



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **\*PROJETO DE LEI N.º 1.471, DE 2022**

**(Dos Srs. Felício Laterça e Delegado Pablo)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer diretrizes de remuneração de motoristas do transporte remunerado privado individual de passageiros.

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54 RICD) E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

### **APRECIACÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 1484/22, 1788/22, 2901/23 e 4751/23

**(\*) Atualizado em 09.10.23 para inclusão de novo despacho e apensados (4)**

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2022**

(Do Sr. FELÍCIO LATERÇA)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer diretrizes de remuneração de motoristas do transporte remunerado privado individual de passageiros.

O Congresso Nacional decreta:

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 estabelecer diretrizes de remuneração de motoristas do transporte remunerado privado individual de passageiros.

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

“Art. 11-A ..... 11-

A. ....

§

1º .....  
.....  
.

IV – estabelecimento de valor mínimo a ser repassado ao motorista pelo fornecedor do aplicativo ou plataforma de comunicação em rede, quando esse intermediar o pagamento da tarifa.

V – exigência de recálculo da tarifa devida em caso de mudanças na rota em viagem já iniciada.

VI – exigência de exibição, ao passageiro, de extrato detalhado dos valores de taxas, tributos, repasse ao motorista e demais parcelas que compõem o preço final.

§ 2º O valor mínimo de que trata o inciso IV do § 1º será estabelecido de modo que se constitua superior ao valor



horário do salário mínimo vigente e seu cálculo deverá considerar:

- I) custos médios de limpeza e manutenção veicular no município;
- II) custos de depreciação do veículo;
- III) custos relativos a impostos e taxas;
- IV) preços dos combustíveis, cuja variação maior que 10% (dez por cento) ensejará revisão do valor mínimo vigente; e
- V) tempo dedicado à espera de solicitação de viagem;

§ 3º O processo de definição do valor mínimo de que trata o inciso IV do § 1º terá a participação do fornecedor do aplicativo ou plataforma de comunicação em rede, que poderá oferecer dados para subsidiar os cálculos. ” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

Em virtude de relevante mudança de contexto, este Projeto de Lei revisita discussão travada neste Parlamento, há alguns anos, a respeito da remuneração dos motoristas de aplicativo. Após observarmos a evolução do mercado antes, durante e após a pandemia, bem como as medidas adotadas em outros países em relação ao tema, acreditamos ser saudável retomar o debate nesta Casa.

Em 2019, discutimos a conveniência de se limitar (em 10%, 15% ou outro valor) a taxa retida pelos fornecedores de aplicativo usados pelos motoristas. À época, o argumento a favor da medida era o de que os motoristas, embora fossem formalmente meros parceiros, na prática, atuavam como empregados dessas empresas, sujeitando-se a regras de frequência mínima, padrões de atendimento e, principalmente, valores a receber impostos pela fornecedora da plataforma. Contra a medida, evocava-se o princípio da livre iniciativa e a fé de que o mercado, naturalmente, encontraria seu equilíbrio à medida que novos incumbentes incrementassem a concorrência.



O cenário que observamos atualmente, contudo, pouco se alterou de três anos para cá, e os anseios que permeavam a iniciativa anterior persistem. Não por que as regras de mercado não se apliquem ao caso, mas por que o mercado em questão não é um mercado tradicional, mas um mercado digital.

Na economia em rede, há um fenômeno conhecido como “*lock-in*”, no qual os benefícios da solução só são evidentes quando muitas pessoas aderem ao mesmo serviço ao mesmo tempo<sup>1</sup>. Quando isso acontece, é extremamente difícil que outro concorrente se estabeleça e consiga atrair usuários suficientes de modo a configurar algum tipo de concorrência relevante. Pela homogeneidade do serviço e pela inconveniência da migração, os usuários permanecem inertes, todos em um mesmo provedor<sup>2</sup>. No caso dos aplicativos de transporte privado, essa regra também se aplica, e as duas maiores companhias dominam 95% do mercado, com a líder respondendo por mais de 70% dos usuários<sup>3</sup>.

Outro fator importante nessa equação, cujo resultado tem sido a manutenção das injustiças experimentadas, é o fato de que a maior parte dos motoristas dedicam seu tempo de forma integral (ou quase integral) a essa atividade, a qual constitui sua única fonte de renda. Percentual relevante<sup>4</sup> de pessoas compraram ou trocaram seus veículos para se adequar às exigências da plataforma e fizeram compromissos e mudanças de vida difíceis de reverter. Ainda, o perfil socioeconômico da maior parte dos motoristas é tal que sua realocação no mercado exige preparação e tempo, coisa que a jornada, que frequentemente supera as 12 horas diárias, não permite. Esses fatores dificultam, e, em alguns casos, inviabilizam a saída do motorista desse mercado, o que representa força contrária ao esperado efeito da livre concorrência e do absenteísmo estatal.

