



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 811, DE 2020

(Do Sr. José Guimarães)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a obrigatoriedade de identificação biométrica de usuários de aplicativos de transporte de passageiros.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-329/2020.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 11-C:

“Art. 11-C. Os aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede utilizadas para transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei deverão exigir a identificação biométrica do usuário no momento do início da prestação do serviço.

Parágrafo único. A coleta, o tratamento e o compartilhamento de dados biométricos pelos aplicativos devem obedecer às disposições da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 – Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor trinta dias após sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A violência urbana, notadamente em nossas capitais, avança em um ritmo alarmante. Os criminosos lançam mão de toda e qualquer oportunidade para encontrar vítimas para o cometimento dos mais variados crimes, especialmente roubo, sequestro, estupro e latrocínio. A certeza da impunidade é tamanha que, se existe algum segmento da sociedade vulnerável, é apenas uma questão de tempo até que seja assolado pela criminalidade.

Paralelamente a esse fenômeno, presenciamos, nos últimos anos, o surgimento dos aplicativos de transporte individual de passageiros, como Uber, Cabify e 99, com várias características que os tornam extremamente atraentes aos usuários e motoristas. Simplicidade no cadastramento, usabilidade intuitiva, burocracia quase nenhuma, agilidade, preços baixos e sistemas de qualificação dos motoristas tornam tais ferramentas opções interessantes frente ao tradicional taxi. Com essas ponderações, não surpreende o crescimento vertiginoso visto na adoção de aplicativos de transporte nos últimos anos.

Contudo, é justamente nas facilidades propiciadas por essas aplicações que reside o maior perigo para os cidadãos, especialmente os motoristas. A simplicidade no processo de cadastramento dos usuários combinada com a pouca

ou inexistente exigência documental tornam os referidos sistemas meios perfeitos para os criminosos angariarem vítimas para a perpetração de latrocínios, sequestros e roubos.

O noticiário recente dá uma dimensão do tamanho do problema. Apenas nos dois primeiros meses deste ano, quatro motoristas de aplicativos foram assassinados no Distrito Federal¹. Há diversos casos de assassinatos em outros Estados, alguns dos quais precisarão ainda ser apurados para que se descubra se os crimes têm relação com o uso do aplicativo². Em outra ocorrência registrada no Distrito Federal, o trabalhador seria vítima de latrocínio, mas sobreviveu porque a arma do criminoso não disparou³. Diante da quantidade de ocorrências, os motoristas já organizaram manifestações em diversas capitais, como Brasília⁴ e Vitória⁵.

A precariedade da situação dos motoristas deriva, primordialmente, da facilidade com que novos usuários podem se cadastrar nos aplicativos de transporte. O fato de não se exigir nenhum tipo de documento ou verificação de autenticidade dos dados informados significa que criminosos têm total liberdade para criar quantas contas quiserem, mediante o fornecimento de informações falsas, dificultando tremendamente o trabalho de investigação policial posterior.

De todo modo, a adoção de algum tipo de exigência documental, ainda que representasse um ganho de segurança para os motoristas, não seria suficiente, haja vista a facilidade com que criminosos são capazes de falsificar documentos. A implementação de um sistema de identificação biométrica parece-nos uma solução adequada. Por um lado, o fato de o próprio Tribunal Superior Eleitoral – TSE, bem como grandes bancos de varejo brasileiros, adotarem soluções baseadas em biometria para validarem a identificação de pessoas atesta, de forma

¹https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2020/02/10/interna_cidadesdf,827042/motoristas-de-app-pedem-mais-seguranca-apos-assassinato.shtml, acessado em 21/2/20.

² Por exemplo, o caso do motorista de aplicativo assassinado em Fortaleza - CE, <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2020/01/20/motorista-de-aplicativo-e-encontrado-morto-com-marcas-de-perfuracoes-no-bairro-moura-brasil-em-fortaleza.ghtml>, e o do motorista assassinado em Jaboatão dos Guararapes - PE, <https://tvjornal.ne10.uol.com.br/bronca-24-horas/2020/02/19/motorista-de-aplicativo-e-assassinado-a-tiros-em-candeias-184318>, acessados em 21/2/20.

³ Veja <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2020/02/15/bala-fica-presa-no-cano-de-revolver-durante-assalto-a-motorista-de-aplicativo-no-df.ghtml>, acessado em 21/2/20.

⁴ <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2020/01/23/motoristas-de-aplicativo-fazem-buzinaco-contra-inseguranca-apos-mortes-de-colegas-no-df.ghtml>, acessado em 21/2/20.

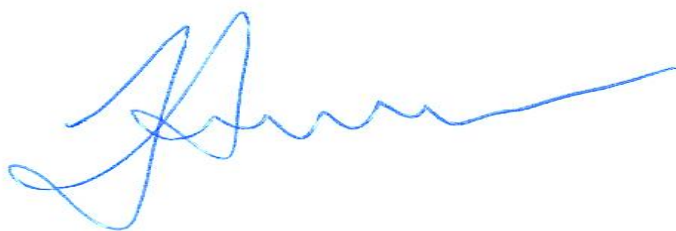
⁵ <https://www.agazeta.com.br/es/policia/apos-morte-de-colega-motoristas-de-aplicativo-fazem-protesto-em-vitoria-0220>, acessado em 21/2/20.

inquestionável, a segurança propiciada por esse tipo de solução. Por outro lado, a popularização dos sensores e detectores biométricos nos *smartphones* significa que essas soluções estão se tornando baratas e, além disso, que grande parte da população já está familiarizada com esse tipo de ferramenta, facilitando sua aceitação pelo público em geral.

Ante o exposto, e com o objetivo de garantir a segurança dos motoristas de aplicativos, apresentamos o presente projeto. A proposição insere novo artigo à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para determinar que os aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros deverão exigir a identificação biométrica do usuário no momento do início da prestação do serviço. Dessa forma, estaremos aumentando substancialmente a segurança para os motoristas, sem causar grandes transtornos para os usuários ou para as plataformas.

Certos de que com este projeto estaremos contribuindo para a segurança de nosso povo trabalhador, conclamo os nobres pares a votarem favoravelmente à medida.

Sala das Sessões, em 23 de março de 2020.



Deputado JOSÉ GUIMARÃES

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:

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. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

.....

.....

LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018

Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) [\(Ementa com redação dada pela Lei nº 13.853, de 8/7/2019\)](#)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o tratamento de dados pessoais, inclusive nos meios digitais, por pessoa natural ou por pessoa jurídica de direito público ou privado, com o objetivo de proteger os direitos fundamentais de liberdade e de privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural.

Parágrafo único. As normas gerais contidas nesta Lei são de interesse nacional e devem ser observadas pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios. [\(Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.853, de 8/7/2019\)](#)

Art. 2º A disciplina da proteção de dados pessoais tem como fundamentos:

I - o respeito à privacidade;

II - a autodeterminação informativa;

III - a liberdade de expressão, de informação, de comunicação e de opinião;

IV - a inviolabilidade da intimidade, da honra e da imagem;

V - o desenvolvimento econômico e tecnológico e a inovação;

VI - a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor; e

VII - os direitos humanos, o livre desenvolvimento da personalidade, a dignidade e o exercício da cidadania pelas pessoas naturais.

.....

FIM DO DOCUMENTO
