

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

PROJETO DE LEI Nº 3.498, DE 2019

(Apensados os PPLL nº 5.756/19, nº 5.795/19, nº 6.110/19 e nº 3.516/20)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para dispor sobre a obrigatoriedade de contratação de seguro de danos causados por colisão, incêndio, furto ou roubo dos veículos utilizados no transporte remunerado privado individual de passageiros.

Autor: Deputado ALTINEU CÔRTEZ

Relator: Deputado CAPITÃO FÁBIO ABREU

I – RELATÓRIO

O **Projeto de Lei nº 3.498/19**, de autoria do nobre Deputado Altineu Côrtes, altera o inciso II do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 03/01/12, de modo a preconizar que na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar a exigência de contratação, às expensas das empresas que intermediam o transporte por meio de aplicativos: **(i)** do seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros – APP; **(ii)** do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT; e **(iii)** de seguro de danos causados por colisão, incêndio, furto ou roubo dos veículos utilizados pelos motoristas no transporte de que trata o dispositivo legal.

Na justificação do projeto, o ilustre Autor argumenta que sua iniciativa tem o objetivo de corrigir o que lhe parece ser uma grande distorção no regime jurídico aplicável às empresas de transporte remunerado privado individual de passageiros: a concentração de praticamente todo o risco e de todos os prejuízos na pessoa do motorista. Em sua opinião, em caso de qualquer



acidente, roubo, furto ou incêndio dos veículos que utilizam, os motoristas ficam desguarnecidos e desprovidos de qualquer amparo das empresas de aplicativo. Assim, a seu ver, a menos que contratem um seguro no mercado – que costumeiramente é mais caro do que os dos veículos usados apenas para passeio –, os motoristas estão permanentemente sujeitos ao risco de súbita perda ou de impossibilidade temporária de uso de seus veículos para sua atividade profissional em caso de sinistros.

Reconhece o insigne Parlamentar que houve avanços importantes no regramento jurídico dos transportes por aplicativos, sobretudo com a edição da Lei nº 13.640, de 26/03/18, conhecida como “Lei do Uber”, que alterou a Lei nº 12.587/12. Considera, porém, que, nesse tema específico, as inovações não foram suficientes para conferir a devida proteção aos motoristas, haja vista que apenas exigiram a contratação de seguro de acidentes pessoais e do seguro DPVAT.

Em seu ponto de vista, a preocupação até aqui foi exclusivamente voltada para os passageiros. Assim, sustenta que sua iniciativa busca ampliar esse espectro de cobertura securitária da atividade, de modo a passar a exigir das empresas de aplicativos que arquem com a contratação de seguro de danos causados por colisão, incêndio, furto ou roubo dos veículos utilizados pelos motoristas.

O **Projeto de Lei nº 5.756/19**, de autoria do eminente Deputado Alexandre Padilha e 36 outros, introduz os incisos IV a VIII ao parágrafo único do art. 11-A da Lei 12.587/12, acrescentando as seguintes diretrizes a ser observadas pelos Municípios e pelo Distrito Federal quando da regulamentação e da fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros: **(i)** exigência de contratação de seguro de vida contra roubos e assaltos sem qualquer ônus para o motorista; **(ii)** exigência de apresentação de uma política de segurança pela empresa; **(iii)** exigência de apresentação de um plano de diretrizes e normas de segurança no trabalho; **(iv)** comprovação de que não há política de estímulo e metas que estimulem jornadas de trabalho para além do recomendável para a saúde dos motoristas; e **(v)** exigência de apresentação de sistema ou cadastro que possibilite o compartilhamento e transferência das notas de avaliação dos motoristas de um serviço de aplicativo para outro. A



proposição em tela introduz, ainda, um art. 12-C à mesma Lei, preconizando a extensão aos entregadores de aplicativos das mesmas diretrizes previstas para a regulamentação dos serviços de motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros, acrescido das seguintes: **(i)** oferecimento de curso profissionalizante a distância ou presencial de acordo com o perfil dos entregadores; **(ii)** exigência de apresentação de plano de assistência para manutenção de motocicletas e bicicletas em ocorrências e avarias ocorridas durante as entregas; e **(iii)** apresentação de plano de incentivo e subsídio para aquisição de equipamentos de segurança, bicicleta e motocicleta.

