



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.355-B, DE 2019** **(Do Sr. Célio Studart)**

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; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. TONINHO WANDSCHEER); e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela aprovação deste e pela aprovação parcial do Substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), com Substitutivo (relator: DEP. AUGUSTO COUTINHO ).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO URBANO;

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

## **S U M Á R I O**

### **I - Projeto inicial**

### **II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:**

- Parecer do relator
- 1º substitutivo oferecido pelo relator
- Complementação de voto
- 2º substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

### **III - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:**

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos arts. 11-C, 11-D e 11-E:

“Art. 11-C. As sanções aplicadas pelos aplicativos de transporte privado de passageiros aos seus motoristas e usuários devem ser justificadas.

Art. 11-D. As justificativas fornecidas pelos aplicativos podem ser utilizadas como meio de prova para procedimentos administrativos ou judiciais, em respeito aos princípios do contraditório e ampla defesa.

Art. 11-E. O disposto nos artigos 11-C e 11-D não impede a aplicação de sanções aos motoristas e usuários que violem as diretrizes e normas de segurança dos aplicativos ou cometam crimes.”

Art. 2º Esta Lei poderá ser regulamentada para garantir a sua fiel execução.

Art. 3º Ficam revogadas as disposições em contrário.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

### **JUSTIFICAÇÃO**

De logo, cumpre salientar que o artigo 6º da Constituição Federal assevera que o transporte está contido no rol dos direitos sociais.

Em seguida, o artigo 21, XX da Carta Magna assevera que compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transporte.

Vale registrar que em 2018 foi aprovada e sancionada a Lei nº 13.640, que alterou alguns dispositivos da Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), no sentido de regulamentar os aplicativos de transporte remunerado individual de passageiros.

Contudo, apesar da regulamentação acima mencionada, há uma lacuna na legislação: são várias as reclamações de motoristas e usuários que sofrem sanções, mas nem sempre sabem, especificadamente, quais motivos causaram a aplicação das punições.

É cediço observar que este Projeto não está interferindo no sistema de avaliação mútua entre motoristas e passageiros aplicado corriqueiramente pelos aplicativos de transporte individual de passageiros.

Ademais, conforme exposto no artigo 11-E que se pretende incluir, esta proposta legislativa não impede, de forma alguma, a aplicação de medidas punitivas para motoristas ou usuários que violem as normas de segurança dos aplicativos ou cometam crimes.

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

Por todo o exposto, requer-se a aprovação pelos Nobres Pares do Projeto de Lei em análise.

Sala das Sessões, 12 de março de 2019.

**Dep. Celio Studart**  
**PV/CE**

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

**CONSTITUIÇÃO  
DA  
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  
1988**

**PREÂMBULO**

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

.....

**TÍTULO II  
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS**

.....

**CAPÍTULO II  
DOS DIREITOS SOCIAIS**

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. [\*\(Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015\)\*](#)

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;

II - seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;

III - fundo de garantia do tempo de serviço;

IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho;

VI - irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo;

VII - garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável;

VIII - décimo terceiro salário com base na remuneração integral ou no valor da aposentadoria;

IX - remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;

X - proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;

XI - participação nos lucros, ou resultados, desvinculada da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa, conforme definido em lei;

XII - salário-família pago em razão do dependente do trabalhador de baixa renda nos termos da lei; ([\*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\*](#))

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;

XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;

XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos;

XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal;

XVII - gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal;

XVIII - licença à gestante, sem prejuízo do emprego e do salário, com a duração de cento e vinte dias;

XIX - licença-paternidade, nos termos fixados em lei;

XX - proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos, nos termos da lei;

XXI - aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de trinta dias, nos termos da lei;

XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;

XXIII - adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei;

XXIV - aposentadoria;

XXV - assistência gratuita aos filhos e dependentes desde o nascimento até 5 (cinco) anos de idade em creches e pré-escolas; ([\*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006\*](#))

XXVI - reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho;

XXVII - proteção em face da automação, na forma da lei;

XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;

XXIX - ação, quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho, com prazo prescricional de cinco anos para os trabalhadores urbanos e rurais, até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho; ([\*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\*](#))

a) ([\*Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\*](#))

b) ([\*Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000\*](#))

XXX - proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critério de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil;

XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;

XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos;

XXXIII - proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de dezoito e de qualquer trabalho a menores de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de quatorze anos; ([\*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998\*](#))

XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.

