.L. c. 90, § 7E, 540 CMR 22.05 e 540 CMR 22.06 e, portanto, sujeitar o operador a uma multa de trânsito. Publicidade que altere a forma exterior original da carroceria de um veículo (como equipamentos de publicidade no teto) pode representar riscos à segurança pública para outros motoristas.

O Departamento também propõe esclarecer que as horas em que um Motorista pode se dedicar a oferecer ou prestar Serviços são cumulativas de: (a) o tempo do Motorista na Rede Digital enquanto dirige e aguarda uma solicitação de Corrida, (b) o tempo do Motorista a caminho de buscar um Passageiro após ter aceitado uma solicitação de Corrida, e (c) o tempo do Motorista após buscar um Passageiro enquanto está a caminho do destino do Passageiro.

³ Gabinete de Responsabilidade Governamental dos EUA, Segurança de Veículos: Extensão de Recalls em Aberto entre Veículos de Transporte por Aplicativo (15 de maio de 2023) disponível em <https://www.gao.gov/products/gao-23-105996>.

Regulamento proposto 220 CMR 274.02 (definições de “Milhas do Período 1”, “Milhas do Período 2” e “Milhas do Período 3”); Regulamento proposto 220 CMR 274.07. O Departamento não propõe uma alteração ao limite cumulativo existente de oferta ou prestação de 12 horas consecutivas de Serviços em um período de 24 horas.

F. Proteção de Dados

Em 2017, o Departamento promulgou os regulamentos 220 CMR 274.10 e 220 CMR 274.13(5) para garantir a proteção dos dados dos consumidores armazenados pelas TNCs. Desde então, houve vários avanços nas regras e regulamentos de proteção de dados de Massachusetts. Em 2018, a Procuradoria-Geral de Massachusetts (“Procuradoria-Geral”) liderou uma coalizão interestadual para chegar a um acordo de US\$ 148 milhões com a Uber em relação a uma violação de dados em âmbito nacional.⁴ Em 10 de janeiro de 2019, a Assembleia Legislativa alterou a G.L. c. 93H (ou seja, a Lei de Notificação de Violação) para fortalecer os papéis da Procuradoria-Geral e do Gabinete de Assuntos do Consumidor e Regulamentação Comercial na investigação e fiscalização da privacidade e proteção de dados. St. 2018, c. 444. Além disso, em 13 de agosto de 2020, a Procuradoria-Geral criou uma Divisão de Privacidade e Segurança de Dados para proteger a privacidade dos dados dos consumidores e fiscalizar a Lei de Proteção ao Consumidor de Massachusetts e a Lei de Violação de Dados.⁵ Considerando esses

⁴ Comunicado de imprensa, Estado de Massachusetts, Procuradoria-Geral, [Procuradora-Geral Healey lidera coalizão interestadual para chegar a um acordo de US\\$ 148 milhões com a Uber sobre violação de dados em todo o país](https://www.mass.gov/news/ag-healey-leads-multistate-coalition-in-reaching-148-million-settlement-with-uber-over-nationwide-data-breach), (26 de setembro de 2018) disponível em <https://www.mass.gov/news/ag-healey-leads-multistate-coalition-in-reaching-148-million-settlement-with-uber-over-nationwide-data-breach>.

⁵ Comunicado de imprensa, Estado de Massachusetts, Procuradoria-Geral, [Procuradora-Geral Healey anuncia nova divisão focada na proteção da privacidade e segurança dos dados dos consumidores de Massachusetts](https://www.mass.gov/news/ag-healey-announces-new-division-focused-on-protecting-data-privacy-and-security-of-massachusetts-consumers) (13 de agosto de 2020) disponível em <https://www.mass.gov/news/ag-healey-announces-new-division-focused-on-protecting-data-privacy-and-security-of-massachusetts-consumers>.

desdobramentos, o Departamento propõe a eliminação dos regulamentos existentes 220 CMR 274.10 e 220 CMR 274.12(5) para reduzir as complexidades em torno da fiscalização administrativa e em reconhecimento de que a Assembleia Legislativa confiou a proteção das informações sujeitas a esses regulamentos à Procuradoria-Geral e ao Gabinete de Assuntos do Consumidor e Regulamentação Comercial.

G. Corridas Previamente Solicitadas

O Departamento propõe exigir que as TNCs ofereçam recursos de segurança aprimorados para as Corridas. Regulamento proposto 220 CMR 274.10. Em especial, o Departamento pretende exigir que as TNCs desenvolvam, e que o Departamento aprove, protocolos aprimorados de autenticação de Corridas, a fim de facilitar aos Passageiros a verificação de que estão entrando no Veículo autorizado correto. Regulamento proposto 220 CMR 274.10(1)(a). Além disso, o Departamento propõe exigir que cada TNC realize verificações periódicas de identidade em tempo real dos Motoristas antes de eles oferecerem Corridas. Regulamento proposto 220 CMR 274.10(2). O Departamento propõe ainda que a Rede Digital de cada TNC (ou seja, o aplicativo móvel) inclua recursos que permitam aos Passageiros compartilhar os detalhes de suas Corridas com terceiros de confiança e entrar em contato com as autoridades policiais em caso de emergências. Regulamento proposto 220 CMR 274.10(1)(b)-(c). Por fim, o Departamento busca garantir a segurança de menores, exigindo que Passageiros com menos de 16 anos estejam acompanhados por um passageiro adulto. Regulamento proposto 220 CMR 274.10(3).

H. Manutenção de Registros e Relatórios

O Departamento propõe alterar as obrigações de retenção de registros das TNCs para garantir que as informações necessárias para a implementação, administração e

fiscalização da G.L. c. 159A½ estejam disponíveis e acessíveis ao Departamento. Regulamento

proposto 220 CMR 274.11. Em especial, o Departamento propõe um período mínimo de retenção de três anos para os registros das TNCs, ampliando o tipo de informação que uma TNC deve reter e exigindo a retenção por tempo indeterminado de informações relevantes relacionadas à decisão de uma TNC de desativar um Motorista. Regulamento proposto 220 CMR 274.02 (definição de “Desativação”); Regulamento proposto 220 CMR 274.11(2)-(4).

