

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

PROJETO DE LEI Nº 1.355, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para prever a necessidade de justificativa das sanções impostas pelos aplicativos de transporte privado de passageiros aos seus motoristas e usuários.

Autor: Deputado CÉLIO STUDART

Relator: Deputado AUGUSTO COUTINHO

I - RELATÓRIO

Trata-se de projeto de lei que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para prever a necessidade de justificativa das sanções impostas pelos aplicativos de transporte privado de passageiros aos seus motoristas e usuários.

As justificativas fornecidas pelos aplicativos podem ser utilizadas como meio de prova para procedimentos administrativos ou judiciais, em respeito aos princípios do contraditório e da ampla defesa, e o disposto acima não impede a aplicação de sanções aos motoristas e usuários que violem as diretrizes e normas de segurança dos aplicativos ou cometam crimes.

Justifica o ilustre Autor que há uma lacuna na legislação que gera várias reclamações de motoristas e usuários por sofrerem sanções que nem sempre são especificadas, bem como os motivos que causaram a aplicação das punições não são detalhados. Neste sentido, o objetivo



primordial desta iniciativa seria, na realidade, trazer mais transparência entre as relações dos aplicativos com os motoristas e usuários.

A matéria foi distribuída às Comissões de Desenvolvimento Urbano; Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços e Constituição e Justiça e de Cidadania e está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, em regime de tramitação ordinária.

Na Comissão de Desenvolvimento Urbano, o projeto foi analisado e recebeu parecer favorável com Substitutivo, posteriormente modificado por uma Complementação de Voto e aprovado por unanimidade.

Basicamente, foi introduzida uma modificação estabelecendo que as desativações de motoristas ou usuários, por meio de bloqueio, realizadas pelos aplicativos ou plataformas de intermediação de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros devem indicar precisamente a cláusula ou disposição expressa que fora violada ou não observada.

Exige também que as regras de desativação e bloqueio sejam explícitas previamente e que haja sigilo das informações de acordo com o Marco Civil da Internet.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental, no âmbito desta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Cabe à Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços proferir parecer sobre o mérito econômico da matéria em tela.

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, previu competência exclusiva aos municípios e ao Distrito Federal para a regulamentação e a fiscalização de transporte remunerado privado individual de passageiros, a partir de diretrizes e condições ali definidas. Não obstante, o Autor da

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Augusto Coutinho

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215507129300>



proposição em tela argumenta que o citado diploma legal mantém uma lacuna em relação às condições de transparência para as motivações de punições e sanções que venham a ser aplicadas por aplicativos e plataformas.

Com efeito, do ponto de vista do negócio em si, há que se considerar que os aplicativos ou plataformas utilizadas para o transporte remunerado privado individual de passageiros têm como objetivo principal promover a intermediação tecnológica entre usuários que desejam se deslocar com os motoristas dispostos a fornecer o serviço de transporte. Para tanto, além de atenderem aos requisitos legais, as operadoras também precisam estabelecer critérios próprios para a admissão e a manutenção, ou não, tanto de seus usuários como dos motoristas cadastrados, dentro das exigências do mercado e da concorrência.

Como em qualquer relação contratual, após o cadastramento há regras a serem cumpridas e condições a serem aceitas, a partir das quais se estabelece uma relação comercial sujeita às definições estabelecidas. Aperfeiçoar a regulamentação para que haja mais transparência nesta relação faz sentido econômico, pois contribui para o crescimento do negócio e para uma relação mais equilibrada entre as partes envolvidas.

Isto ainda se reveste de mais importância em razão dos entendimentos recentes do Judiciário de que não há vínculo empregatício na relação entre a plataforma ou o aplicativo e os motoristas habilitados a prestar os serviços remunerados de transporte aos usuários. De fato, tal situação exige que haja mais clareza na relação contratual de natureza cível, em que os interessados em prestar serviços como autônomos aderem a um modelo de negócios que o interligará em termos de tecnologia a usuários interessados em seus serviços.

O PL em análise pretende alterar a Política Nacional de Mobilidade Urbana para justamente prever que os aplicativos de transporte privado de passageiros sejam obrigados a justificar as sanções aplicadas aos motoristas parceiros e usuários dessas plataformas. Para tanto, dispõe, ainda, que tais justificativas podem ser utilizadas como meio de prova para procedimentos administrativos ou judiciais, em respeito aos princípios do



contraditório e da ampla defesa. Entretanto, prevê que tais previsões não impedem a aplicação de sanções aos motoristas e usuários quando se referirem a violações de diretrizes ou normas de segurança dos aplicativos ou cometam crimes. Em suma, pretende que os motoristas, ao sofrerem sanções, saibam especificadamente o motivo pelo qual sofreram as punições.

