



COST ACTION CA16222

WISE-ACT

Wider Impacts and Scenario Evaluation of
Autonomous and Connected Transport



Funded by the Horizon 2020 Framework Programme
of the European Union

WISE-ACT Report - Series 1

) Data Governance for Autonomous and Connected Transport in Brazil

Dr Fabro Steibel and PhD candidate Priscilla Silva

Institute for Technology & Society (ITS), Brazil



) WISE-ACT Reports - Series 1

The Series 1 reports on “Data Governance for Autonomous and Connected Transport” was released on behalf of the WISE-ACT COST Action 16222 on “Wider impacts and scenario evaluation of Autonomous and Connected Transport”. Its aim is to provide an overview on the legal framework on personal and non-personal data protection in selected EU and non-EU Countries, focusing on current experimentation of Autonomous and Connected Transport (henceforth, ACTs) and deployment of its key technologies, such as mobility services and mobile communications, and providing a common use-case.

) Report Summary

Data processing in Brazil is regulated by its own legislation: the Brazilian Protection Law (LGPD). LGPD ads provisions that cover the protection of mobility data, such as protection of credit card data and data relating to mobile applications. Besides that, Brazil has an urban mobility law, which establishes, as a priority, the use of collective transportation to cities, including collective mobility (e.g. buses) and individual (e.g. taxis), but this regulation does not have provisions for data protection. In recent years there have been deployed many different mobility services (The current popular modes include car, bike and scooters). In Brazil, we are still studying the impacts of the service. But there is research that points to a migration of users from public transport to public transport applications.

This report is written both in English and in Portuguese.

This report is a [WISE-ACT](#) output prepared for the book chapter: Costantini F., Thomopoulos N., Steibel F., Curl A., Lugano G., Kováčiková T. (2020) [Data protection in a GDPR era: An international comparison of implications for Autonomous Vehicles](#). In Milakis D., Thomopoulos N., van Wee B. (Eds.) *Policy implications of Autonomous Vehicles*, Elsevier, 191-213. DOI: [10.1016/bs.atpp.2020.02.005](https://doi.org/10.1016/bs.atpp.2020.02.005)

Recommended report citation: Steibel F., Silva P. (2019) Data Governance for Autonomous and Connected Transport in Brazil, COST Action WISE-ACT Report Series 1, Rio de Janeiro (BR)

) Copyright

This Report is published under the creative commons license

© CC BY-ND 4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



Cover image copyright: "TierneyMJ/Shutterstock". All rights reserved.

) Disclaimer

Neither any person acting on behalf of COST Association or WISE-ACT Action, nor the author is responsible for the use which might be made of the following information. The contents of this Report are the sole responsibility of the author. The views expressed herein may not in any circumstances be regarded as reflecting an official position of COST or WISE-ACT action.

) 1.- Introduction. Overview on personal data protection in Brazil

Brazil has not implemented the Regulation (EU) 2016/679, General Data Protection Regulation (henceforth, GDPR), but Brazil has its own legislation on data protection.

Federal Law # 13.709/2018 (Brazilian Data Protection Law - LGPD) is the equivalent of the GDPR legislation in Brazil, and it regulates activities of personal data processing.

It should be noted however that the legislation has passed, but the sunrise period (when the Law comes into force) - previously scheduled to August 2020 - it is pending a decision in the National Congress, due to bills that aim to postpone the period due to the covid-19 pandemic.¹

The law provides privacy protection; informational self-determination; freedom of expression and information; the inviolability of intimacy; economic and technological development and innovation; free initiative, free competition and defence to the human dignity.

Nowadays, since the referred law is not yet in force, we are under protection of the general clauses of the Brazil's Internet Bill of Rights (Marco Civil da Internet), which disposes on data protection as being one of its main principles, as much as a right and guarantee of the individual.