O Departamento também propõe ampliar as informações que uma TNC deve comunicar ao Departamento. Regulamento proposto 220 CMR 274.12. [A Lei Relativa aos Recursos de Transporte e ao Clima de Massachusetts](#), St. 2022, c. 176, § 23 (“Lei”) exige que as TNCs comuniquem mensalmente ao Departamento dados detalhados sobre as Corridas, os quais o Departamento poderá compartilhar de forma confidencial com determinadas entidades especificadas para fins de gestão de congestionamentos, planejamento de transporte e monitoramento de emissões de GEE. St. 2022, c. 176, § 23. Além desses requisitos de comunicação, o Departamento propõe que as TNCs comuniquem o seguinte para cada Corrida: (a) custo da Tarifa Dinâmica; (b) Milhas do Período 1; (c) locais de acidentes com veículos; (d) velocidade média; (e) número de passageiros por Corrida; (f) se a Corrida foi realizada por um Veículo de frota ou alugado; e (g) se a Corrida teve embarque ou desembarque em uma parada da Massachusetts Bay Transportation Authority ou da Regional Transit Authority. Regulamento proposto 220 CMR 274.02 (definições de “Tarifa Dinâmica” e “Milhas do Período 1”). Regulamento proposto 220 CMR 274.12(2)(b). Além disso, para implementar as disposições da Lei e levar em conta as diferentes fases de uma Corrida, o Departamento propõe novas definições para “Milhas do Período 1”, “Milhas do Período 2” e “Milhas do Período 3”, bem como para “Corrida Compartilhada”. Regulamento proposto 220 CMR 274.02.

Em 19 de abril de 2023, o Departamento abriu uma investigação sobre procedimentos aprimorados para a comunicação, por parte das TNCs, de reclamações de Motoristas e Passageiros. Ver Notificação de Investigação pela Divisão de Empresas de Rede de Transporte, por iniciativa própria, sobre procedimentos aprimorados para a comunicação, por parte das Empresas de Rede de Transporte, de reclamações de Motoristas e Passageiros, nos termos das Leis Gerais de Massachusetts, c. 159A½, § 3 e 220 CMR 274.12(3), D.P.U. 23-33 (2023).

Em 1º de dezembro de 2025, o Departamento emitiu sua ordem final estabelecendo requisitos uniformes de comunicação de reclamações para as TNCs. Ordem que Estabelece Requisitos de Reclamação e Requisitos de Comunicação, D.P.U. 23-33-A (2025). O Departamento propõe codificar sua autoridade para estabelecer diretrizes de comunicação de reclamações que considere apropriadas. Regulamento proposto 220 CMR 274.12(4).

O Departamento propõe ainda codificar sua autoridade para exigir que as TNCs comuniquem os Motoristas que tenham desativado por motivos relacionados à segurança pública, de acordo com a G.L. c. 159A½, §§ 2(l), (m). Regulamento proposto 220 CMR 274.12(5). O Departamento propôs definir “Desativação” como o impedimento do acesso de um Motorista a uma Rede Digital por mais de cinco dias corridos. Regulamento proposto 220 CMR 274.02 (definição de “Desativação”).

I. Inspeção e Auditoria

As TNCs são inerentemente baseadas em tecnologia e muitos de seus processos de conformidade existem em aplicativos e programas de software. É fundamental que a autoridade de auditoria do Departamento seja compatível com as capacidades dos processos de negócios de uma TNC para garantir a conformidade com as regras e regulamentos de Massachusetts. Portanto, o Departamento propõe ampliar os tipos de informações que pode auditar.

Regulamento proposto 220 CMR 274.13. Além disso, para garantir o uso criterioso de seus recursos, o Departamento propõe esclarecer que seus requisitos de auditoria nos termos da G.L. c. 159A½, § 4(f) consistem em auditar pelo menos uma TNC por trimestre (em vez de todas as TNCs por trimestre), com todas as TNCs licenciadas sendo auditadas pelo menos uma vez por ano. Regulamento proposto 220 CMR 274.13(3).

J. Tarifas e Taxas

Para receber e manter uma Licença de operação, a TNC deve garantir que os Passageiros não sejam cobrados com tarifas básicas excessivas. G.L. c. 159A½, § 3(c)(iv). As TNCs também devem fornecer aos Passageiros estimativas de tarifas claras e visíveis, incluindo para a Tarifa Dinâmica. G.L. c. 159A½, § 2(d), 3(c)(iii). As Tarifas Dinâmicas (ou seja, o aumento das tarifas básicas durante períodos de alta demanda) são proibidas durante estados de emergência, nos termos da G.L. c. 159A½, § 2(e).

Para garantir a conformidade com essas leis, o Departamento propõe definir os termos “Tarifas Básicas”, “Taxas Básicas” e “Tarifas Dinâmicas”. Regulamento proposto 220 CMR 274.02. Além disso, o Departamento propõe esclarecer que a TNC deve fornecer ao Passageiro o custo estimado de uma Corrida antes de seu início, incluindo o custo da Tarifa Dinâmica, além de um detalhamento dos custos da Corrida assim que ela terminar. Regulamentos propostos 220 CMR 274.14(3), (4). O Departamento também especifica que não haverá cobranças adicionais ou aumento de tarifas para Passageiros que utilizam cadeiras de rodas, Passageiros assistidos por animais de serviço ou Passageiros com deficiência. Regulamento proposto 220 CMR 274.14(4).

K. Aviso e Variação

O Departamento propõe atualizar a disposição relativa à notificação para especificar

que a notificação pode ser emitida por meio de carta registrada. Regulamento proposto 220 CMR 274.16. Além disso, o Departamento propõe critérios para avaliar pedidos de variação das disposições de 220 CMR 274.00, incluindo a consideração do tamanho de uma TNC e se a variação proposta é coerente com o interesse público. Regulamento proposto 220 CMR 274.19.

III. REGULAMENTOS PROPOSTOS 220 CMR 275.00:
PADRÕES DE IDONEIDADE PARA MOTORISTAS DE EMPRESAS DE REDE DE TRANSPORTE

A. Introdução

Em 2017, o Departamento estabeleceu um Padrão de Idoneidade para Motoristas de Redes de Transporte (“Padrão de Idoneidade”). 220 CMR 274.21. O Padrão de Idoneidade consiste em diferentes períodos de análise retrospectiva para casos de desqualificação e classifica se uma desqualificação é obrigatória (ou seja, para a qual o Departamento não analisa fatores individualizados) e presuntiva (ou seja, para a qual o Departamento pode realizar uma avaliação individualizada da desqualificação). 220 CMR 274.21. Desde que o Departamento estabeleceu o Padrão de Idoneidade, a Divisão realizou mais de 800.000 verificações de antecedentes de Motoristas e processou vários milhares de recursos de Motoristas, incluindo a análise de inúmeros boletins de ocorrência e registros criminais e de trânsito. Com base nessa vasta experiência, o Departamento propõe alterar o Padrão de Idoneidade para promover ainda mais a administração segura, equitativa e eficiente das determinações de idoneidade dos Motoristas.

