



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 448, DE 2019**
(Do Sr. Igor Timo)

Regulamenta limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de transporte remunerado privado individual.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 2255/19

(* Atualizado em 13/5/19 para inclusão de apensado.

PROJETO DE LEI Nº 448 , DE 2019
(Do Sr. IGOR TIMO)

Regulamenta limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de transporte remunerado privado individual.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A empresa que atua no transporte remunerado privado individual de passageiros não poderá se apropriar de percentual superior a 10% (dez por cento) do valor das viagens realizadas pelos condutores.

§ 1º Fica vedada a cobrança de valor de qualquer natureza além daquele a que se refere o caput.

§ 2º Por transporte remunerado privado individual de passageiros de que trata o caput entende-se o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, contratado por intermédio de provedor de aplicações de internet para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, abrangendo aquelas solicitadas por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição consiste na apresentação do Projeto de Lei do Senado nº 421, DE 2017, de autoria do Senador Lindbergh Farias. Arquivou-se a citada proposição ao final da 55ª Legislatura, conforme o art. 332 do Regimento Interno da Câmara do Senado Federal.

Em meio a maior crise econômica da história, plataformas tecnológicas têm surgido e aberto possibilidades de geração de renda para brasileiros de todas as regiões do país.

Os aplicativos de transporte de passageiros são o maior exemplo desta



situação, de acordo com dados da própria Uber¹, no Brasil há mais de 600 mil motoristas cadastrados e 22 milhões de usuários.

Na justificativa do projeto, o Senador argumentou o seguinte:


A empresa Uber, uma grande multinacional cujo valor de mercado já ultrapassa os US\$ 70 bilhões, superior ao apresentado pela Ford ou pela General Motors, costuma argumentar que não é uma empresa de transportes, mas de tecnologia, e que os seus "funcionários" são, na realidade "parceiros", que têm liberdade para definir quantas horas e quando desejam trabalhar. Ela costuma declarar também que a empresa não contrata motoristas; os motoristas é que contratam os serviços do Uber.

Face uma situação atípica, e por que não dizer predatória, de mercado, o projeto visa a limitar o repasse que os motoristas estão hoje obrigados a fazer às empresas, uma verdadeira espoliação de 20% a 25% do valor da corrida.

Pela nova lei, pretende-se que, em quaisquer circunstâncias, tal repasse não ultrapasse 10%. Saliente-se que os custos de manutenção do Uber, bem como de outras empresas semelhantes, são muito baixos, pois se trata de uma intermediação automatizada pelo próprio software fornecido aos motoristas.

05 FEV. 2019

Sala das Sessões, em _____ de _____ de 2019.


Deputado IGOR TIMO

¹ <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>

PROJETO DE LEI N.º 2.255, DE 2019

(Do Sr. Pedro Augusto Bezerra)

Altera a Lei 12.587 de 2012 para instituir valor máximo percentual de comissão cobrada pelas empresas de transporte privado individual de passageiros por aplicativo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-448/2019.

O **Congresso Nacional** decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para instituir valor máximo percentual de comissão cobrada dos condutores pelas empresas de transporte privado individual de passageiros por aplicativo.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 11-C:

“Art. 11-C. As empresas que atuam no transporte remunerado privado individual de passageiros, atividade prevista no inciso X desta lei, não poderão se apropriar de percentual superior a 15% (quinze por cento) do valor das viagens realizadas pelos condutores (motoristas).”

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Diante de uma situação nova de mercado, e por que não dizer exploratória, o projeto visa a limitar o repasse que os motoristas estão hoje obrigados a fazer às empresas, uma verdadeira espoliação que chega a 40% do valor da corrida.

A empresa Uber, por exemplo, uma grande multinacional cujo valor de mercado já ultrapassa os US\$ 100 bilhões, argumenta que não é uma empresa de transportes, mas de tecnologia, e que os seus “funcionários” são na realidade “parceiros”, que têm liberdade para definir quantas horas e quando desejam trabalhar. A empresa declara também que não contrata motoristas, os mesmos é que contratam os serviços da Uber.

A empresa chinesa Didi Chuxing, que se apresenta como a maior plataforma de transporte por aplicativo do mundo, comprou a empresa 99 Táxi, que era a maior empresa brasileira de transporte privado. Demonstrando a hierarquia e quase monopólio das multinacionais no segmento.

Importante destacar que essas multinacionais não se importam com os seus “parceiros”, os motoristas, e muitos deles prestam o serviço e acabam tendo prejuízo devido a todos os custos que a atividade envolve; como manutenção do veículo e combustível, mas pela falta de emprego no país, mesmo assim, se submetem a tal atividade.

Pela nova lei, pretende-se que, em quaisquer circunstâncias, tal repasse não ultrapasse 15% do valor da corrida. Saliente-se que os custos de manutenção das plataformas de aplicativos são muito baixos, pois se trata de uma intermediação automatizada pelo próprio software fornecido aos motoristas.

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares a esta importante propositura em prol dos motoristas e consumidores brasileiros.

Sala das Sessões, em 11 de abril de 2019.

PEDRO AUGUSTO BEZERRA
Deputado Federal – (PTB/CE)

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. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#))

FIM DO DOCUMENTO