Na justificção do projeto, os insígnies Autores argumentam que ele visa a contribuir para a efetivação de direitos mínimos aos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros e entregadores de aplicativo. Em sua opinião, essas atividades ainda carecem de um mínimo de proteção social. Consideram, também, que as empresas de aplicativo se eximem completamente de qualquer reponsabilidade para com os trabalhadores, deixando-os em um vácuo de atenção e proteção social. A seu ver, as alterações legais por eles propostas são balizas que conferem maior dignidade a esses milhões de brasileiros.

O Projeto de Lei nº 5.756/19 foi apensado à proposição principal em 11/11/19.

O **Projeto de Lei nº 5.795/19**, de autoria do ínclito Deputado Eduardo da Fonte, obriga as pessoas jurídicas que operam plataformas digitais de intermediação da oferta de bens e serviços, por meio de transações que se iniciam na internet, a contratar seguro em favor das pessoas físicas que operacionalizam o serviço final de intermediação da oferta de bens e serviços e de terceiros, em razão de sinistros ocorridos durante a prestação destes serviços, que compreenda as indenizações por morte, invalidez temporária ou permanente e despesas de assistência médica e suplementares. Determina, ainda, que as despesas com a contratação do seguro não poderão ser descontadas dos valores devidos às pessoas físicas que operacionalizam o serviço final de intermediação da oferta de bens e serviços.

Na justificção do projeto, o nobre Autor registra que sua iniciativa visa a corrigir o que lhe parece ser a grave distorção provocada pelo fenômeno da



chamada “uberização” do trabalho, que força o trabalhador a ser profissional autônomo, sem ter condições de ser. Em sua opinião, a “uberização” não reconhece o vínculo empregatício entre os prestadores de serviços e as empresas de aplicativo, negando aos trabalhadores direitos sociais e trabalhistas básicos. Pondera que o capitalismo moderno reconhece a existência de uma responsabilidade social das empresas para com aqueles que se beneficiam da atividade da corporação – acionistas, empregados, parceiros comerciais, governos – e com aqueles que são de alguma forma prejudicados – como o meio ambiente e a comunidade local. Em seu ponto de vista, não se admite mais que a única missão dos administradores das empresas seja maximizar o lucro dos acionistas, independentemente de qualquer responsabilidade social.

O Projeto de Lei nº 5.795/19 foi apensado à proposição principal em 11/11/19.

O **Projeto de Lei nº 6.110/19**, de autoria do ilustre Deputado Luizão Goulart, altera o inciso II do art. 11-A da Lei nº 12.587/12 – quando, na verdade, deveria alterar o parágrafo único deste dispositivo –, estabelecendo como diretriz a ser observada pelos Municípios e pelo Distrito Federal quando da regulamentação e da fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros a exigência de contratação, pela empresa de aplicativo ou plataforma de comunicação de rede, de seguro de vida e acidente pessoal para o condutor de veículos motorizados ou não, durante o período em que esteja em serviço, além dos demais seguros obrigatórios.

Na justificção do projeto, o eminente Autor argumenta que a escalada da violência contra motoristas e a discussão legislativa decorrente da edição da Medida Provisória nº 904/19, que propunha a extinção do DPVAT diminufram a sensação de segurança na condução de veículos que realizam o transporte remunerado privado de passageiros ou de entrega. A seu ver, não se podem admitir alegorias jurídicas ou normativas na busca de ocultar a exploração do trabalho em atividade econômica, bem como não se devem aceitar roupagens formais que visam à fuga da proteção social ao trabalho. Em sua opinião, os aplicativos não devem ser considerados plataformas digitais facilitadoras, mas plataformas digitais que utilizam a tecnologia da informação para dirigirem



atividades econômicas que lhes são próprias, no caso, o serviço de transporte ou de entrega. Em seu ponto de vista, sua iniciativa tem o condão de minorar o impacto que um acidente, às vezes com risco de morte de condutores, pode provocar nos familiares daqueles trabalhadores, especialmente os decorrentes do desamparo financeiro aos eventuais herdeiros e beneficiários do seguro.

O Projeto de Lei nº 6.110/19 foi apensado à proposição principal em 02/12/19.