Inicialmente, o Departamento propõe remover o Padrão de Idoneidade dos regulamentos 220 CMR 274.00 e criar um regulamento proposto separadamente, 220 CMR 275.00: Padrões de

Idoneidade para Motoristas de Redes de Transporte. A seguir, encontra-se um resumo das principais alterações propostas ao regulamento 220 CMR 274.21, conforme recodificado no regulamento 220 CMR 275.00. Essas alterações propostas refletem o objetivo do Departamento de promover a segurança dos Passageiros e garantir justiça e dignidade no processo de verificação de antecedentes.

B. Âmbito, Interpretação e Aplicação

1. Decisões Relativas a Menores Infratores

Atualmente, o Padrão de Idoneidade não aborda como o Departamento lida com as decisões relativas a menores infratores. O Departamento propõe codificar sua prática de não considerar antecedentes criminais de menores como um fator na determinação da idoneidade dos Motoristas. Regulamento proposto 220 CMR 275.01(1)(d).

2. Datas de Início dos Períodos de Análise Retrospectiva

Atualmente, o Padrão de Idoneidade não aborda o tratamento de decisões que resultem em uma decisão de inocência por motivo de insanidade ou em um processo criminal encerrado por motivo de incompetência. O Departamento propõe que uma constatação de inocência por motivo de insanidade ou um processo criminal encerrado por motivo de incompetência funcione como uma recusa obrigatória dentro de cada período de análise retrospectiva relevante. Regulamento proposto 220 CMR 275.01(2)(a). Em relação a infrações de trânsito, o atual período de análise retrospectiva tem início na data da constatação (ou seja, responsável ou não responsável). 220 CMR 274.21. O Departamento propõe revisar esse período de análise retrospectiva para que tenha início na data da infração subjacente. Regulamento proposto 220 CMR 275.02(b).

3. Suspensões de Licença

Atualmente, todas as suspensões de licença não relacionadas a questões financeiras ocorridas nos últimos cinco anos resultam em desqualificação obrigatória. 220 CMR 274.21 (Suspensão de Licença). Conforme detalhado abaixo, o Departamento propõe eliminar o Período de Análise Retrospectiva de Cinco Anos para suspensões de licença, em favor da atribuição de suspensões de licença a um Período de Retrospectiva Atual, um Período de Retrospectiva de Um Ano ou um Período de Retrospectiva de Três Anos. Regulamentos propostos 220 CMR 275.04(b), 275.05(a)-(b) e 275.06(a).

Em especial, a suspensão de uma licença devido a Incidentes Passíveis de Sobretaxa, conforme definido em 211 CMR 134.02, passaria de um Período de Retrospectiva de Cinco Anos (ver 220 CMR 274.21 (Suspensão da Licença)) para um Período de Retrospectiva de Três Anos. Regulamento proposto 220 CMR 275.06(a). O Departamento propõe eliminar o Período de Retrospectiva de Cinco Anos para suspensões de licença por recusa em realizar um teste químico de alcoolemia, ameaça iminente, denúncia de fraude e participação em corridas ilegais (ver 220 CMR 274.21 (Suspensão da Licença)) em favor de conceder ao Departamento a discricionariedade de suspender um Motorista por um ano para tais suspensões de licença, desde que um processo criminal relacionado não desqualifique o Motorista de outra forma. Regulamento proposto 220 CMR 275.05(b).

4. Decisões Alternativas ou Suspensas

Atualmente, uma decisão alternativa ou suspensa, incluindo um adiamento sem conclusão (“CWOFF”), funciona como uma desqualificação obrigatória dentro do período de análise retrospectiva relevante por até sete anos. 220 CMR 274.21. Conforme detalhado abaixo, o

Departamento propõe diversas alterações à forma como o Departamento considera essas decisões judiciais. O Departamento propõe que as decisões judiciais alternativas ou suspensas continuem a constituir uma desqualificação obrigatória dentro de cada período de análise retrospectiva aplicável. Entretanto, o Departamento propõe que essas decisões funcionem como uma desqualificação obrigatória por até 10 anos dentro do período de análise retrospectiva relevante, após o qual a desqualificação obrigatória se converterá em uma desqualificação presumida caso o período de análise retrospectiva se estenda além desse prazo, como no caso de uma infração sujeita a um período de análise retrospectiva indeterminado. Ver Regulamentos Propostos 220 CMR 275.08(e), 275.09(f).

O Departamento propõe uma exceção a esta regra, tratando as decisões alternativas ou suspensas para todas as infrações graves, salvo disposição em contrário nos Padrões de Idoneidade, como uma desqualificação presumida durante os primeiros sete anos. Regulamento proposto 220 CMR 275.07(e). Atualmente, todos os crimes graves não abordados em outras seções dos Padrões de Idoneidade estão sujeitos a um período de análise retrospectiva de sete anos, mas somente se houver condenação pelo crime. 220 CMR 274.21 (Condenação por Crime Grave). Este tratamento atual permite que indivíduos que aceitem um CWOFF por crimes graves, como tráfico ou distribuição de drogas, continuem aptos a prestar Serviços. Ao eliminar essa lacuna e tratar decisões alternativas ou suspensas como uma desqualificação presumida para todos os outros crimes graves, o Departamento terá a oportunidade de determinar se a concessão de um Certificado de Aprovação de Verificação de Antecedentes é compatível com o interesse público. Ver Regulamento Proposto 220 CMR 275.03(3).

C. Período de Análise de Retrospectiva Atual

O Departamento propõe adicionar as seguintes desqualificações obrigatórias no âmbito do Período de Análise Retrospectiva Atual:

- Privilégios de condução suspensos ou revogados em qualquer jurisdição dos EUA. Regulamento proposto 220 CMR 275.04(b); e
- Carteira de habilitação temporária, de condutor júnior, sujeita a dispositivo de bloqueio de ignição, sujeita a restrições de horário de condução ou outras restrições semelhantes. Regulamento proposto 220 CMR 275.04(c).