Parágrafo único. São assegurados à categoria dos trabalhadores domésticos os direitos previstos nos incisos IV, VI, VII, VIII, X, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XXI, XXII, XXIV, XXVI, XXX, XXXI e XXXIII e, atendidas as condições estabelecidas em lei e observada a simplificação do cumprimento das obrigações tributárias, principais e acessórias, decorrentes da relação de trabalho e suas peculiaridades, os previstos nos incisos I, II, III, IX, XII, XXV e XXVIII, bem como a sua integração à previdência social. [\*\(Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 72, de 2013\)\*](#)

.....

### TÍTULO III DA ORGANIZAÇÃO DO ESTADO

.....

#### CAPÍTULO II DA UNIÃO

Art. 20. São bens da União:

I - os que atualmente lhe pertencem e os que lhe vierem a ser atribuídos;  
II - as terras devolutas indispensáveis à defesa das fronteiras, das fortificações e construções militares, das vias federais de comunicação e à preservação ambiental, definidas em lei;

III - os lagos, rios e quaisquer correntes de água em terrenos de seu domínio, ou que banhem mais de um Estado, sirvam de limites com outros países, ou se estendam a território estrangeiro ou dele provenham, bem como os terrenos marginais e as praias fluviais;

IV - as ilhas fluviais e lacustres nas zonas limítrofes com outros países; as praias marítimas; as ilhas oceânicas e as costeiras, excluídas, destas, as que contenham a sede de Municípios, exceto aquelas áreas afetadas ao serviço público e a unidade ambiental federal, e as referidas no art. 26, II; [\*\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 46, de 2005\)\*](#)

V - os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva;

VI - o mar territorial;

VII - os terrenos de marinha e seus acrescidos;

VIII - os potenciais de energia hidráulica;

IX - os recursos minerais, inclusive os do subsolo;

X - as cavidades naturais subterrâneas e os sítios arqueológicos e pré-históricos;

XI - as terras tradicionalmente ocupadas pelos índios.

§ 1º É assegurada, nos termos da lei, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, bem como a órgãos da administração direta da União, participação no resultado da exploração de petróleo ou gás natural, de recursos hídricos para fins de geração de energia elétrica e de outros recursos minerais no respectivo território, plataforma continental, mar territorial ou zona econômica exclusiva, ou compensação financeira por essa exploração.

§ 2º A faixa de até cento e cinquenta quilômetros de largura, ao longo das fronteiras terrestres, designada como faixa de fronteira, é considerada fundamental para defesa do território nacional, e sua ocupação e utilização serão reguladas em lei.

Art. 21. Compete à União:

I - manter relações com Estados estrangeiros e participar de organizações internacionais;

II - declarar a guerra e celebrar a paz;

III - assegurar a defesa nacional;

IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras

transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

V - decretar o estado de sítio, o estado de defesa e a intervenção federal;

VI - autorizar e fiscalizar a produção e o comércio de material bélico;

VII - emitir moeda;

VIII - administrar as reservas cambiais do País e fiscalizar as operações de natureza financeira, especialmente as de crédito, câmbio e capitalização, bem como as de seguros e de previdência privada;

IX - elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

X - manter o serviço postal e o correio aéreo nacional;

XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995\)](#)

XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

a) os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens; [\(Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 8, de 1995\)](#)

b) os serviços e instalações de energia elétrica e o aproveitamento energético dos cursos de água, em articulação com os Estados onde se situam os potenciais hidroenergéticos;

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

XIII - organizar e manter o Poder Judiciário, o Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios e a Defensoria Pública dos Territórios; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 69, de 2012, publicada no DOU de 30/3/2012, produzindo efeitos 120 dias após a publicação\)](#)

XIV - organizar e manter a polícia civil, a polícia militar e o corpo de bombeiros militar do Distrito Federal, bem como prestar assistência financeira ao Distrito Federal para execução de serviços públicos, por meio de fundo próprio; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