A douta Comissão de Desenvolvimento Urbano, que nos antecedeu na análise do projeto, contudo, vislumbrou óbice legal para que os aplicativos ou plataformas informem, por exemplo, que um motorista foi desligado porque teve má avaliação destes ou daqueles usuários. A razão é que as informações de aplicativos ou plataformas digitais que intermediam usuários e motoristas devem observar o Marco Civil da Internet (Lei Federal 12.965/2014), que preconiza que a proteção e o sigilo de dados armazenados e utilizados pelas empresas devem ser respeitados e garantidos com o absoluto rigor.

Diante disto, apresentaram um Substitutivo que, além da cautela com a divulgação das informações privadas, propõe a retirada de previsão expressa de que as justificativas fornecidas pelos aplicativos possam “ser utilizadas como meio de prova para procedimentos administrativos ou judiciais, em respeito aos princípios do contraditório e da ampla defesa” por entender que essa é a regra geral e constitucional, não tendo qualquer efeito diferente ter previsão expressa ou não.

Além disso, prevê acréscimo de um prazo de 90 dias para que a respectiva Lei entre em vigor após a sua publicação, para que haja tempo hábil para que os aplicativos ou plataformas de intermediação de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros se adequem e deem ciência a seus usuários e motoristas.

Por fim, em Complementação de Voto, concluíram pela necessidade da retirada de dispositivo que permitia a desativação de motoristas ou usuários com base na liberdade contratual, por entenderem que o mesmo mais prejudica a interpretação do que contribui, já que fica claro que, se determinado aplicativo decide pela desativação de motorista ou usuário, e



pretende não cumprir os requisitos previstos em lei, bastará que este alegue a “liberdade contratual”, retirando a eficácia da lei.

No entanto, a nosso ver, há uma questão que merece modificação. Ao determinar as disposições que devem constar da cláusula de adesão, o projeto estabelece que a mesma deva explicitar as hipóteses em que os usuários e motoristas ficam sujeitos a desativações, por meio de bloqueio e de suspensão. Porém entendemos a necessidade da retirada do termo “suspensão” do art. 11-C e do inciso II do seu § 1º, pois este termo pode gerar interpretações jurídicas equivocadas, uma vez que se trata de termo legalmente utilizado como penalidade em termos de legislação trabalhista.

Diante do exposto, concordamos com o mérito econômico da proposta e com a maioria das modificações propostas na Comissão de Desenvolvimento Urbano, com exceção do ponto supramencionado, razão pela qual optamos por apresentar um Substitutivo.

Isto posto, **votamos pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.355, de 2019 e pela aprovação parcial do Substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano ao Projeto de Lei nº 1.355, de 2019, na forma do Substitutivo anexo.**

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado AUGUSTO COUTINHO
Relator



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.355, DE 2019

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para prever a necessidade de justificativa das sanções impostas pelos aplicativos de transporte privado de passageiros aos seus motoristas e usuários

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“Art. 11-C. As desativações de motoristas ou usuários, por meio de bloqueio, realizadas pelos aplicativos ou plataformas de intermediação de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros devem indicar precisamente a cláusula ou diretriz violada, exceto nos casos em que tal indicação ameace a segurança e privacidade de usuários e a segurança da plataforma.

§ 1º A cláusula ou diretriz prevista no caput deverá:

I - estar previamente contida em instrumento cuja ciência seja comprovadamente obrigatória para a adesão ou a manutenção de motoristas ou de usuários no respectivo aplicativo ou plataforma de intermediação e/ou em documento referenciado em instrumento de ciência obrigatória; e



II – exemplificar as hipóteses em que os usuários e motoristas ficam sujeitos a desativações, por meio de bloqueio.

§ 2º A observância do caput não poderá ser interpretada em desconformidade com a Lei nº 12.965/2014, em especial quanto ao sigilo das avaliações e relatos de incidentes reportados.

Art. 2º Revogam-se as disposições em contrário.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado AUGUSTO COUTINHO
Relator