Se um Motorista requerente apresentar uma das condições acima quando uma TNC ou o Departamento realizar sua verificação de antecedentes, a condição resultará na desqualificação automática do requerente.

D. Período de Análise Retrospectiva de Um Ano

O Departamento propõe a criação de um Período de Análise Retrospectiva de Um Ano para determinados tipos de suspensões de licença e fraudes na conta do Motorista. O Departamento propõe as seguintes desqualificações obrigatórias no âmbito do Período de Análise Retrospectiva de Um Ano:

- Suspensão da carteira de habilitação devido à constatação de “Responsabilidade” por três multas por excesso de velocidade no ano anterior. Regulamento proposto 220 CMR 275.05(a);
- Suspensão da carteira de habilitação para veículos de passageiros por qualquer motivo relacionado à condução de um veículo motorizado, salvo disposição em contrário. Regulamento proposto 220 CMR 275.05(b); e
- Permitir ou tentar permitir que outra pessoa preste Serviços de Rede de Transporte em nome do Motorista, nos termos da M.G.L. c. 159A½, § 7(b). Regulamento proposto 220 CMR 275.05(c).

E. Período de Análise Retrospectiva de Três Anos

O Departamento propõe revisar a suspensão de uma licença por Incidentes Passíveis de Sobretaxa, conforme definido pelo regulamento 211 CMR 134.02, passando de um período de Análise Retroativa de Cinco Anos (ver 220 CMR 274.21 (Suspensão da Licença)) para um período de Análise Retrospectiva de Três Anos. Regulamento proposto 220 CMR 275.06(a).

F. Período de Análise Retrospectiva de Sete Anos

O Departamento propõe codificar em regulamento a desqualificação legal de sete anos prevista na G.L. c. 159A½, § 4(a)(vii)(2) para um Motorista designado a um programa de educação, tratamento ou reabilitação relacionado a álcool ou substâncias controladas, determinado por ordem judicial. Regulamento proposto 220 CMR 275.07(a). Além disso, o Departamento propõe que decisões alternativas ou suspensas para qualquer crime grave não abordado por outra seção dentro do Padrão de Idoneidade funcionem como uma desqualificação presumida. Regulamento proposto 220 CMR 275.07(e).

G. Período de Análise Retrospectiva de Dez Anos

O Departamento propõe a revisão das seguintes infrações, passando de um Período de Análise Retrospectiva de Sete Anos previsto no regulamento 220 CMR 274.21 (crimes violentos e infrações relacionadas a abuso) para um Período de Análise Retrospectiva de Dez Anos:

- Crime que envolva o uso ou a posse ilegal de uma arma;
- G.L. c. 266, § 16 (arrombamento noturno – crime grave);
- G.L. c. 266, § 18 (arrombamento diurno – crime grave); e
- G.L. c. 272, § 53 (exposição indecente e importunação ou abordagem ofensiva a outra pessoa).

Regulamento proposto 220 CMR 275.08(c).

Além disso, o Departamento propõe a revisão das seguintes infrações, passando do

Período de Análise Retrospectiva Indeterminado previsto no regulamento 220 CMR 274.21 para um Período de Análise Retrospectiva de Dez Anos:

- G.L. c. 265, § 19 (roubo sem uso de arma);
- G.L. c. 272, § 53A(b) (conduta sexual mediante pagamento);⁶
- G.L. c. 272, § 8 (solicitação de prostituta);
- G.L. c. 265, § 13L (colocação de criança em risco);
- G.L. c. 265, § 43 (perseguição); e
- 220 CMR 274.21 (múltiplas infrações de trânsito).

Regulamento proposto 220 CMR 275.08(c).

O Departamento também propõe adicionar as seguintes infrações a um Período de Análise Retrospectiva de Dez Anos:

- G.L. c. 265, § 15D(b) (estrangulamento ou sufocamento); e
G.L. c. 265, § 15A(b) (ameaça de agressão e agressão com arma perigosa).

Regulamento proposto 220 CMR 275.08(c).

Além disso, o Departamento propõe que uma decisão de inocência por motivo de insanidade ou encerramento por incompetência para qualquer uma das infrações acima funcione como uma desqualificação obrigatória dentro do Período de Análise Retrospectiva relevante.

Regulamento proposto 220 CMR 275.08(d).

Por fim, o Departamento propõe tratar as decisões alternativas ou suspensas para infrações sujeitas a um Período de Análise Retrospectiva Indeterminado como uma condição de desqualificação obrigatória durante os primeiros dez anos após a emissão da referida decisão

⁶ O capítulo 272, § 53A(b) das Leis Gerais aplica-se ao indivíduo que paga outra pessoa para praticar conduta sexual mediante pagamento.

alternativa ou suspensão. Regulamento proposto 220 CMR 275.08(e).

H. Período de Análise Retrospectiva Indeterminado

O Departamento propõe que uma decisão de inocência por motivo de insanidade ou um encerramento por incompetência para qualquer infração sujeita ao Período de Análise Retroativa Indeterminado constitua uma desqualificação obrigatória. Regulamento proposto 220 CMR 275.09(e). Por fim, o Departamento propõe que uma decisão alternativa ou suspensão por uma infração dentro do Período de Análise Retroativa Indeterminado constitua uma desqualificação presumida se tiverem decorrido dez ou mais anos desde a emissão da decisão alternativa ou suspensão. Regulamento proposto 220 CMR 275.09(f).

IV. REGULAMENTOS PROPOSTOS 220 CMR 276.00:
PRÁTICAS E PROCEDIMENTOS DA DIVISÃO DE EMPRESAS DE REDE DE
TRANSPORTE

A. Introdução

O Departamento propõe transferir as disposições de fiscalização e recursos dos regulamentos 220 CMR 274.14 e 274.15 para um regulamento proposto recém-criado, 220 CMR 276.00: Práticas e Procedimentos da Divisão de Empresas de Rede de Transporte. Todas as disposições regulamentares atualmente em vigor nos termos do regulamento 220 CMR 274.14 estão incluídas no regulamento proposto. Regulamento proposto 220 CMR 276.06. Além disso, o Departamento propõe alterar o regulamento 220 CMR 274.14(1), codificando nos regulamentos propostos sua autoridade para sujeitar uma TNC a uma multa no valor de US\$ 500 por determinadas violações relacionadas aos Motoristas, de acordo com a G.L. c. 159A½, § 7(a), independentemente do resultado final da autuação. Regulamento proposto 220 CMR 276.08(4).