1 LANIER, Jaron. Ten arguments for deleting your social media accounts right now. Random House, 2018. Pág 19.

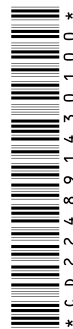
2 Exemplos de *lock-in* na economia digital não faltam. Whatsapp nas comunicações (no Brasil), Meta nas redes sociais, Google nos mecanismos de busca, iFood na entrega de refeições, AirBnb no mercado de hospedagem. Todos esses fornecedores atuam há anos praticamente sozinhos em seus mercados, sem concorrência real. No caso de refeições, a Uber, mesmo sendo hegemônica no transporte de passageiros, teve de abandonar a entrega de comida por se ver incapaz de reverter o *lock-in* do iFood.

3 <https://www.tecmundo.com.br/mercado/146526-uber-perde-mercado-app-99-continua-lider-absoluto-entre-apps.htm>

4 REICH, Michael. Pay, Passengers and Profits: Effects of Employee Status for California TNC Drivers. 2020.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felício Laterça e outros

Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224891430100>



Esse contexto, portanto, desqualifica o argumento de que o livre mercado seria suficiente para equalizar as distorções experimentadas nesse setor, cuja principal vítima é o motorista. A esperança de que as forças concorrenciais trariam os ajustes necessários foi esmagada pela realidade de uma economia digital cuja dinâmica ainda não dominamos, mas com a qual já podemos aprender e contra a qual devemos reagir.

Isso posto, é preciso retomar a discussão sobre a natureza do vínculo do motorista com a plataforma (empregado ou parceiro?). Dessa vez, entretanto, partimos de um ponto mais amadurecido, no qual descartamos o vínculo empregatício formal e tradicional observado nas demais atividades. Reconhecemos que esse é um mercado com particularidades que ensejam uma legislação mais moderna e adaptada. Afinal, se analisarmos o modelo de exploração do transporte individual, sob o qual os táxis operam há décadas, veremos que a atuação autônoma ou em cooperativas predomina, o que nos aponta para solução semelhante, na qual a liberdade do prestador é preservada ao mesmo tempo que condições mínimas de trabalho e remuneração são oferecidas.

Rechaçamos a hipótese de que o motorista, nesse contexto, seja mero parceiro da fornecedora de aplicativo. Essa relação é flagrantemente desigual e esse poder discrepante é frequentemente exercido pela empresa, por meio de imposição de tarifas distorcidas, retenção de taxas que chegam a 50%<sup>5</sup> ou exclusão arbitrária de motoristas da plataforma<sup>6</sup>. Admitir, nesse cenário, que os motoristas possam ser enquadrados como “empreendedores” e que sua relação com a plataforma seja a de “parceiros comerciais” é, na melhor das hipóteses, uma ofensa ao bom senso e flagrante distorção da legislação duramente construída em favor do microempresário no País.

A definição de uma tarifa mínima, adaptada à realidade de cada Município, nos parece ser uma boa alternativa para equacionar a principal falha desse arranjo proposto pela chamada *gig economy*<sup>7</sup> no contexto do

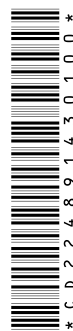
5 <https://garagem360.com.br/crise-na-uber-motoristas-e-usuarios-voltam-a-reclamar-do-aplicativo/>

6 <https://extra.globo.com/economia-e-financas/motorista-excluido-da-uber-garante-na-justica-direito-de-retornar-plataforma-25416353.html>

7 Segundo Cambridge Dictionary: uma maneira de trabalhar que se baseia em pessoas que têm empregos temporários ou fazem trabalhos separados, cada um pago separadamente, em vez de trabalhar para um empregador.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felício Laterça e outros

Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224891430100>



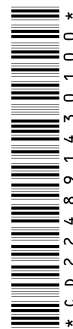
transporte individual. A solução já existe fora do Brasil. Em Seattle, nos Estados Unidos da América (EUA), por exemplo, foi adotada tarifa mínima a ser repassada aos motoristas de aplicativo. Lá, a prefeitura oferece plataforma com a legislação relacionada, orientações a usuários, empresas e motoristas e um simulador para cálculo e verificação do cumprimento da norma<sup>8</sup>. A discussão ocorre também em outras localidades dos EUA<sup>9</sup>, até mesmo na Califórnia, berço das principais plataformas.