XV - organizar e manter os serviços oficiais de estatística, geografia, geologia e cartografia de âmbito nacional;

XVI - exercer a classificação, para efeito indicativo, de diversões públicas e de programas de rádio e televisão;

XVII - conceder anistia;

XVIII - planejar e promover a defesa permanente contra as calamidades públicas, especialmente as secas e as inundações;

XIX - instituir sistema nacional de gerenciamento de recursos hídricos e definir critérios de outorga de direitos de seu uso;

XX - instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;

XXI - estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação;

XXII - executar os serviços de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras; [\(Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998\)](#)

XXIII - explorar os serviços e instalações nucleares de qualquer natureza e exercer monopólio estatal sobre a pesquisa, a lavra, o enriquecimento e reprocessamento, a industrialização e o comércio de minérios nucleares e seus derivados, atendidos os seguintes princípios e condições:



a) toda atividade nuclear em território nacional somente será admitida para fins pacíficos e mediante aprovação do Congresso Nacional;

b) sob regime de permissão, são autorizadas a comercialização e a utilização de radioisótopos para a pesquisa e usos medicinais, agrícolas e industriais; (Alínea com redação dada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

c) sob regime de permissão, são autorizadas a produção, comercialização e utilização de radioisótopos de meia-vida igual ou inferior a duas horas; (Alínea acrescida pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

d) a responsabilidade civil por danos nucleares independe da existência de culpa; (Primitiva alínea c renomeada pela Emenda Constitucional nº 49, de 2006)

XXIV - organizar, manter e executar a inspeção do trabalho;

XXV - estabelecer as áreas e as condições para o exercício da atividade de garimpagem, em forma associativa.

## 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](#))

.....

.....

## 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)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos

seguintes arts. 11-A e 11-B:

"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."

"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."

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 26 de março de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER

Dyogo Henrique de Oliveira

Gilberto Kassab

## **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**

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o *caput* deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

.....

.....

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

### **I – RELATÓRIO**

O PL 1.355, de 2019, de autoria do Deputado Célio Studart, 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.

Segundo a proposição, ademais de se prever a necessidade de justificativa a ser fornecida pelos aplicativos, estas podem ser utilizadas como meio de prova para procedimentos administrativos ou judiciais, tendo premente o respeito aos princípios do contraditório e ampla defesa.

Sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, a Mesa Diretora distribuiu a presente proposição às Comissões de Desenvolvimento Urbano (CDU); Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS); e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), esta última apenas para análise na forma do art. 54 do RICD.

À esta Comissão de Desenvolvimento Urbano compete manifestar-se sobre “assuntos atinentes a transportes urbanos”, como prevê parte da alínea “a” do inciso VII, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

Até a elaboração deste Relatório, **não foram apensadas outras proposições** a esta, e, encerrado o prazo regimental, **não foram apresentadas Emendas**.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

A proposição que ora se analisa, de autoria do nobre deputado Célio Studart, pretende alterar a Política Nacional de Mobilidade Urbana para prever que os aplicativos de transporte privado de passageiros deverão 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 ampla defesa.

Entretanto, prevê o PL 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 sua justificação, o Autor argumenta que apesar de a Lei 13.640, de 2018, ter previsto diretrizes e condições para o funcionamento dos aplicativos de transporte, há uma lacuna nesta, eis que são várias as reclamações de motoristas e usuários que sofrem sanções nos aplicativos ou plataformas, mas nem sempre sabem, especificadamente, quais motivos causaram a aplicação das punições.

Sobre o tema, temos que a Lei referida pelo Autor foi a que 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 definidas naquela Lei federal.

De fato, desde a época das discussões do ainda Projeto de Lei<sup>1</sup>, já se tinha clara a necessidade de considerar que os aplicativos ou plataformas utilizadas para o transporte remunerado privado individual de passageiros facilitam a mobilidade urbana no País, mas, sempre tendo claro que estas têm como objetivo principal promover a intermediação tecnológica entre usuários que desejam se deslocar com os motoristas dispostos a fornecer o serviço de transporte.