Além disso, os regulamentos propostos modificam as disposições regulatórias atuais do regulamento 220 CMR 274.15 da seguinte forma:

- As audiências para recursos de desqualificações presumidas e discricionárias para requerentes iniciais podem ser realizadas a critério da Divisão, em vez de serem obrigatórias para todos os requerentes iniciais. Regulamento proposto 220 CMR 276.04(3); e
- Os recursos interpostos por uma TNC contra uma decisão final da Divisão são passíveis de recurso para o Tribunal Superior, em vez de para o Departamento, no caso de uma Decisão assinada pela Comissão. Regulamento proposto 220 CMR 276.03(1)(a).

O capítulo 159A^{1/2}, § 2(m) das Leis Gerais exige que o Departamento estabeleça procedimentos de recurso para um Motorista cujo Certificado de Aprovação de Verificação de Antecedentes seja suspenso ou revogado e não especifica que o Departamento estabeleça tais procedimentos para uma pessoa a quem tenha sido negado um Certificado de Aprovação de Verificação de Antecedentes e que nunca tenha possuído um. Entretanto, tanto o regulamento atual quanto o proposto incluem procedimentos de recurso para requerentes inicialmente recusados. Regulamento proposto 220 CMR 276.04.

O Departamento também propõe a remoção da exigência de que os Motoristas requerentes iniciais cujo pedido tenha sido negado por desqualificação presumida ou discricionária tenham automaticamente direito a uma audiência de recurso. Em vez disso, o Departamento busca esclarecer sua autoridade para resolver tal recurso com base na documentação (ou seja, documentos apresentados pelo Motorista requerente recusado em apoio ao seu recurso) e utilizar seu poder discricionário para determinar quais recursos de Motoristas requerentes iniciais justificam uma audiência. Regulamento proposto 220 CMR 276.04(3).

Além dessas modificações, a seguir encontra-se um resumo da maioria, mas não de todos, os regulamentos propostos para 220 CMR 276.00.

B. Regras Gerais

O Departamento propõe que todos os recursos de Motoristas e TNCs perante a Divisão sejam conduzidos nos termos do regulamento 801 CMR 1.02: Regras para Audiências Administrativas/Informais. Regulamentos propostos 220 CMR 276.03(1)(b)-(d). Além disso, o Departamento propõe que uma parte deve proporcionar à Divisão a oportunidade de analisar uma intimação emitida em relação a um recurso interposto perante a Divisão, e que a Divisão possa anular, modificar ou suspender a intimação, se for o caso. Regulamento proposto 220 CMR 276.03(2).

C. Recursos de Motoristas à Divisão

O Departamento propõe ampliar os fatores que levará em consideração ao analisar um recurso de um Motorista decorrente de uma desqualificação presumida ou discricionária e garantir que o Motorista e a TNC tenham fornecido todas as informações necessárias para que o Departamento faça uma avaliação de idoneidade. Ver Regulamentos Propostos 220 CMR 276.04(3)(a)-d, 276.04(4), 276.04(5). Os fatores que o Departamento pretende considerar em um recurso incluem o histórico do Motorista na prestação de Serviços para uma TNC, os fatos e a resolução relativos aos antecedentes criminais e de trânsito do Motorista e a relação entre a conduta do Motorista, conforme demonstrada pelo histórico, e sua capacidade de prestar Serviços de forma segura e respeitosa. Regulamento proposto 220 CMR 276.04(3)(a).

O Departamento também propõe padronizar a análise de fatores potencialmente atenuantes, como, por exemplo, se a infração ou as ações que levaram à desqualificação estiveram associadas à dependência de drogas ou álcool da qual o motorista tenha demonstrado recuperação. Regulamento proposto 220 CMR 276.04(3)(b). Os regulamentos propostos

também estabelecem padrões segundo os quais o Departamento analisará relatórios de incidentes elaborados pelas autoridades policiais e aplicáveis ao recurso de um Motorista, além de detalhar os tipos de documentação adicional que o Departamento poderá exigir que o Motorista ou a TNC relevante apresente em relação a um recurso de um Motorista contra uma Determinação de Idoneidade negativa, ressaltando que a não apresentação das informações solicitadas poderá resultar na rejeição ou indeferimento do recurso do Motorista. Regulamentos propostos 220 CMR 276.04(4), 276.04(5). Por fim, o Departamento esclarece que o Motorista terá o ônus de refutar uma presunção de inadequação decorrente de uma desqualificação obrigatória ou presuntiva por meio de provas claras e convincentes e, em geral, caberá à Divisão o ônus de demonstrar a inadequação por meio da preponderância das provas. Regulamento proposto 220 CMR 276.04(6).

D. Recursos contra a Desativação de Motoristas junto a uma Empresa de Rede de Transporte

O Departamento reconhece que, para muitos Motoristas, a prestação de Serviços de Rede de Transporte é seu meio de subsistência e principal fonte de renda. O Departamento não tem autoridade para obrigar as TNCs a permitir que um Motorista que atenda ao Padrão de Idoneidade do Departamento ofereça Corridas em sua Rede Digital. Entretanto, embora o Departamento não possa regulamentar os padrões internos de idoneidade de uma TNC, ele pode revisar os procedimentos pelos quais uma TNC garante a aplicação equitativa de seus padrões internos de idoneidade. Dessa forma, o Departamento propõe exigir que as TNCs estabeleçam um processo de recurso contra a Desativação de Motoristas com padrões internos que incluam, no mínimo, notificação adequada ao Motorista sobre o motivo da Desativação e uma oportunidade significativa para que o Motorista conteste a Desativação. Regulamento

Proposto 220 CMR 276.05.