Por fim, o **Projeto de Lei nº 3.516/20**, de autoria do insigne Deputado Rubens Otoni e 39 outros, obriga as empresas que contratam mão de obra por intermédio de aplicativos *online* a contratarem seguro de vida, com o valor do prêmio no mínimo dez vezes maior que a média das últimas seis remunerações do segurado, e seguro de automóvel para trabalhadores cuja atividade consista na condução de automóveis, possuindo, no mínimo, cobertura para perda total, roubo, furto, enchente, incêndio, colisão, abalroamento, capotagem e derrapagem.

Na justificação do projeto, os nobres Autores registram que a tecnologia e o desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação trouxeram a precarização do trabalho, a fragilidade das relações trabalhistas e a insegurança em relação aos trabalhadores, aspectos que, em sua opinião, são notórios reflexos negativos que precisam de atenção legislativa de modo que possam ser mitigados. No seu ponto de vista, a modernização dos meios e mecanismos de trabalho tem de ser acompanhada pela modernização legislativa para que não se acumulem distorções, sobretudo em face da parte mais frágil da relação trabalhista que é o trabalhador. Neste sentido, sua iniciativa visa oferecer garantia mínima aos trabalhadores por aplicativo para que possam estar amparados nos casos de acidente, roubo, furto ou outras situações de risco.

O Projeto de Lei nº 3.498/19 foi distribuído em 04/07/19, pela ordem, às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; e de Constituição e Justiça e de Cidadania, em regime de tramitação ordinária. Encaminhada a matéria ao nosso Colegiado em 05/07/19, foi inicialmente designado Relator o augusto Deputado Tiago Dimas. Em 23/03/21, recebemos



a honrosa missão de relatá-la. Não se lhe apresentaram emendas até o final do prazo regimental a tanto destinado, em 17/07/19.

Cabe-nos, agora, nesta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições do Colegiado, nos termos do art. 32, VI, do Regimento Interno desta Casa.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

A proposição principal – **PL nº 3.498/19** – tem o objetivo de atribuir às empresas de transporte privado individual de passageiros a responsabilidade pelo pagamento de três seguros referentes à operação do serviço: **(i)** seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros – APP; **(ii)** Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT; e **(iii)** seguro de danos causados por colisão, incêndio, furto ou roubo dos veículos utilizados pelos motoristas. Para tanto, introduz as correspondentes alterações ao inciso II do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 03/01/12. Pelo texto vigente do dispositivo, apenas os dois primeiros seguros são exigidos quando da regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, sem nenhuma referência a qual parte – motorista ou empresa – caberia a responsabilidade pela contratação dos seguros.

Este silêncio do texto legal é por demais eloquente. Não há dúvidas de que, na prática, cabe ao proprietário do carro utilizado no transporte privado individual de passageiros o ônus dos prêmios dos seguros utilizados nesse serviço – que, neste caso, compreendem as três modalidades de seguros acima referidas, não apenas as duas atualmente exigidas pela legislação.



A nosso ver, está-se diante de um evidente quadro de assimetria de deveres. Com efeito, na situação atual praticamente todo o risco da atividade do transporte privado individual de passageiros e todos os prejuízos decorrentes de eventual acidente são absorvidos pelo proprietário do veículo. As empresas que administram o serviço por meio de aplicativos ficam, portanto, protegidas dos riscos inerentes ao objeto de sua atuação.

Do ponto de vista econômico – que é nosso norte, dado o art. 55 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados –, tal arranjo não nos parece sustentável. Não se pode admitir, em pleno século XXI, uma relação de trabalho, mesmo sem vínculo empregatício, em que uma das partes assume todas as despesas de investimento de capital e todos os riscos associados à atividade desenvolvida, enquanto a outra parte apenas coleta o lucro, quase como um rentista.

Somos, portanto, favoráveis em parte à iniciativa sob comento. Cremos que a implementação das medidas de obrigatoriedade das empresas de custearem o seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros – APP, e o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT, constantes da proposição em tela contribuirá para o restabelecimento do equilíbrio entre os parceiros dos serviços de transporte privado individual de passageiros. Consequentemente, é nosso temor que o custeio do seguro de danos causados por colisão, incêndio, furto ou roubo dos veículos utilizados pelos motoristas possa ser de alguma forma revertido em forma de aumento da tarifa para o usuário final.

