



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.756, DE 2019 **(Do Sr. Alexandre Padilha)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana para garantir direitos mínimos aos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros e entregadores de aplicativo.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-3498/2019.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.11-A.....
.....

IV - exigência de contratação de seguro de vida contra roubos e assaltos sem qualquer ônus para o motorista;

V – exigência de apresentação de uma política de segurança pela empresa debatida com motoristas e seus representantes, com elaboração de relatórios anuais com dados estatísticos e implementação de medidas para maior segurança nas condições de trabalho;

VI – exigência de apresentação de um plano de diretrizes e normas de segurança no trabalho, para realizar ações de prevenção, promoção, diagnóstico, tratamento, reabilitação e vigilância em saúde dos trabalhadores das em empresas de aplicativo;

VII – comprovação de que não há política de estímulo e metas que estimulem jornadas de trabalho para além do recomendável para a saúde dos motoristas;

VIII – exigência de apresentação de sistema ou cadastro que possibilite o compartilhamento e transferência das notas de avaliação dos motoristas de um serviço de aplicativo para outro; (NR).

“Art.12-C O poder público observará as mesmas diretrizes previstas para a regulamentação dos serviços de motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros aos

entregadores de aplicativos, acrescido dos seguintes:

I – oferecimento de curso profissionalizante a distancia ou presencial de acordo com o perfil dos entregadores;

II – exigência de apresentação de plano de assistência para manutenção de motocicletas e bicicletas em ocorrências e avarias ocorridas durante as entregas;

III – apresentação de plano de incentivo e subsídio para aquisição de equipamentos de segurança, bicicleta e motocicleta.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta visa contribuir para a efetivação de direitos mínimos a milhões de motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros e entregadores de aplicativo. Essas atividades, em que pese sua disseminação pelas cidades brasileiras –principalmente no contexto de crise econômica, desindustrialização e precarização das relações de trabalho – ainda carecem de um mínimo de proteção social.

Tem sido constante relatos de trabalhadores submetidos a jornadas de trabalho extenuantes, a assaltos e ao completo abandono por parte das empresas de aplicativo que se eximem completamente de qualquer reponsabilidade para com os trabalhadores, deixando-os em um vácuo de atenção e proteção social.

Assim, embora o Congresso tenha se preocupado com o tema, faltou, contudo, o complemento de algumas mínimas diretrizes que o poder público deveria observar quando fosse regular questão.

Esta mais que na hora, portanto, do Congresso buscar essas mínimas garantias para a execução da prestação do serviço. São balizas que conferem maior dignidade a esses milhões de brasileiros que buscam retirar dessa forma de trabalho o próprio sustento e o de suas famílias.

Assim, a proposta amplia o rol das diretrizes previstas no art. 11-A da Lei para atualizar e adequar a legislação à realidade do país e ao cotidiano desses trabalhadores. Uma vez passado o tempo da novidade, já há condições empíricas e perfeitamente aferíveis do parlamento estabelecer um patamar mínimo de segurança dessa atividade.

Com isso, ganham todos. Os trabalhadores, os usuários e as próprias empresas, pois evitarão uma série de questionamentos e críticas de que não se preocupam com os seus motoristas e entregadores.

A proposta inclui, ainda, os entregadores de aplicativo, fenômeno mais recente do que os de motoristas de transporte de passageiros, mas não menos importante.

Neste ano, Thiago de Jesus Dias, de 33 anos, morreu enquanto trabalhava para um aplicativo de entregas. Seus familiares relataram que Thiago cumpria jornadas desumanas e extenuantes de trabalho e que, no momento em que se sentiu mal, não houve qualquer ajuda ou assistência por parte da empresa na qual trabalhou por dois anos.

É exatamente para evitar tragédias como essa que apresento o presente projeto de lei. Está mais do que na hora do Congresso Nacional encarar esse tema e buscar proteger essa grande massa de brasileiros que já compõem o cenário e o cotidiano das cidades e tem cada vez mais, se tornado uma fatia considerável do mercado de trabalho no país.

Diante do exposto, peço apoio aos pares para aprovação do projeto.

Sala das Sessões, em 30 de outubro de 2019.

ALEXANDRE PADILHA
Deputado Federal PT/SP

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941,

e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO II **DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE** **PÚBLICO COLETIVO**

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea *h* do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)*](#)

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. [*\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)*](#)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência.

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do *caput* deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado:

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente.

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no *caput* deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

.....

FIM DO DOCUMENTO