É certo que, para tanto, além de atenderem aos requisitos legais dispostos em cada município, as operadoras, ou seja, as empresas gerenciadoras dos aplicativos ou plataformas digitais, possuem seus próprios critérios para a admissão e a manutenção, ou não, tanto de seus usuários como dos motoristas cadastrados.

---

<sup>1</sup> PL 5587/2016

O que se tem hoje é que, via de regra, ao se cadastrarem nas plataformas, os motoristas parceiros devem concordar com o cumprimento, por exemplo, de "Termos e Condições", de "Políticas e Regras" e de "Código de Conduta da Comunidade", geralmente disponíveis no site das operadoras.

A partir dessa concordância, os motoristas e usuários passam a conhecer todos os procedimentos, regras que devem ser observadas e demais requisitos exigidos pelas operadoras que estes pretendem utilizar-se para oferecer ou utilizar do serviço de transporte.

E, sobre os motoristas em especial, há um ponto importante que devemos considerar na análise deste projeto: o entendimento majoritário, e o mais recente em termos de 2ª instância, que foi o do TRT 15ª Região<sup>2</sup>, fixa o entendimento no mesmo sentido em que esta Casa já discutiu a matéria, ou seja, de que não há vínculo empregatício entre os motoristas que se habilitam na plataforma e a plataforma ou aplicativo em si. Isso porque, em consonância com os julgados, *“não há espaço para se admitir a existência de subordinação jurídica, elemento fundamental que particulariza a relação de emprego em contraposição à prestação de serviços autônomos”*.

E neste contexto, sugere-se no Substitutivo, que está anexo ao presente, que se traga mais clareza à essa 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.

Sobre a problemática apresentada pelo PL 1.355/2019 e que deve ser enfrentada, ou seja, em relação ao direito de um usuário ou motorista de ser informado especificadamente sobre as razões de desligamentos de plataformas/aplicativos, temos que, em geral, motoristas e usuários são bloqueados por questões de violações de “Termos e Condições”, que podem variar entre fraudes contra a própria plataforma; considerações sobre relatos de comportamento inadequado; relatos de direção perigosa; baixas avaliações de motoristas por usuários que se utilizaram do serviço, dentre outros.

Partindo-se do pressuposto de que os aplicativos não pretendem a suspensão ou o bloqueio de nenhum usuário ou motorista parceiro, é de se concordar que a clareza quanto às razões de tais decisões é importante para que a ou as condutas não se repitam, ainda que em outra operadora.

No entanto, vislumbro óbice legal para que os aplicativos ou plataformas

---

<sup>2</sup> Mais sobre o assunto está disponível no link: < [http://www.csjt.jus.br/web/csjt/noticias-dos-trts/-/asset\\_publisher/q2Wd/content/motorista-de-uber-nao-tem-direito-a-reconhecimento-de-vinculo-de-emprego-decide-a-decima-camara-do-trt-15?inheritRedirect=false](http://www.csjt.jus.br/web/csjt/noticias-dos-trts/-/asset_publisher/q2Wd/content/motorista-de-uber-nao-tem-direito-a-reconhecimento-de-vinculo-de-emprego-decide-a-decima-camara-do-trt-15?inheritRedirect=false)>

informem, por exemplo, que um motorista foi desligado porque teve mal avaliação de tais e tais usuários.

Isso porque, como estamos diante de aplicativos ou plataformas digitais que intermediam usuários e motoristas, há de ser observado o Marco Civil da Internet (Lei Federal 12.965/2014), cuja máxima é de que a proteção e o sigilo de dados armazenados e utilizados pelas empresas devem ser respeitados e garantidos com o absoluto rigor.

Dispõe o art. 10 do Marco Civil da Internet que *“a guarda e a disponibilização dos registros de conexão e de acesso a aplicações de internet de que trata esta Lei, bem como de dados pessoais e do conteúdo de comunicações privadas, devem atender à preservação da intimidade, da vida privada, da honra e da imagem das partes direta ou indiretamente envolvidas”*.

Ainda em tal sentido, o § 1º do referido artigo dispõe que somente mediante ordem judicial o provedor responsável pela guarda será obrigado a disponibilizar os registros de conexão e de acesso a aplicações de internet, de forma autônoma ou associados a dados pessoais ou a outras informações que possam contribuir para a identificação do usuário ou do terminal. Ou, poderão ser disponibilizadas informações mediante requisição de autoridades administrativas que detenham competência legal para tal, mas apenas em relação ao acesso aos dados cadastrais que informem qualificação pessoal, filiação e endereço, na forma da lei.