O modelo que propomos aqui, em harmonia com a Constituição Federal, que delega aos Municípios a competência para organizar o transporte local, baseia-se na apresentação de diretrizes para a definição de valor mínimo a ser repassado ao motorista. Essa definição, aplicável apenas às soluções que intermediarem o pagamento do serviço, deverá ser feita com a participação das empresas, de modo que os valores sejam construídos de forma colaborativa e, portanto, tenham minimizadas eventuais distorções.

A premissa básica, que, para nosso espanto, nem sempre é observada atualmente, é a de que o trabalho seja remunerado observando-se o salário mínimo em vigor. Além disso, o valor mínimo deve ser sensibilizado por outros custos, como depreciação, manutenção, limpeza e combustíveis, e, último, quando sofrer variação de mais de 10% no preço, deverá ensejar revisão do valor mínimo. A "hora parada" também precisa ser considerada no valor mínimo, de modo que seja, ao menos indiretamente, remunerada. Ainda que não esteja efetivamente prestando o serviço, pela natureza da atividade, é impossível que o motorista reduza a zero o tempo que ele fica à disposição da empresa aguardando solicitações. Estima-se que 30% do tempo dedicado à atividade seja de espera até que a empresa direcione alguma chamada. Esse aspecto é especialmente importante, pois a irrestrita inclusão de novos motoristas, sem proporcionalidade com a demanda por corridas, é um dos fatores que distorcem as tarifas. A correta calibração desse aspecto pode diminuir o tempo parado, ao mesmo tempo que contribui para a estabilização da tarifa em um patamar mais justo.

8 <https://www.seattle.gov/laborstandards/ordinances/tnc-legislation/minimum-compensation-ordinance>

9 [https://pantagraph.com/news/state-and-regional/govt-and-politics/minimum-pay-law-for-uber-and-lyft-drivers-proposed-in-chicago/article\\_00bf01c7-9724-5149-85a3-5bc2f0489c2b.html](https://pantagraph.com/news/state-and-regional/govt-and-politics/minimum-pay-law-for-uber-and-lyft-drivers-proposed-in-chicago/article_00bf01c7-9724-5149-85a3-5bc2f0489c2b.html)



Segundo um estudo<sup>10</sup> sobre o mercado da Califórnia, eventual aumento nas tarifas, decorrente de medida semelhante à aqui proposta, de fato diminuiria a quantidade de usuários do serviço. Contudo, o aumento de receita seria tal que, no fim das contas, o faturamento e os lucros da empresa fornecedora de aplicativo aumentariam. Esse é um indício importante de que há um caminho alternativo que pode oferecer tarifas justas para todas as partes.

A correta precificação do serviço deve ser buscada, pois oferece benefício a todos os envolvidos. Preços justos permitem a operação de modo sustentável. Não se imagina que os usuários percebam ser mais vantajoso gozar de tarifas reduzidas às custas da deterioração das condições de trabalho dos motoristas ou da sustentabilidade das operações da plataforma, que em pouco tempo se veria obrigada a abandonar a atividade. Ainda, como sociedade, não podemos permitir precedentes que sacrifiquem direitos trabalhistas duramente conquistados em troca de parques descontos em corridas.

Por fim, reconhecemos a contribuição dessas empresas como oportunidade de renda, especialmente durante a pandemia, quando muitas famílias enfrentaram grandes desafios para honrar suas contas. Além disso, estamos cientes das dificuldades que nosso País ainda enfrenta na geração de empregos e na oferta de serviço de mobilidade urbana adequados. Esses desafios, contudo, devem ser enfrentados com as ferramentas corretas, por meio de políticas públicas adequadas, sem, jamais, relativizar os direitos já estabelecidos e os avanços já conquistados.

Pelo exposto, rogo aos nobres Pares apoio para a aprovação da matéria. Sala  
das Sessões, em                      de                      de 2022.

Deputado FELÍCIO LATERÇA

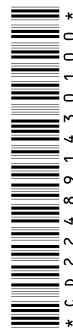
2022-5222



10 REICH, Michael. Pay, Passengers and Profits: Effects of Employee Status for California TNC Drivers. 2020

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felício Laterça e outros

Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224891430100>





## **Projeto de Lei** **(Do Sr. Felício Laterça )**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer diretrizes de remuneração de motoristas do transporte remunerado privado individual de passageiros.