Legislação as atividades de processamento de dados pessoais

O Brasil não implementou o Regulamento (UE) 2016/679, Regulamento Geral de Proteção de Dados (doravante, GDPR), mas o Brasil possui sua própria legislação sobre proteção de dados.

A Lei Federal nº 13.709/2018 (Lei Brasileira de Proteção de Dados) é equivalente à legislação do GDPR no Brasil e regula as atividades de processamento de dados pessoais.

Note-se, no entanto, que a legislação foi aprovada, mas o período de vigência - previamente agendada para agosto de 2020 - está pendente de decisão no Congresso Nacional, devido a projetos que visam adiar o prazo devido. à pandemia de covid-19.

A lei fornece proteção de privacidade; autodeterminação informativa; liberdade de expressão e informação; a inviolabilidade da intimidade; desenvolvimento econômico e tecnológico e inovação; livre iniciativa, livre concorrência e defesa da dignidade humana.

Atualmente, como a referida lei ainda não está em vigor, estamos protegidos pelas cláusulas gerais do Marco Civil da Internet, que dispõe sobre a proteção de dados como um de seus principais princípios, tanto quanto um direito e garantia do indivíduo.

¹ <https://www.conjur.com.br/2020-mai-20/antecipacao-entrada-vigor-lgpd-gerar-inseguranca>

) 2.- Provisions concerning data processing-related liabilities and fines

Chapter VIII of the Brazilian Data Protection Law - just like GDPR

- provides several different remedies to data subject, as well as it establishes a set of administrative fines and penalties for data controllers and processors.

The LGPD grants the data subject the rights to lodge complains to the national supervisory authority against a controller or processor (Article 18, § 1º), it also allows data subject to receive compensation in case of infringements (Article 42, § 1º), empowers supervising authorities to impose administrative fines (Article 52).

Compensation for damages is carried out through the solidary liability of the data processing agents.

Disposições sobre a responsabilidade no tratamento de dados pessoais

O Capítulo VIII da Lei Geral de Proteção de Dados brasileira (LGPD) - assim como o GDPR - fornece vários remédios diferentes para o titular dos dados, além de estabelecer um conjunto de multas e penalidades administrativas para controladores e processadores de dados.

A LGPD concede ao titular dos dados o direito de apresentar queixa à autoridade supervisora nacional contra um controlador ou processador (Artigo 18, § 1º), mas também permite que o titular de dados receba compensação em caso de infração (Artigo 42, § 1º), habilita autoridades de supervisão para aplicar multas administrativas (artigo 52).

A compensação por danos é realizada mediante a responsabilidade solidária dos agentes de processamento de dados.

) 3. Legal framework concerning the processing of mobility data

Brazil does not have a specific law on data mobility. Brazil has an urban mobility law (Law # 12,587/2012), which establishes, as a priority, the use of collective transportation to cities, including collective mobility (e.g. buses) and individual (e.g. taxis). This regulation however does NOT have provisions for data protection. Urban mobility is defined (by Law # 12,587/2012) by the condition in which people and goods are displaced in urban space.

The Brazilian General Data Protection Law however ads provisions that cover the protection of mobility data, such as protection of credit card data and data relating to mobile applications.

Situação normativa concernente à mobilidade de dados no Brasil

O Brasil não possui uma lei específica sobre mobilidade de dados. O Brasil possui uma lei de mobilidade urbana (Lei nº 12.587 / 2012), que estabelece como prioridade o uso do transporte coletivo para as cidades, incluindo a mobilidade coletiva (por exemplo, ônibus) e individual (por exemplo, táxis). Este regulamento, no entanto, não possui provisões para proteção de dados. A mobilidade urbana é definida (pela Lei nº 12.587 / 2012) pela condição em que pessoas e bens são deslocados no espaço urbano.

A Lei Geral de Proteção de Dados do Brasil, no entanto, adota disposições que cobrem a proteção de dados de mobilidade, como proteção de dados de cartão de crédito e dados relacionados a aplicativos móveis.