Ao longo da tramitação da matéria, como informado no Relatório, quatro outros projetos de lei foram apensados ao principal. O **PL nº 5.795/19**, o **PL nº 6.110/19** e o **PL nº 3.516/20** apresentam teor semelhante ao da proposição principal, ao estabelecer a obrigatoriedade de que as empresas que intermediam o transporte privado individual de passageiros por meio de aplicativos de informática ou outras plataformas de comunicação em rede assumam a responsabilidade pelo pagamento de seguros aplicáveis à atividade. Desta forma, sua aprovação é corolário natural da aprovação do PL nº 3.498/19.



Já o **PL nº 5.756/19** comina obrigações adicionais às empresas, além do ônus dos seguros acima mencionados. Mediante o acréscimo de novos incisos ao parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587/12, a proposição determina que também cabe às empresas: a elaboração de uma política de segurança; a apresentação de um plano de diretrizes e normas de segurança no trabalho; a comprovação de que não há política de estímulo e metas que estimulem jornadas de trabalho excessivas; e a existência de sistema ou cadastro que possibilite o compartilhamento e transferência das notas de avaliação dos motoristas de um serviço de aplicativo para outro. Julgamos pertinentes todas essas exigências, razão pela qual decidimos pela sua aprovação.

O projeto estabelece, ainda, a extensão aos entregadores de aplicativos das mesmas diretrizes previstas para a regulamentação dos serviços de motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros. A nosso ver, embora análogas em alguns pontos, trata-se de atividades suficientemente distintas para que as diretrizes aplicáveis à regulamentação e à fiscalização dos serviços de entrega sejam objeto de legislação própria. Deste modo, não aproveitaremos este trecho específico da proposição sob análise.

Tendo em vista o exposto, somos favoráveis à aprovação dos cinco projetos de lei sob exame, com exceção da colocação da obrigatoriedade que as empresas assumam a responsabilidade sobre o seguro de danos causados por colisão, incêndio, furto ou roubo dos veículos utilizados pelos motoristas. Reuniremos efetivamente as disposições do nosso voto em um substitutivo que apresentamos a este douto Colegiado.

Por todos estes motivos, votamos pela **aprovação dos Projetos de Lei nº 3.498, de 2019; nº 5.756, de 2019; nº 5.795, de 2019; nº 6.110, de 2019; e nº 3.516, de 2020, na forma do substitutivo de nossa autoria**, em anexo.

É o voto, salvo melhor juízo.



Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado CAPITÃO FÁBIO ABREU
Relator



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Capitão Fábio Abreu
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214835980500>



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

**SUBSTITUTIVO AOS PROJETOS DE LEI Nº 3.498, DE 2019,
Nº 5.756, DE 2019, Nº 5.795, DE 2019, Nº 6.110, DE 2019, E
Nº 3.516, DE 2020**

Altera o art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para atribuir às empresas que intermediam o transporte privado individual de passageiros por meio de aplicativos de informática ou outras plataformas de comunicação em rede a responsabilidade pelo pagamento de seguros aplicáveis à atividade, pela elaboração de uma política de segurança dos motoristas e pelo compartilhamento e transferência entre diferentes aplicativos das notas de avaliação dos motoristas.

Art. 2º O art. 11-A da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11-A.

Parágrafo único.

.....
II – exigência de contratação, às expensas das empresas que intermediam o transporte privado individual de passageiros por meio de aplicativos de informática ou outras plataformas de comunicação em rede, de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP), do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) de que trata este artigo;
.....



IV – exigência de apresentação, pelas empresas que intermediam o transporte privado individual de passageiros por meio de aplicativos de informática ou outras plataformas de comunicação em rede, de uma política de segurança dos motoristas;

V – comprovação de que não há política de estímulo e metas, pelas empresas que intermediam o transporte privado individual de passageiros por meio de aplicativos de informática ou outras plataformas de comunicação em rede, que estimulem jornadas de trabalho para além do recomendável para a saúde dos motoristas; e

VI – existência de sistema ou cadastro que possibilite o compartilhamento e transferência das notas de avaliação dos motoristas de um serviço de aplicativo de transporte privado individual de passageiros para outro.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor no prazo de 90 (noventa) dias contados da data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputado CAPITÃO FÁBIO ABREU
Relator