Veja: um determinado motorista que transporta um determinado usuário e, no trajeto, acaba por descumprir determinada regra que sabe que o levará a ser desligado do aplicativo ou da plataforma, ao ter, por escrito, a informação de que o usuário X relatou o fato, poderá interpretar que foi aquela pessoa que “gerou” seu desligamento, fazendo-se com que este se volte contra o usuário em si, ao invés de analisar qual conduta poderia ter sido diferente.

Por outro lado, motoristas também ficam extremamente expostos quando um usuário se coloca na situação de vítima e pede que sejam informados dados pessoais deste visando causar-lhe algum dano.

Apesar de cenários extremos, a forma de prever em lei federal pode sim gerar resultados que, sabemos, não ilustram a intenção do Autor deste PL.

Assim, é primordial a cautela, uma vez que, em alguns casos (assédio, ameaça, dentre outros), a depender do grau de sensibilidade do ocorrido, não é recomendável que sejam detalhadas informações que possam facilmente expor ou identificar a vítima, seja usuário ou motorista, evitando-se, assim, como já colocado, possíveis represálias pela outra parte.

Outros dois pontos abordados no Substitutivo são:

- 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 ampla defesa” por entender que essa é a regra geral e constitucional, não tendo qualquer efeito diferente ter previsão expressa ou não; e

- o acréscimo de um prazo de 90 dias para que a respectiva Lei entre em vigor após a sua publicação, visando 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, e arquivem os respectivos aceites, de seus "Termos e Condições", ou suas "Políticas e Regras" ou seu "Código de Conduta da Comunidade".

Por todo o exposto, tem-se que a intenção da presente proposição é importante e necessária, mas que deve estar alinhada ao Marco Civil da Internet, razão pela qual somos pela **APROVAÇÃO** do PL nº 1.355/2019, na forma do **SUBSTITUTIVO**, anexo ao presente Parecer.

É o Voto.

Sala da Comissão, em 7 de agosto de 2019.

Deputado **TONINHO WANDSCHEER**  
Relator

## **1º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.355, DE 2019**

**NOVA EMENTA:** Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre as desativações de motoristas ou usuários realizadas pelos aplicativos ou plataformas de intermediação de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

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 suspensão ou 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.*

*§ 1º A cláusula ou disposição expressa 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*

*II – explicitar as hipóteses em que os usuários e motoristas ficam sujeitos a desativações, por meio de bloqueio ou de suspensão, separadamente.*

*§ 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.*

*§ 3º O disposto neste artigo não impede a desativação de motoristas ou usuários com base na liberdade contratual.*

**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 7 de agosto de 2019.

Deputado **TONINHO WANDSCHEER**  
Relator

### **COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO**

Após disponibilização do Parecer que ora apresento, juntamente com o respectivo Substitutivo, foi levantada uma importante questão relativamente ao § 3º previsto para o art. 11-C, acrescido à Lei nº 12.587, de 2012, com a redação dada pelo art. 1º do Substitutivo, e que constou com a seguinte redação:

*§ 3º O disposto neste artigo não impede a desativação de motoristas ou usuários com base na liberdade contratual.*

De fato, a intenção ao se prever expressamente que a liberdade contratual está acima das **desativações que sejam feitas por bloqueio ou suspensão** parecia razoável, partindo-se da premissa de que os aplicativos podem simplesmente decidir não mais atender à determinada região, por exemplo, por decisões de ordem econômica.

Nesse exemplo, temos claramente que a desativação de motoristas que

atendam à essa determinada região seria uma consequência óbvia, e que, claramente, não seria por meio de suspensão ou bloqueio.

No entanto, entendemos que o dispositivo 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”, e teríamos uma lei sem qualquer eficácia.