COST ACTION CA16222

WISE-ACT

Wider Impacts and Scenario Evaluation of
Autonomous and Connected Transport



Funded by the Horizon 2020 Framework Programme
of the European Union

›) 4. Specific legislation concerning ACT in the Country and provisions concerning data processing

No. The current legislation does not have provisions for mobility based on technology.

The Brazilian Traffic Code Law also has no provision for the absence of a driver.

Situação normativa

Não. A legislação atual não dispõe de mobilidade baseada em tecnologia.

O Código de Trânsito Brasileiro também não prevê a ausência de motorista.

) 5. Legal provisions allowing AV tests

There is no law prohibiting autonomous vehicles' tests.

However, Brazil is the least prepared country for the use of autonomous vehicles among the 25 analysed in KPMG's Autonomous Vehicles Readiness Index (2019).² If autonomous vehicles are to be allowed in Brazil, there should be an amendment to the legislation.

Regarding the Brazilian Traffic Code Law provides that the driver must have control of the vehicle at all times (Article 28) and legal requirements concerning the driver are applicable to humans only, what is incompatible with autonomous car.

In terms of liability, the Civil Code Law and the Consumer Protection Code Law have some provisions that are worth mentioning. While the Civil Code Law calls for the necessary proof of fault and/or fraud (CC, article 186), establishing a general clause of subjective liability, and puts the objective liability (when there is no need to prove the wrongful act) to specific situations, the Consumer Code regulates by objective liability in consumer relations. Therefore, in principle, the rule of subjective liability in the event of consumer fault and the company's liability in the event of a product defect would apply.³

There is no specific provision about AV testing data ownership and management.

Ausência de previsão normativa sobre testes de veículos autônomos

Não há lei que proíba testes de veículos autônomos.

No entanto, o Brasil é o país menos preparado para o uso de veículos autônomos entre os 25 analisados no Índice de Prontidão para Veículos Autônomos da KPMG (2019). Se veículos autônomos devem ser permitidos no Brasil, deve haver uma alteração na legislação.

Em relação à Lei do Código de Trânsito Brasileiro, o motorista deve ter o controle do veículo em todos os momentos (artigo 28) e os requisitos legais relativos ao motorista são aplicáveis apenas a seres humanos, o que é incompatível com veículos autônomos.

Em termos de responsabilidade, o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor têm algumas disposições que vale a pena mencionar. Enquanto o Código Civil exige a prova necessária de falha e / ou fraude (CC, artigo 186), estabelecendo uma cláusula geral de responsabilidade subjetiva e prevê a responsabilidade objetiva (quando não há necessidade de provar o ato ilícito) a situações específicas, o Código do Consumidor regula a responsabilidade objetiva nas relações de consumo. Portanto, em princípio, se aplicaria a regra de responsabilidade subjetiva em caso de falha do consumidor e a responsabilidade da empresa em caso de defeito do produto. Não há nenhuma disposição específica sobre o teste e a propriedade de veículos autônomos.

² <https://home.kpmg/xx/en/home/insights/2019/02/2019-autonomous-vehicles-readiness-index.html>

³ VITA, Jonathan; SILVA, Tiago Nunes. Liability of Damages Caused by Autonomous Vehicles in Brazil, 2018, pp. 220-222:

<http://www.fumec.br/revistas/meritum/article/view/5910/pdf>



COST ACTION CA16222

WISE-ACT

Wider Impacts and Scenario Evaluation of
Autonomous and Connected Transport



Funded by the Horizon 2020 Framework Programme
of the European Union

›) 6.- Assigned Authority or Department at National, regional or local level competent for AV legislation and policy

There is no specific authority to address the issue and there are still no draft laws regulating trade, rules of use and deadlines of these processes.

Ausência de Autoridade competente para a questão de veículos autônomos

Não existe uma autoridade específica para resolver o problema e ainda não há projetos de leis que regulem o comércio, as regras de uso e os prazos desses processos.