Assinaram eletronicamente o documento CD224891430100, nesta ordem:

- 1 Dep. Felício Laterça (PP/RJ)
- 2 Dep. Delegado Pablo (UNIÃO/AM)





**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 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](#))

.....

.....

## PROJETO DE LEI N.º 1.484, DE 2022

(Do Sr. Delegado Pablo)

Limita a remuneração de plataformas de intermediação de transportes de passageiros a 10% do valor cobrado do passageiro.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-1471/2022.



## PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. DELEGADO PABLO)

Limita a remuneração de plataformas de intermediação de transportes de passageiros a 10% do valor cobrado do passageiro.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º As plataformas de intermediação de transportes de passageiros, em todo o território nacional, não poderão cobrar de seus motoristas parceiros taxas superiores a 10% do valor cobrado do passageiro pelo serviço de transporte.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

### JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição, como fica claro pela leitura de seu texto, tem o objetivo de limitar a taxa de intermediação cobrada pelas plataformas de intermediação de transporte de passageiros. Entendemos que não se trata de uma intervenção gravosa sobre a liberdade econômica dos agentes, mas de uma imposição de limites razoáveis ao forte desequilíbrio de poder que existe entre as plataformas e seus colaboradores.

Sem dúvida a operação dessas plataformas trouxe um dinamismo desejável ao mercado de transporte de passageiros, aumentando o bem-estar social tanto de demandantes quanto de ofertantes deste tipo de serviços. O mercado aumentou significativamente e permitiu que muitos brasileiros desempregados obtivessem alguma renda. Entretanto o mercado ainda não encontrou um equilíbrio de forças, permitindo com que duas plataformas dominantes tenham capacidade de impor condições abusivas a





seus motoristas parceiros. Dois exemplos nesse sentido seriam a cobrança de taxas de intermediação exorbitantes e cancelamento de corridas sem compensação financeira ao motorista que tenha iniciado uma corrida cancelada.

Por óbvio que as plataformas devem ser recompensadas financeiramente, pois investiram grandes somas financeiras na estruturação de um negócio de risco, além de ainda investirem na manutenção do negócio. Contudo é preciso haver razoabilidade das taxas cobradas, pois o negócio tem alta escalabilidade, não havendo custos significativos por parte das plataformas para a incorporação de novos motoristas. Ou seja, as receitas das plataformas podem aumentar ilimitadamente sem um correspondente aumento de custos operacionais. Em verdade o motorista parceiro arca integralmente com os custos do transporte - combustível e manutenção do automóvel.

Num mercado com concorrência efetiva, lucros exorbitantes seriam naturalmente ameaçados por novos entrantes, porém as características do mercado, como a necessidade de criação de efeito rede pelos novos entrantes, dificultam o desenvolvimento desta concorrência. O resultado é, como se vê, a imposição de práticas abusivas, como a cobrança de taxas de intermediação que podem chegar a 40%.

Estabelecer um limite de 10% na taxa de intermediação garantiria ao motorista parceiro uma remuneração justa, pois, como já foi dito, são eles que arcam com os custos efetivos das corridas. Por outro lado, as plataformas ainda lograriam obter largas somas de lucros, tendo em vista o grande volume de corridas realizadas.

Do exposto, contamos com a sensibilidade dos colegas para garantirmos um rendimento justo aos motoristas que operam junto às plataformas de intermediação.

Sala das Sessões, em        de        de 2022.

Deputado DELEGADO PABLO



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado Pablo  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD226996448500>



# **PROJETO DE LEI N.º 1.788, DE 2022**

**(Do Sr. Darci de Matos)**

Estabelece diretrizes gerais para a atuação dos aplicativos de transporte.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-1484/2022.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Dep. Darci de Matos**

**Projeto de Lei nº , de 2022**

**(Do Sr. Darci de Matos)**

Estabelece diretrizes gerais para a atuação dos aplicativos de transporte.

Art. 1º O Art. 36, da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011 passa a vigor com a seguinte redação:

“Art. 36.....

.....

§3º .....

.....

XX – impor custos abusivos ou desproporcionais aos profissionais que utilizem aplicativos virtuais para a prestação de serviços de transporte. (NR)”

Art. 2º Fica autorizada a criação de cooperativas de transporte de pessoas, respeitadas as disposições da Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971, que terão por atribuição a prestação de serviços eletrônicos por aplicativo para os cooperados e para os consumidores na disponibilização de serviço de transporte individual ou em pequenos grupos de passageiros.

