



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 732, DE 2021

(Do Sr. Helio Lopes)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar a segurança do motorista no transporte remunerado privado individual de passageiros.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-665/2020.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. HÉLIO LOPES)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar a segurança do motorista no transporte remunerado privado individual de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar a segurança do motorista no transporte remunerado privado individual de passageiros.

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. 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 para aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede que cumpram as seguintes condições:

I – informar ao motorista, via aplicativo ou plataforma, o perfil do passageiro com foto, contendo seu histórico e avaliação, antes do eventual aceite da corrida;

II – informar ao motorista, via aplicativo ou plataforma, o destino final do passageiro, antes do eventual aceite da corrida;

III – não permitir que um passageiro peça o transporte para terceiros, ou que a viagem seja compartilhada com outros passageiros, sendo o transporte pessoal e intransferível.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos neste artigo caracterizará transporte ilegal de passageiros.”

Art 3º Esta lei entra em vigor 120 (cento e vinte) dias após a sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A tecnologia de aplicativos veio revolucionar o setor de transporte remunerado privado individual de passageiros no Brasil. Estima-se que haja dezenas de milhões de usuários de aplicativos de transporte. Só o Uber, por exemplo, já conta com cerca de 22 milhões de usuários e com 600 mil motoristas parceiros¹. O surgimento dos aplicativos veio facilitar a vida de passageiros, dando-lhes oportunidade de escolha a preços mais acessíveis e criar oportunidades de trabalho para motoristas, possibilitando a obtenção de renda adicional para várias famílias.

Embora a nova solução tecnológica tenha se tornado popular rapidamente, a relação entre motorista, passageiros e Poder Público carecia de alguma regulação para emprestar segurança jurídica e pessoal tanto a motoristas quanto a passageiros.

Diante disso, a abertura do mercado para os aplicativos e sua regulação por meio da Lei nº 13.640/2018 por esse Congresso Nacional propiciaram, dentre outras conquistas, extensa segurança para os passageiros, por meio da imposição de várias exigências sobre os motoristas. Dentre elas podemos citar: (i) a exigência de Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior, que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; (ii) a exigência de que o veículo atenda a requisitos de idade máxima e características exigidas pela autoridade pública de trânsito local; (iii) a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais; (iv) 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).

Todas as exigências acima expostas criam uma barreira razoável à circulação de motoristas criminosos ou com veículos em estado inadequado ou potencialmente lesivo para os passageiros. Fica claro, portanto, que o problema da proteção de passageiros de aplicativos de transporte já se encontra ao menos parcialmente resolvido.

¹ Veja em: <https://exame.abril.com.br/negocios/os-numeros-secretos-da-uber-us-1-bi-no-brasil-us-11-bi-no-mundo/>. Acesso em 27/02/2020.

Do lado dos motoristas, contudo, a oferta do serviço permanece desregulada, o que muitas vezes coloca em perigo a sua integridade física. Há notícias, cada vez mais comuns, sobre crimes que atentam contra a vida e o patrimônio de motoristas de aplicativos, perpetrados por passageiros criminosos. Relatos e registros de sequestros, roubos e latrocínios vêm se tornando corriqueiros.

Apenas para ficar num exemplo recente, no dia 25/02/2020 três adolescentes e um homem sequestraram e espancaram um motorista de aplicativos em Brasília e, na fuga, capotaram o carro. Exemplos como esse se alastraram pelo Brasil, que já teve pelo menos 16 mortes de motoristas que aceitaram pagamento em dinheiro². Isso porque os aplicativos não raro dificultam a identificação adequada do passageiro, ou não mostram eventual destino perigoso.

Para enfrentar este problema, este projeto de lei pretende alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para determinar que o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente seja autorizado para aplicativos que cumpram condições pré-estabelecidas.

Primeiro, caberá ao aplicativo o dever de informar ao motorista, via aplicativo, o perfil do passageiro com foto, contendo seu histórico e avaliação. Segundo, o aplicativo deverá sempre informar ao motorista o destino final do passageiro, antes do eventual aceite da corrida. Por fim, o aplicativo de transporte não deverá permitir que um passageiro peça o transporte para terceiros, ou que a viagem seja compartilhada com outros passageiros, sendo o transporte pessoal e intransferível. Esse último requisito se explica porque o compartilhamento de viagem ou o pedido de viagens para terceiros é meio comum de esconder a identidade do criminoso e facilita o cometimento de crimes contra motoristas.

Como penalidade para o descumprimento dessas obrigações, sugerimos que a exploração do transporte privado individual de passageiros

² Veja em: <https://www.nytimes.com/2019/08/23/business/how-uber-got-lost.html>. Acesso em 27/02/2020.

sem a observação desses requisitos seja considerada transporte ilegal de passageiros, com todas as penalidades daí resultantes.

Assim, frente a conveniência e oportunidade da presente proposição, conclamamos o apoio dos nobres parlamentares para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2021.

Deputado HÉLIO LOPES

2020-927



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 I
DISPOSIÇÕES GERAIS

.....

Seção I
Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

.....

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

.....

.....

LEI Nº 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

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

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 regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º
.....

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

....." (NR)

.....
.....
FIM DO DOCUMENTO