E. Procedimentos de Fiscalização para Empresas de Rede de Transporte

Os regulamentos propostos estabelecem processos pelos quais a Divisão pode fiscalizar o cumprimento das regras e regulamentos aplicáveis pelas TNCs. Regulamentos propostos 220 CMR 276.06, 276.07. Antes de um processo formal de fiscalização, a Divisão pode emitir diretrizes para as TNCs em cumprimento de suas regras e regulamentos, as quais podem ser contestadas pelas TNCs. Regulamento proposto 220 CMR 276.06(1). Se a Divisão tiver motivos para acreditar que uma TNC violou uma regra, regulamento ou diretriz, a Divisão poderá emitir uma carta de advertência à TNC identificando a(s) possível(is) violação(ões) e dando à TNC a oportunidade de responder ou, se necessário, iniciar uma investigação preliminar. Regulamentos propostos 220 CMR 276.06(2)-(3). Em consonância com a prática do Departamento, os regulamentos propostos estabelecem que uma ação formal de fiscalização por parte da Divisão seja iniciada por meio de uma notificação de provável violação. Regulamentos propostos 220 CMR 276.07(1)-(2), (6). O Departamento propõe diversos fatores que a Divisão deve considerar ao determinar uma ação de fiscalização apropriada. Regulamentos propostos 220 CMR 276.08(1)-(3).

V. REGULAMENTOS PROPOSTOS 220 CMR 277.00:
ELETRIFICAÇÃO DE VEÍCULOS DE REDES DE TRANSPORTE

A. Introdução

Em 11 de agosto de 2022, a Lei de Energia Limpa de 2022 foi sancionada. Entre outras prioridades, a Lei de Energia Limpa de 2022 exige que o Departamento estabeleça um programa para reduzir as emissões de GEE dos Veículos de Redes de Transporte. St. 2022, c. 179, § 47. De acordo com a Lei de Energia Limpa de 2022, o Departamento pode estabelecer requisitos para a

eletrificação de veículos sem estabelecer requisitos separados para a redução de emissões de GEE se “a [D]ivisão considerar que os requisitos de eletrificação de veículos, por si só, seriam suficientes para atingir as metas de emissões de [GEE] estabelecidas pela [S]ecretaria [E]xecutiva de [E]nergia e [A]ssuntos Ambientais. . .” St. 2022, c. 179, § 47.⁷ Além disso, o Departamento deve “na medida do possível... minimizar quaisquer impactos negativos do programa sobre motoristas de bairros e municípios que tenham uma renda familiar média anual inferior a 65% da renda familiar média anual estadual”. St. 2022, c. 179, § 47. As disposições da seção 47 foram codificadas na G.L. c. 159A^{1/2}, § 13.

B. Políticas Climáticas de Massachusetts

Em 30 de junho de 2022, a EEA publicou o [Plano Climático e de Energia Limpa para 2025 e 2030](#) (“CECP 2025/2030”), que identificou o setor de transporte como a maior fonte de emissões de GEE em Massachusetts (CECP 2025/2030, em xii).⁸ A EEA identificou várias estratégias-chave para reduzir as emissões de GEE no setor de transporte, incluindo, mas não se limitando a: (1) promover o transporte público; (2) reduzir os deslocamentos com ocupação única; (3) aumentar o número de veículos com emissão zero (“VZEs”); e (4) eliminar gradualmente os veículos não eficientes em termos de consumo de combustível (CECP 2025/2030, p. 34-41). No que diz respeito às TNCs, a EEA determinou:

⁷ O Departamento considerou que os requisitos de eletrificação de veículos, por si só, são suficientes para atingir os limites de emissões de GEE estabelecidos pela Secretaria Executiva de Energia e Assuntos Ambientais (“EEA”) e, portanto, não estabelece requisitos separados para a redução de emissões de GEE.

⁸ Em 21 de dezembro de 2022, a EEA publicou o [Plano Climático e de Energia Limpa para 2050](#) (“CECP 2050”). As principais estratégias identificadas pela EEA no CECP 2025/2030 como necessárias para reduzir as emissões de GEE por TNVs, e identificadas nesta Ordem, estão em conformidade com as políticas e programas especificados no CECP 2050.

Os veículos de locação representam uma oportunidade única para acelerar a adoção de veículos elétricos. Os carros de frotas de aplicativos, compartilhamento de carros e táxis são de alta quilometragem, voltados para o público e são conduzidos desproporcionalmente por residentes de baixa renda. A eletrificação de veículos de locação pode ser uma oportunidade para aumentar a utilização da infraestrutura de carregamento em comunidades de baixa renda e com populações de justiça ambiental, abrindo caminho para uma adoção mais ampla. O estado implementará um programa para eletrificar este subsetor, incluindo incentivos ampliados, apoio à infraestrutura e divulgação e educação.
CECP 2025/2030, p. 41.

Também em 30 de junho de 2022, nos termos da G.L. c. 21N, o Secretário da EEA emitiu uma [Determinação](#) sobre os limites de emissão de GEE e sublimites de GEE específicos por setor para 2025 e 2030. O Conselho de Coordenação de Infraestrutura de Veículos Elétricos do estado de Massachusetts (“EVICC”) emitiu sua Avaliação Inicial em agosto de 2023 para fornecer informações sobre a situação do carregamento de veículos elétricos (“VEs”) em Massachusetts e recomendou ações para proporcionar uma rede de carregamento de VEs equitativa, interconectada, acessível e confiável em Massachusetts.⁹ Avaliação Inicial do EVICC (agosto de 2025). O EVICC publicou sua Segunda Avaliação em agosto de 2025 para fornecer informações atualizadas sobre a situação do carregamento de VEs e reconheceu que “os motoristas de TNC desempenham um papel fundamental na aceleração da adoção equitativa de VEs. Conforme destacado na Avaliação Inicial, esses motoristas geralmente representam populações de baixa renda e carentes e operam veículos de alta quilometragem que são

⁹ Conselho de Coordenação de Veículos Elétricos do Estado de Massachusetts, Avaliação Inicial para a Assembleia Legislativa (agosto de 2023), disponível em <https://www.mass.gov/doc/evicc-final-assessment/download>.

adequados para a eletrificação. Segunda Avaliação do EVICC, p.65 (agosto de 2025).¹⁰