§1º Para os efeitos da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, as cooperativas de que trata o caput terão o mesmo tratamento dos demais aplicativos de transporte de pessoas.

§2º As instituições financeiras oficiais deverão oferecer aos prestadores individuais de serviço de transporte tratamento especial com relação à oferta de linha de crédito com taxas de juros inferiores às praticadas pelo mercado e acesso a regimes privilegiados de garantias das operações de crédito.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

**JUSTIFICAÇÃO**

O presente projeto de lei visa reduzir a assimetria de forças entre os aplicativos de transporte de passageiros e os prestadores de serviço. Em





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Dep. Darci de Matos**

Apresentação: 28/06/2022 18:06 - Mesa

PL n.1788/2022

função de seu poder de mercado e das limitações existentes para a prestação de serviço de outras formas, como nos taxis, os prestadores acabam sendo obrigados a pagar custos elevados para as plataformas digitais.

Nesse sentido, o presente projeto inova em dois aspectos. Primeiro, estabelece que a imposição de custos abusivos ou desproporcionais aos motoristas de aplicativos passa a ser considerada uma infração contra a ordem econômica e, portanto, a ter o mesmo tratamento com relação à imposição de punições dos outros tipos de infração.

Adicionalmente, autoriza a criação de cooperativas de transporte que replicarão os serviços prestados pelos aplicativos de transporte, sendo-lhes garantido o mesmo tratamento desses aplicativos.

Por fim, o projeto assegura tratamento privilegiado aos motoristas dessas cooperativas com relação ao acesso a linhas de crédito e a garantias especiais, junto a instituições financeiras oficiais.

A esse respeito, cabe recordar a experiência da prefeitura de Araraquara que criou o “Bibi Mob” em parceria com a Cooperativa de Transporte de Araraquara para competir com os aplicativos internacionais de transporte de passageiros<sup>1</sup>. A principal vantagem do BibiMob com relação aos demais aplicativos privados é a cobrança de uma taxa que varia entre 5% e 7%, em vez dos 20% a 30% cobrados pelos demais aplicativos. Esse é o espírito que o presente projeto traz para essa tão importante discussão de mobilidade urbana em nosso país.

Por essas e outras razões, peço ajuda de meus pares para a aprovação deste Projeto.

Sala das Sessões, em                      de                      de 2022

**Deputado Darci de Matos**  
**PSD/SC**

<sup>1</sup> <https://www.araraquara.sp.gov.br/noticias/2021/dezembro-1/22/araraquara-tera-seu-proprio-aplicativo-de-transporte-urbano>



\* C D 2 2 4 7 8 3 1 4 1 6 0 0 \*

**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 12.529, DE 30 DE NOVEMBRO DE 2011**

Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; altera a Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994, e a Lei nº 9.781, de 19 de janeiro de 1999; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

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

.....  
**TÍTULO V**  
**DAS INFRAÇÕES DA ORDEM ECONÔMICA**  
 .....

.....  
**CAPÍTULO II**  
**DAS INFRAÇÕES**  
 .....

Art. 36. Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir os seguintes efeitos, ainda que não sejam alcançados:

I - limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa;

II - dominar mercado relevante de bens ou serviços;

III - aumentar arbitrariamente os lucros; e

IV - exercer de forma abusiva posição dominante.

§ 1º A conquista de mercado resultante de processo natural fundado na maior eficiência de agente econômico em relação a seus competidores não caracteriza o ilícito previsto no inciso II do *caput* deste artigo.

§ 2º Presume-se posição dominante sempre que uma empresa ou grupo de empresas for capaz de alterar unilateral ou coordenadamente as condições de mercado ou quando controlar 20% (vinte por cento) ou mais do mercado relevante, podendo este percentual ser alterado pelo Cade para setores específicos da economia.