›) 7.- Vehicle manufacturers established in the Country and their commercial use of personal data

In general, there is a lack of infrastructure and high costs bar technologies that already advance outside Brazil, as is the case of autonomous cars.

National manufactures have sought to occupy niches, such as Agrale⁴, and TAC⁵, that produce tractors, small trucks, bus platforms and a utility for military use.

These companies do not work in the niche of passenger cars and do not have autonomous car designs. Nor do they bring specifications about data collection.

Fabricantes de veículos estabelecidos no país e seu uso comercial de dados pessoais

Em geral, há uma falta de infraestrutura e alto custo de tecnologias de barra que já avançam fora do Brasil, como é o caso de veículos autônomos.

Fabricantes nacionais têm procurado ocupar nichos, como Agrale e TAC, que produzem tratores, caminhões pequenos, plataformas de ônibus e uma utilidade para uso militar.

Essas empresas não trabalham no nicho de automóveis de passageiros e não possuem projetos de automóveis autônomos. Nem trazem especificações sobre a coleta de dados.

⁴ <https://www.agrale.com.br/pt>

⁵ <https://www.novostark.com.br/>



) 8.- The “Uber case”

There is no specific legislation to Uber in the country.

According to the Brazilian law, any new modality of so-called public service can only operate by prior regulation. However, despite Uber is a service that can be used by any and every individual, the law has already stated its individual private transport service character. Therefore, if it is not a public service, then the regulation is not required—so the Uber model is permissible (aka, not forbidden). Besides that, the Brazil’s Internet Bill of Rights (Law 12,965 / 2014) and the National Policy on Urban Mobility (Law 12,587 / 2012) guarantee the operation of passenger transportation services by mobile applications.

The Federal Supreme Court has also ruled on the constitutionality of individual passenger transportation applications. The prohibition of these apps would mean the violation of the principles of free enterprise and free competition⁶.

O “Caso Uber”

Não há legislação específica para a Uber no país. De acordo com a lei brasileira, qualquer nova modalidade do chamado serviço público só pode operar mediante regulamentação prévia. No entanto, apesar do Uber ser um serviço que pode ser usado por todo e qualquer indivíduo, a lei já declarou seu caráter individual de serviço de transporte privado. Portanto, se não for um serviço público, o regulamento não é obrigatório - portanto, o modelo Uber é permitido (não proibido).

Além disso, a Carta de Direitos da Internet no Brasil (Lei 12.965 / 2014) e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587 / 2012) garantem a operação dos serviços de transporte de passageiros por aplicativos móveis. O Supremo Tribunal Federal também decidiu sobre a constitucionalidade de pedidos de transporte de passageiros individuais. A proibição desses aplicativos significaria a violação do princípio da livre concorrência.

⁶ ADPF 449 <http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=410556>



) 9. Others new mobility providers operating in the market

Besides Uber, in the automotive vehicles category there is, for example, Cabify, Easytaxi, 99taxi, BlablaCar, Ecodrivers and Moovit. In the bicycle category, there is, for example, the Bike Rio, Bike Sampa and Ciclo Sampa. Lastly, in the scooter category, we can list Grin, Yellow and Scoo⁷.

The current popular modes include car, bike and scooters, as mentioned above. In addition to individual passenger transport applications, there are applications that help public transport passengers to get around, tracing itineraries, hitchhiking applications, etc.

The terms of use of the applications provide general provisions according to the GDPR, of access and elimination of data.

As the Brazilian legislation is not yet in force (pending decision), the companies are not obliged to implement the rules now, but the adequacy is already perceived.