Nestes termos, como a liberdade contratual, ou até mesmo liberdade de contratar, são inerentes às relações privadas, e por entender que o Estado deve entrar menos em tais relações, salvo se para, entre outros, resguardar direitos, como entendemos ser o caso do presente projeto, e, para que sejam evitadas dúvidas de interpretação ou utilização indevida do disposto no referido parágrafo, é que se apresenta esta Complementação de Voto.

Assim, rerratificando o Parecer anterior, manifesto-me pela **APROVAÇÃO** do PL nº 1.355/2019, na forma do **SUBSTITUTIVO**, suprimindo-se o § 3º do art. 11-C da Lei nº 12.587, de 2012, com redação dada pelo art. 1º do Substitutivo

É o Voto.

Sala da Comissão, em 3 de setembro de 2019.

Deputado **TONINHO WANDSCHEER**  
Relator

## **2º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.355, DE 2019**

**NOVA EMENTA:** Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre as desativações de motoristas ou usuários realizadas pelos aplicativos ou plataformas de intermediação de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

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 suspensão ou 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.*

*§ 1º A cláusula ou disposição expressa 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*

*II – explicitar as hipóteses em que os usuários e motoristas ficam sujeitos a desativações, por meio de bloqueio ou de suspensão, separadamente.*

*§ 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” (NR)*

**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 3 de setembro de 2019.

Deputado **TONINHO WANDSCHEER**  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou, com substitutivo, o Projeto de Lei nº 1.355/2019, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Toninho Wandscheer que apresentou complementação de voto.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Pr. Marco Feliciano - Presidente, José Nelto - Vice-Presidente, Adriano do Baldy, Alex Manente, Flaviano Melo, Francisco Jr., José Ricardo, Joseildo Ramos, Marcelo Nilo, Miguel Haddad, Norma Ayub, Ricardo Pericar, Toninho Wandscheer, Eduardo Braide e Gustavo Fruet.

Sala da Comissão, em 28 de agosto de 2019.

Deputado PR. **MARCO FELICIANO**  
Presidente

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO DE  
DESENVOLVIMENTO URBANO AO PROJETO DE LEI Nº 1.355, DE  
2019.**

**NOVA EMENTA:** Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre as desativações de motoristas ou usuários realizadas pelos aplicativos ou plataformas de intermediação de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

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 suspensão ou 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.*

*§ 1º A cláusula ou disposição expressa 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*

*II – explicitar as hipóteses em que os usuários e motoristas ficam sujeitos a desativações, por meio de bloqueio ou de suspensão, separadamente.*

*§ 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 28 de agosto de 2019

Deputado Pr. Marco Feliciano  
Presidente

# 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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Augusto Coutinho  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215507129300>

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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Augusto Coutinho  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215507129300>



## 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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Augusto Coutinho  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD215507129300>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA,  
COMÉRCIO E SERVIÇOS**

**PROJETO DE LEI Nº 1.355, DE 2019**

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.355/2019 e pela aprovação parcial do Substitutivo adotado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), com Substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Augusto Coutinho, contra os votos dos Deputados Alexis Fonteyne, Guiga Peixoto e Joaquim Passarinho.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Otto Alencar Filho - Presidente, Marco Bertaiolli e Capitão Fábio Abreu - Vice-Presidentes, Amaro Neto , Augusto Coutinho , Bosco Saraiva , Dra. Vanda Milani , Eli Corrêa Filho , Guiga Peixoto , Helder Salomão , Hercílio Coelho Diniz, Joenia Wapichana , Lourival Gomes , Zé Neto , Alê Silva , Alexis Fonteyne , Geninho Zuliani , João Maia , Joaquim Passarinho , José Ricardo , Josivaldo Jp, Juninho do Pneu, Neri Geller e Totonho Lopes.

Sala da Comissão, em 26 de maio de 2021.

Deputado OTTO ALENCAR FILHO  
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Otto Alencar Filho  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213883965800>





## CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

### SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO AO PROJETO DE LEI Nº 1.355, DE 2019

Apresentação: 26/05/2021 17:13 - CDEICS  
SBT-A 1 CDEICS => PL 1355/2019

SBT-A n.1

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



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Otto Alencar Filho  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211015456300>



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 26 de maio de 2021.

**Deputado Otto Alencar Filho**  
**Presidente**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Otto Alencar Filho  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD211015456300>