§ 3º As seguintes condutas, além de outras, na medida em que configurem hipótese prevista no *caput* deste artigo e seus incisos, caracterizam infração da ordem econômica:

I - acordar, combinar, manipular ou ajustar com concorrente, sob qualquer forma:

a) os preços de bens ou serviços ofertados individualmente;

b) a produção ou a comercialização de uma quantidade restrita ou limitada de bens ou a prestação de um número, volume ou frequência restrita ou limitada de serviços;

c) a divisão de partes ou segmentos de um mercado atual ou potencial de bens ou serviços, mediante, dentre outros, a distribuição de clientes, fornecedores, regiões ou períodos;

d) preços, condições, vantagens ou abstenção em licitação pública;



II - promover, obter ou influenciar a adoção de conduta comercial uniforme ou concertada entre concorrentes;

III - limitar ou impedir o acesso de novas empresas ao mercado;

IV - criar dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor, adquirente ou financiador de bens ou serviços;

V - impedir o acesso de concorrente às fontes de insumo, matérias-primas, equipamentos ou tecnologia, bem como aos canais de distribuição;

VI - exigir ou conceder exclusividade para divulgação de publicidade nos meios de comunicação de massa;

VII - utilizar meios enganosos para provocar a oscilação de preços de terceiros;

VIII - regular mercados de bens ou serviços, estabelecendo acordos para limitar ou controlar a pesquisa e o desenvolvimento tecnológico, a produção de bens ou prestação de serviços, ou para dificultar investimentos destinados à produção de bens ou serviços ou à sua distribuição;

IX - impor, no comércio de bens ou serviços, a distribuidores, varejistas e representantes preços de revenda, descontos, condições de pagamento, quantidades mínimas ou máximas, margem de lucro ou quaisquer outras condições de comercialização relativos a negócios destes com terceiros;

X - discriminar adquirentes ou fornecedores de bens ou serviços por meio da fixação diferenciada de preços, ou de condições operacionais de venda ou prestação de serviços;

XI - recusar a venda de bens ou a prestação de serviços, dentro das condições de pagamento normais aos usos e costumes comerciais;

XII - dificultar ou romper a continuidade ou desenvolvimento de relações comerciais de prazo indeterminado em razão de recusa da outra parte em submeter-se a cláusulas e condições comerciais injustificáveis ou anticoncorrenciais;

XIII - destruir, inutilizar ou açambarcar matérias-primas, produtos intermediários ou acabados, assim como destruir, inutilizar ou dificultar a operação de equipamentos destinados a produzi-los, distribuí-los ou transportá-los;

XIV - açambarcar ou impedir a exploração de direitos de propriedade industrial ou intelectual ou de tecnologia;

XV - vender mercadoria ou prestar serviços injustificadamente abaixo do preço de custo;

XVI - reter bens de produção ou de consumo, exceto para garantir a cobertura dos custos de produção;

XVII - cessar parcial ou totalmente as atividades da empresa sem justa causa comprovada;

XVIII - subordinar a venda de um bem à aquisição de outro ou à utilização de um serviço, ou subordinar a prestação de um serviço à utilização de outro ou à aquisição de um bem; e

XIX - exercer ou explorar abusivamente direitos de propriedade industrial, intelectual, tecnologia ou marca.

### CAPÍTULO III DAS PENAS

Art. 37. A prática de infração da ordem econômica sujeita os responsáveis às seguintes penas:

I - no caso de empresa, multa de 0,1% (um décimo por cento) a 20% (vinte por cento) do valor do faturamento bruto da empresa, grupo ou conglomerado obtido, no último exercício anterior à instauração do processo administrativo, no ramo de atividade empresarial em que ocorreu a infração, a qual nunca será inferior à vantagem auferida, quando for possível

sua estimação;

II - no caso das demais pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, bem como quaisquer associações de entidades ou pessoas constituídas de fato ou de direito, ainda que temporariamente, com ou sem personalidade jurídica, que não exerçam atividade empresarial, não sendo possível utilizar-se o critério do valor do faturamento bruto, a multa será entre R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais) e R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais);

III - no caso de administrador, direta ou indiretamente responsável pela infração cometida, quando comprovada a sua culpa ou dolo, multa de 1% (um por cento) a 20% (vinte por cento) daquela aplicada à empresa, no caso previsto no inciso I do *caput* deste artigo, ou às pessoas jurídicas ou entidades, nos casos previstos no inciso II do *caput* deste artigo.

§ 1º Em caso de reincidência, as multas cominadas serão aplicadas em dobro.

§ 2º No cálculo do valor da multa de que trata o inciso I do *caput* deste artigo, o Cade poderá considerar o faturamento total da empresa ou grupo de empresas, quando não dispuser do valor do faturamento no ramo de atividade empresarial em que ocorreu a infração, definido pelo Cade, ou quando este for apresentado de forma incompleta e/ou não demonstrado de forma inequívoca e idônea.

## **LEI Nº 5.764, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1971**

Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências.