In Brazil, we are still studying the impacts of the service. But there is research that points to a migration of users from public transport to public transport applications. Data from NTU show that, from 2014 to 2017, demand fell by 25% in the main capitals, with in some cases, transportation by application accounted for up to 5% of the fall.⁸ One of the main reasons for this is that these applications offer increasingly flexible ways to get around and pay for the service. The convenience of access to the

Novos provedores de mobilidade que operam no mercado

Além do Uber, na categoria de veículos automotores, existem, por exemplo, Cabify, Easytaxi, 99taxi, BlablaCar, Ecodrivers e Moovit. Na categoria bicicleta, há, por exemplo, o Bike Rio, o Bike Sampa e o Ciclo Sampa. Por fim, na categoria moto, podemos listar Grin, Yellow e Scoo.

Os modos populares atuais incluem carro, bicicleta e motos, como mencionado acima. Além de aplicativos de transporte de passageiros individuais, existem aplicativos que ajudam os passageiros do transporte público a se locomover, traçando itinerários, pedindo carona, etc.

Os termos de uso dos aplicativos fornecem disposições gerais, de acordo com o GDPR, sobre acesso e eliminação de dados. Como a legislação brasileira ainda não está em vigor (decisão pendente), as empresas não são obrigadas a implementar as regras agora, mas a adequação já é percebida.

No Brasil, ainda estamos estudando os impactos do serviço. Mas há pesquisas que apontam para uma migração de usuários do transporte público tradicional para aplicativos de transporte. Dados da NTU mostram que, de 2014 a 2017, a demanda caiu 25% nas principais capitais, sendo que, em alguns casos, o transporte por aplicativo foi responsável por até 5% da queda. Uma das principais razões para isso é que esses aplicativos oferecem maneiras cada vez mais flexíveis de contornar e pagar pelo serviço. A conveniência

⁷<https://www.guiadasemana.com.br/na-cidade/noticia/servicos-de-compartilhamento-de-bicicleta-e-patinete-para-voce-experimentar-o-quanto-antes>

⁸ See more at:

<https://www.ntu.org.br/novo/NoticiaCompleta.aspx?idNoticia=1042&idArea=10&idSegundoNivel=106>



COST ACTION CA16222

WISE-ACT

Wider Impacts and Scenario Evaluation of
Autonomous and Connected Transport



Funded by the Horizon 2020 Framework Programme
of the European Union

service, application usability, and integrated payment are the main attractions. However, the undeniable problem is the congestion of urban mobility. The more people opt for cars, the more cars they will be on the streets. With more cars on the streets, worse congestion. The greater the congestion, the worse for all, including for collective transportation.

do acesso ao serviço, a usabilidade do aplicativo e o pagamento integrado são as principais atrações. No entanto, o problema inegável é o congestionamento da mobilidade urbana. Quanto mais pessoas optarem por carros, mais carros estarão nas ruas. Com mais carros nas ruas, pior congestionamento. Quanto maior o congestionamento, pior para todos, inclusive para o transporte coletivo.

) 10.- Legal framework on mobile communications

On March 26 of 2019, Law 13,640 / 2018, which amended the Urban Mobility Act (12,587 / 2012), was enacted to regulate the private transportation of passengers by mobile applications. Basically, federal legislation assigned the municipalities and the Federal District the responsibility to regulate and supervise the modality, but also established some guidelines, among them the collection of taxes.

Quadro normativo no tema de telefonia móvel

Em 26 de março de 2019, a Lei 13.640 / 2018, que alterou a Lei da Mobilidade Urbana (12.587 / 2012), foi promulgada para regulamentar o transporte privado de passageiros por aplicativos móveis. Basicamente, a legislação federal atribuiu aos municípios e ao Distrito Federal a responsabilidade de regular e supervisionar a modalidade, mas também estabeleceu algumas diretrizes, entre elas a arrecadação de impostos.

Last updated 28nd May 2020.

For further information visit the WISE-ACT COST Action website at www.wise-act.eu or contact Dr. Fabro Steibel ofabro@itsrio.org / PhD candidate Priscilla Silva priscilla@itsrio.org.