C. Regulamentos de Eletrificação de Veículos de Redes de Transporte

Ao propor os Regulamentos de Eletrificação de TNVs, o Departamento busca atingir vários objetivos: promover a transição de Veículos com motor de combustão interna para Veículos de emissão zero (VZEs), especialmente para Veículos de alta quilometragem que prestam Serviços; manter oportunidades econômicas para os Motoristas; e contribuir para as políticas climáticas do estado. O Departamento analisou os limites e políticas de redução de emissões de GEE do estado e considerou que os Regulamentos de Eletrificação de TNVs, que estabelecerão padrões para incentivar o uso de VZEs, devem ser suficientes para contribuir para o sublimite de redução de emissões de GEE do setor de transporte definido pelo Secretário da EEA.¹¹ St. 2022, c. 179, § 47. Os Regulamentos de Eletrificação de TNVs são emitidos em conformidade com o CECP 2025/2030 e buscam estabelecer metas para que as TNCs façam a transição para o oferecimento de Corridas Previamente Solicitadas¹² com VEs, incluindo VZEs. Os Regulamentos de Eletrificação de TNVs também (1) exigem que as TNCs desenvolvam programas de incentivos financeiros para Motoristas que, de acordo com sua carteira de habilitação, residam em um grupo de bairros censitários onde a renda familiar média anual não seja superior a 65% da renda familiar média anual estadual, para oferecer Corridas Previamente Solicitadas com VZEs; (2) colem dados por meio de sua Rede Digital e, potencialmente, incentivem Corridas com origem ou destino em uma instalação de transporte

¹⁰ Conselho de Coordenação de Veículos Elétricos do Estado de Massachusetts, Segunda Avaliação para a Assembleia Legislativa (agosto de 2025), disponível em <https://www.mass.gov/doc/evicc-complete-second-assessment/download>.

¹¹ G.L. c. 21N, § 3A; Determinação do Secretário de Energia e Assuntos Ambientais sobre os Limites Estaduais de Emissões de Gases de Efeito Estufa e Sublimites Setoriais para 2025 e 2030, (30 de junho de 2022), disponível em <https://www.mass.gov/doc/2025-and-2030-ghg-emissions-limit-letter-of-determination/download>.

público;¹³ e (3) forneçam aos Passageiros e Motoristas da Rede de Transporte informações educativas sobre incentivos, benefícios e programas para aluguel, leasing e compra de um VZE em Massachusetts, sujeito à supervisão do Departamento. Regulamentos propostos 220 CMR 277.04, 277.06, 277.07.

Os Regulamentos de Eletrificação de TNVs propõem que, um ano após a publicação dos Regulamentos finais de Eletrificação de TNVs, 220 CMR 277.00, no Massachusetts Register, todos os TNVs de propriedade ou arrendados por uma TNC ou disponibilizados aos Motoristas por uma TNC por meio de um programa de aluguel ou leasing (“Veículos da Frota”) sejam VZEs. Regulamento proposto 220 CMR 277.03(1). A disposição sobre a eletrificação de frotas das TNCs não se aplica a veículos de transporte adaptado (paratransit) ou acessíveis a cadeiras de rodas. Regulamento proposto 220 CMR 277.03(2).

Além disso, os Regulamentos de Eletrificação de TNVs exigem que cada TNC apresente planos bienais ao Departamento detalhando seus esforços para aumentar a eletrificação de TNVs e reduzir as emissões de GEE de forma a minimizar os impactos negativos para determinados Motoristas. Regulamento proposto 220 CMR 277.07.

Especificamente, visa minimizar os impactos negativos sobre os Motoristas que residem em um grupo de bairros censitários onde a renda familiar média anual não é superior a 65% da renda familiar média anual estadual. Regulamento proposto 220 CMR 277.07(3).

¹² “Corridas Previamente Solicitadas” são definidas como um período que começa quando um Motorista aceita uma corrida solicitada por meio de uma rede digital, continua enquanto o Motorista transporta o Passageiro da TNC e termina quando o Passageiro desembarca do veículo com segurança. G.L. c. 159A½, § 1.

¹³ “Rede Digital” é definida como qualquer aplicativo, software, site ou sistema habilitado para uso on-line, oferecido ou utilizado por uma TNC, que permita corridas previamente solicitadas com Motoristas. G.L. c. 159A½, § 1.

Os planos bienais devem explicar como cada TNC irá: (a) aumentar o uso de VZEs para oferecer Corridas; (b) aumentar as Corridas Compartilhadas; (c) reduzir as milhas percorridas por veículos de P1 e P2 em relação às milhas percorridas por veículos de P3; (d) aumentar as Corridas com origem ou destino em uma instalação de transporte público; e (e) aumentar a conscientização de Motoristas e Passageiros para a aquisição de VZEs para uso pessoal e a escolha de VZEs para oferecer Corridas. Regulamento proposto 220 CMR 277.07(4). Por fim, os Regulamentos de Eletrificação dos TNVs exigem que cada TNC apresente um relatório anual ao Departamento detalhando o progresso no cumprimento das metas e objetivos descritos nos planos bienais da TNC. Regulamento proposto 220 CMR 277.08.

Abaixo, o Departamento solicita comentários sobre os detalhes de suas propostas de eletrificação das TNCs, entre outras questões.

VI. SOLICITAÇÃO DE COMENTÁRIOS

A fim de proporcionar a oportunidade de apresentar comentários sobre os Regulamentos Propostos para Empresas de Rede de Transporte, o Departamento realizará duas audiências públicas nos termos da G.L. c. 30A, § 2. Ambas as audiências públicas serão eventos híbridos, presenciais e virtuais. As audiências presenciais ocorrerão na **segunda-feira, 8 de junho de 2026, às 10h, em One South Station, terceiro andar, sala de audiências grande, Boston, MA 02110, e na quinta-feira, 11 de junho de 2026, às 14h, na Lawrence Public Library, Sargent Auditorium, 51 Lawrence Street, Lawrence, MA 01841**, com participação virtual em ambas as audiências por meio da plataforma Zoom. O Departamento disponibilizará serviços de interpretação nas audiências públicas em espanhol, português, chinês (mandarim + cantonês), crioulo haitiano e vietnamita. O Departamento também pretende realizar uma reunião técnica

híbrida na **segunda-feira, 22 de junho de 2026, às 10h, em One South Station, terceiro andar, sala de audiências grande, Boston, MA 02110**, onde a equipe facilitará uma conversa sobre os Regulamentos de Eletrificação das TNCs e garantirá que as diversas partes interessadas participem de um diálogo sobre a melhor forma de alcançar os objetivos legais.

O Departamento também solicita comentários iniciais por escrito até as 17h do dia **1º de junho de 2026**. Após as audiências públicas, as respostas por escrito devem ser apresentadas até às 17h do dia **2 de julho de 2026**. O Departamento aceita sugestões específicas de alterações de texto para os Regulamentos Propostos para Empresas de Rede de Transporte. O Departamento incentiva as partes interessadas a colaborarem com comentários e recomendações consensuais, se possível.