### **O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**

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

#### **CAPÍTULO I**

#### **DA POLÍTICA NACIONAL DE COOPERATIVISMO**

Art. 1º Compreende-se como Política Nacional de Cooperativismo a atividade decorrente das iniciativas ligadas ao sistema cooperativo, originárias de setor público ou privado, isoladas ou coordenadas entre si, desde que reconhecido seu interesse público.

Art. 2º As atribuições do Governo Federal na coordenação e no estímulo às atividades de cooperativismo no território nacional serão exercidas na forma desta Lei e das normas que surgirem em sua decorrência.

Parágrafo único. A ação do Poder Público se exercerá, principalmente, mediante prestação de assistência técnica e de incentivos financeiros e creditórios especiais, necessários à criação, desenvolvimento e integração das entidades cooperativas.

## **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

# **PROJETO DE LEI N.º 2.901, DE 2023**

**(Do Sr. Marcos Tavares)**

Institui taxa máxima semanal para todos os aplicativos que prestam serviços de transporte de passageiros e dá outras providências

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-1484/2022.



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**DEPUTADO FEDERAL MARCOS TAVARES**

**PROJETO DE LEI Nº , DE 2023.**  
(Do Sr. MARCOS TAVARES)

Institui taxa máxima semanal para todos os aplicativos que prestam serviços de transporte de passageiros e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Fica instituída a taxa máxima semanal de 15% do total dos ganhos da corrida para as empresas que prestam serviços de transporte privado de passageiros por aplicativo.

Art. 2º A plataforma deverá disponibilizar ao motorista, ao término de cada semana, os valores pagos pelos passageiros e repassados aos motoristas, além da porcentagem descontada para a empresa.

Parágrafo único. As reduções das tarifas decorrentes dos descontos promocionais do aplicativo, deverão ser integralmente suportadas pelas receitas da plataforma, sendo vedado qualquer repasse ou desconto do valor devido ao motorista.

Art. 3º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no que couber.

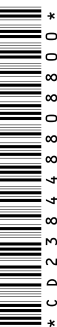
Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala das Sessões, 30 de maio de 2023.

**MARCOS TAVARES**  
**Deputado Federal**  
**PDT-RJ**

Apresentação: 31/05/2023 21:45:51.460 - Mesa

PL n.2901/2023





### **JUSTIFICATIVA**

A instituição desta taxa máxima semanal tem como objetivo valorizar o trabalho duro empenhado pelos motoristas de aplicativo, que vêm reclamando constantemente das taxas abusivas cobradas pelas empresas de transporte privado de passageiros.

De acordo com diversos relatos, em cada corrida, as empresas têm cobrado até 60% do valor total da viagem, sobrando apenas um valor irrisório para os motoristas, os quais, em razão disso, não são capazes de custear seus diversos gastos mensais com a função.

São inúmeros os gastos dos motoristas de aplicativos. O principal custo é o combustível, seguido do custo dos pneus, a troca de óleo mensal, manutenções com mecânica, além do custo de vida pessoal e do mínimo existencial a ser mantido.

A garantia dos direitos dos motoristas de aplicativo é medida que se impõe, tendo em vista não só os gastos dispensados, mas o tempo, pois a maioria dos motoristas trabalha mais de 12h por dia, e grande parte dos ganhos fica com as empresas.

Por todo o exposto, considerando a melhora da qualidade de vida dos trabalhadores deste segmento, conto com o apoio dos nobres Pares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 30 de maio de 2023.

**MARCOS TAVARES**  
**Deputado Federal**  
**PDT-RJ**



# **PROJETO DE LEI N.º 4.751, DE 2023**

**(Do Sr. Pompeo de Mattos)**

Dispõe sobre a remuneração mínima dos prestadores de serviços pelas plataformas digitais de intermediação de serviços de transporte remunerado individual de passageiros, sobre a taxa máxima de intermediação e estende aos motoristas de aplicativos a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) conforme disposto na Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995.

**DESPACHO:**

APENSE-SE À(AO) PL-1471/2022. EM DECORRÊNCIA DESSA APENSAÇÃO, DETERMINO A INCLUSÃO DA CFT PARA QUE SE PRONUNCIE SOBRE O MÉRITO E ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA DA MATÉRIA.



**PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2023**  
(Do Sr. Pompeo de Mattos)

Dispõe sobre a remuneração mínima dos prestadores de serviços pelas plataformas digitais de intermediação de serviços de transporte remunerado individual de passageiros, sobre a taxa máxima de intermediação e estende aos motoristas de aplicativos a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) conforme disposto na Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei disciplina a remuneração mínima dos prestadores de serviços pelas plataformas digitais de intermediação de serviços de transporte remunerado individual de passageiros e sobre a taxa máxima de intermediação.

