



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.529, DE 2019

(Do Sr. Rafael Motta)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, visando melhorar a segurança no transporte remunerado privado individual de passageiros.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-2143/2019.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei acrescenta os incisos IV a VI ao parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para aumentar a segurança de motoristas e passageiros no transporte remunerado privado individual.

Art. 2º O parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido dos seguintes incisos:

“Art. 11-A.....

Parágrafo único.....

IV – exigência de confirmação de identidade pelo aplicativo, de informações pessoais, como foto, endereço, telefone, data de nascimento, RG e CPF de passageiros e motoristas, junto às empresas públicas que detém esses dados, para efetivação do cadastro no aplicativo;

V – exigência de identificação pelo aplicativo ao usuário, antes do início da corrida, do motorista que fará o transporte, com sua foto, e do veículo, com modelo, marca, cor e número da placa;

VI – exigência de identificação pelo aplicativo ao motorista, em tempo real, do passageiro por meio de foto e RG, antes do início da corrida;

VII – disponibilizar no aplicativo o “botão de pânico”, para motorista e passageiro, capaz de emitir alerta de ameaça em tempo e localização real à uma unidade policial, por intermédio do aplicativo.” (NR)

Art. 2º. Esta lei entra em vigor 90 (noventa) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os assaltos a motoristas de aplicativos de transporte individual de passageiros cresceram significativamente em vários estados, conforme noticiado pelos meios de comunicação.¹

Para as associações dos motoristas, uma das explicações para grande volume de assaltos é o cadastro falho de passageiros. Na região metropolitana de Belém, somente este ano, foram registrados três homicídios e mais de 500 assaltos aos condutores desse segmento de transporte.

Em Porto Alegre não é diferente, a capital gaúcha registrou no primeiro semestre de 2018 mais de 670 casos de violência contra esse grupo de trabalhadores. Das ocorrências especificadas, 70,6% ocorreram pela Uber, 24% pela 99Pop e 5,4% pela Cabify. No Rio Grande do Norte, Estado que represento, também apresenta dados alarmantes. Infelizmente, não é raro a mídia

¹ <https://redepara.com.br/Noticia/201007/motoristas-de-aplicativos-pedem-ajuda-aos-passageiros-para-reduzir-onda-de-violencia>
<https://www.ufrgs.br/humanista/2018/10/24/casos-de-violencia-em-2018-assustam-e-motoristas-de-aplicativo-exigem-mudancas/>
<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/roubos-a-motoristas-de-aplicativos-crescem-185-em-sao-paulo.ghtml>

local noticiar casos cruéis de latrocínio em que motoristas de aplicativos perdem a vida trabalhando.

Segundo os motoristas, três são os motivos que justificam a alta criminalidade: as corridas em dinheiro, pois não expõem dados do cliente como o cartão de crédito; o desconhecimento do destino final do passageiro, podendo levar o motorista a lugares perigosos sem a opção de escolha; e a ausência de um cadastro detalhado dos usuários.

Essa insegurança se estende também aos passageiros. A popularidade dos apps de transporte não deu aos usuários apenas mais opções de preços, as histórias de golpes e casos de violência nos apps também aumentaram. Os casos vão de valores cobrados a mais e de falsos motoristas até tentativas de sequestro, assaltos e estupros.

Está claro que alguma coisa precisa ser feita! Motoristas e passageiros estão pedindo por mudanças e cabe a essa Casa ouvir a população. Por tanto, estamos propondo essas melhorias, que deverão ser adotadas pelas empresas e incluídas em seus aplicativos, para garantir mais segurança aos motoristas e aos usuários desse serviço.

Algumas dessas sugestões, inclusive, já estão sendo implementadas por algumas das empresas. Por exemplo, os usuários do aplicativo de transporte Uber já podem contar com uma espécie de “botão do pânico”. Habilitado desde 2018, o recurso permite, por exemplo, que o usuário acione a polícia diretamente do aplicativo.² Trata-se de uma medida da companhia para ampliar a segurança dos envolvidos em uma corrida.

O projeto de lei busca ampliar esses recursos de segurança para todas as empresas de aplicativos. As sugestões propostas exigem a identificação de motoristas e passageiros para evitar o uso de dados falsos.

Passará a ser obrigatório que o aplicativo tenha a foto do motorista e os dados do veículo. Já os passageiros deverão digitar mais informações pessoais e tirar uma “selfie”, para que sejam identificados pelos motoristas e posteriormente, se houver um crime, pela polícia.

Além disso, as empresas deverão disponibilizar em seus aplicativos o “botão do pânico” para motoristas e passageiros. Caso algum deles se encontre em situação de risco, poderá usar o botão que deverá identificar o carro, placa e o percurso que está realizando naquele momento para uma central da empresa ou para a polícia, conforme ficar regulamentado.

Com essas mudanças acreditamos que será possível melhorar a segurança de usuários e motoristas, diminuindo a incidência de delitos vinculados a essa modalidade de transporte, que tantos benefícios trouxe para a população. Assim, contamos com o apoio dos nobres Pares para aprovação dessa proposição.

Sala das Sessões, em 15 de outubro de 2019

Deputado **Rafael Motta**
PSB/RN

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

² <https://www.terra.com.br/noticias/tecnologia/uber-lanca-botao-antipanico-para-passageiros-do-brasil,3f56f385653f1202479e20ac22c0232al7buh7ic.html>

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