Além disso, o Departamento solicita comentários sobre os seguintes tópicos específicos:

Adequação de Motoristas e Veículos

1. Como as TNCs podem evitar ainda mais casos de recusa de animais de serviço por parte de um Motorista?
2. De que forma o Departamento pode aumentar a disponibilidade de Veículos Acessíveis a Cadeiras de Rodas (“WAVs”) fornecidos por meio das TNCs, principalmente em áreas rurais ou carentes de Massachusetts?
3. O Departamento deveria impor requisitos adicionais de informação aos Motoristas de outros estados relacionados a verificações de antecedentes?
4. O que o Departamento deveria exigir das TNCs que buscam prestar Serviços com veículos autônomos?
5. Que medidas de segurança adicionais você recomenda que as TNCs implementem para garantir que os Passageiros entrem no veículo do Motorista designado para realizar a Corrida?
6. Como as TNCs podem prevenir ainda mais casos de compartilhamento de contas de Motoristas?

7. Como as TNCs podem prevenir ainda mais casos de fraude na criação de contas de Motoristas?

Eletrificação de Veículos de Transporte por Aplicativo

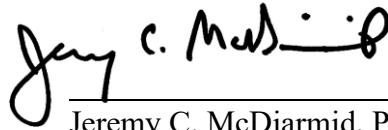
8. Quais são as barreiras que impedem os Motoristas de TNCs de obterem um VZE para oferecer Serviços e quais são as possíveis maneiras de superar essas barreiras?
9. De acordo com a Seção 13 do Capítulo 159A½ das Leis Gerais, o Departamento está considerando estabelecer metas de eletrificação para o setor de TNCs. Com base nas informações disponíveis, na situação do mercado de VEs e na adoção prevista de VEs no estado de Massachusetts, quais metas de eletrificação — para os anos de 2030, 2035 e 2040 — são viáveis e minimizariam o impacto sobre os Motoristas, reduzindo também de forma eficaz a poluição atmosférica, melhorando a saúde pública e alcançando as metas de redução de emissões de gases de efeito estufa estabelecidas pela Secretaria Executiva de Energia e Assuntos Ambientais?
 - i. Como alternativa ao estabelecimento de metas de eletrificação, existem outras estratégias regulatórias mais preferíveis para eletrificar o setor de TNCs e alcançar os objetivos acima mencionados?
10. Os Regulamentos de Eletrificação de TNVs exigem que cada TNC apresente planos bienais ao Departamento detalhando seus esforços para aumentar a eletrificação de TNVs e reduzir as emissões de GEE de forma a minimizar os impactos negativos do programa sobre os Motoristas de bairros e municípios cuja renda familiar média anual não é superior a 65% da renda familiar média anual estadual. Que critérios de análise o Departamento deve adotar para avaliar se os esforços propostos são razoáveis, alcançáveis e confiáveis?
11. Quais são os benefícios e desafios associados à oferta de uma opção de Corrida Compartilhada? Por exemplo, existem preocupações com a segurança pública relacionadas à obrigatoriedade da opção de Corrida Compartilhada?
12. Os Regulamentos finais de Eletrificação de TNVs devem ser aplicados a todas TNCs, independentemente do porte da TNC e do número de milhas percorridas pelos veículos informado pela TNC em um ano civil?
13. Como o Departamento deve definir um motorista de “alta quilometragem” que presta Serviços de Rede de Transporte, e o Departamento deve exigir que motoristas de alta quilometragem que dirigem veículos com motor de combustão interna façam a transição para VZEs?
14. Quais critérios de elegibilidade o Departamento deve considerar para programas de incentivos financeiros para TNCs que auxiliem motoristas de alta quilometragem a oferecer Corridas Previamente Solicitadas com VZEs?

15. Quais critérios de elegibilidade o Departamento deve considerar para programas de incentivos financeiros para TNCs que reduzam o custo para os Motoristas alugarem um VZE para oferecer Corridas?
16. Como uma TNC pode reduzir o tempo dos Períodos 1 e 2 e as milhas percorridas por veículos?
17. O Departamento tem como objetivo incentivar viagens que conectem os Passageiros a instalações de transporte público, como paradas, estações e terminais de ônibus, trem, balsa e bonde. Como uma TNC pode incentivar os Passageiros a se conectarem a esses meios de transporte?

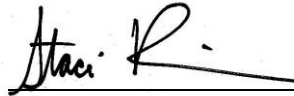
Todos os documentos devem ser enviados ao Departamento em formato eletrônico como anexo de e-mail para dpu.efiling@mass.gov e para o Árbitro de Audiência, Zachary Caunter, pelo e-mail Zachary.Caunter@mass.gov. O texto do e-mail deve especificar: (1) o número do processo do (D.P.U. 26-90); (2) o nome da pessoa ou empresa que apresenta a solicitação; e (3) um breve título descritivo do documento. A apresentação eletrônica também deve incluir o nome, cargo e endereço de e-mail de uma pessoa para contato em caso de dúvidas sobre a solicitação. O nome do arquivo eletrônico deve identificar o documento, mas não deve exceder 50 caracteres. Todos os documentos enviados em formato eletrônico serão publicados no site do Departamento: <https://eeaonline.eea.state.ma.us/DPU/Fileroom> (digite “26-90”).

A solicitação e todos os documentos subsequentes relacionados enviados ao Departamento ou emitidos pelo Departamento estarão disponíveis no site do Departamento, conforme mencionado acima, assim que possível. Na medida em que uma pessoa ou entidade deseje enviar comentários ou intervir de acordo com esta Ordem, o envio eletrônico, conforme detalhado acima, é suficiente. Para solicitar materiais em formatos acessíveis para pessoas com deficiência (braile, letras grandes, arquivos eletrônicos, formato de áudio), entre em contato com o coordenador de ADA do Departamento pelo e-mail eadiversity@mass.gov ou pelo telefone 617-626-1282.

Por ordem do Departamento,



Jeremy C. McDiarmid, Presidente



Staci Rubin, Comissária



Elizabeth A. Anderson, Comissária

APÊNDICE A

Regulamentos propostos, destacando as alterações aqui incorporadas.

APÊNDICE B

Em anexo a este documento, como Apêndice B, encontra-se uma versão sem marcações dos Regulamentos Propostos.