Art. 2º O condutor prestador de serviços de transporte remunerado de passageiros, quando intermediado por aplicativo ou plataforma de comunicação em rede, receberá, na forma do regulamento, remuneração mínima:

I – nas viagens canceladas, após a anuência pelo condutor, por iniciativa do passageiro depois de decorrido dois minutos da solicitação;

II – quando, após chegada ao local determinado para embarque, o condutor aguardar o passageiro por período superior a dois minutos;

III – se fizer paradas ou mudanças de rota, no curso do deslocamento contratado, a pedido do passageiro.







Parágrafo único. O condutor que, por ato ou fato relacionado exclusivamente ao passageiro, precisar suspender a prestação de serviços para higienização ou manutenção imediata do veículo receberá compensação financeira correspondente a uma diária, calculada na forma do regulamento.

Art. 3º A cobrança dos condutores de taxa de serviço ou de qualquer outra espécie de encargo, pelas pessoas jurídicas que operam aplicativo ou plataforma de comunicação em rede para intermediação de transporte remunerado individual de passageiros, não será superior a quinze por cento do valor cobrado do passageiro.

Art. 4º O descumprimento dos dispositivos previstos nesta Lei sujeitará a empresa operadora de aplicativo ou plataforma de comunicação em rede para intermediação de serviços de transporte remunerado individual de passageiros a multa administrativa no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) por infração, a ser aplicada pelo órgão ou entidade executivo de trânsito, na forma do regulamento.

Art. 5º O art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

*“Art. 1º Ficam isentos do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) os automóveis de passageiros de fabricação nacional, equipados com motor de cilindrada não superior a 2.000 cm<sup>3</sup> (dois mil centímetros cúbicos), de, no mínimo, 4 (quatro) portas, inclusive a de acesso ao bagageiro, movidos a combustível de origem renovável, sistema reversível de combustão ou híbrido e elétricos, quando adquiridos por:*

.....

*VI – motoristas profissionais que exerçam, comprovadamente, em veículo de sua propriedade, atividade de condutor autônomo de passageiros, na condição de prestadores de serviço de transporte remunerado individual de passageiros, intermediados por aplicativo ou plataforma de comunicação em rede (motorista de aplicativo).*

.....” (NR)





Art. 6º Esta lei entra em vigor após decorridos noventa dias de sua publicação oficial.

## JUSTIFICAÇÃO

O objetivo deste Projeto de Lei é disciplinar a remuneração mínima e a taxa máxima de intermediação dos motoristas de aplicativos e estender à categoria, os benefícios fiscais atualmente concedidos aos taxistas, em relação à isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de veículos novos.

Observe-se que os aplicativos de mobilidade desempenham um papel relevante na sociedade contemporânea, trazendo benefícios significativos tanto para as empresas operadoras quanto para os consumidores. Oferecem, também, oportunidade de renda para os motoristas parceiros.

Dentro desse novo e crescente modelo de negócios, é essencial encontrar um equilíbrio adequado entre a eficiência dessas plataformas e a proteção dos direitos dos prestadores de serviço. Vulneráveis perante o enorme poder econômico das plataformas e trabalhando sem vínculo de emprego, os motoristas parceiros tendem a ficar expostos a práticas abusivas por parte das empresas. Necessitam, portanto, de regras que assegurem maior isonomia em suas relações com as plataformas digitais e que criem incentivos para o desempenho de sua importante função social e econômica.

Nesse contexto, tendo em vista que os taxistas já gozam da isenção do Imposto sobre os Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de veículos novos, e que os motoristas de aplicativo executam atividade idêntica,





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
Gabinete do Deputado POMPEO DE MATTOS – PDT/RS

nada mais justo, sob a ótica da justiça tributária e em função dos princípios da equidade e da isonomia tributária, que os benefícios fiscais dos taxistas, de que trata a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, sejam estendidos aos motoristas de aplicativos.

Ante o exposto, e tendo em vista a imensa relevância desta medida para os motoristas de aplicativos, conto com o apoio dos nobres pares nesta Casa para a rápida aprovação do Projeto de Lei em tela.

Sala das Sessões, em        de setembro de 2023.

**POMPEO DE MATTOS**

Deputado Federal  
PDT/RS



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI Nº 8.989, DE 24 DE  
FEVEREIRO DE 1995  
Art. 1º**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199502-24:8989>

**FIM DO DOCUMENTO**