



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.498-B, DE 2019 **(Do Sr. Altineu Côrtes)**

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; tendo parecer: da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela aprovação deste e dos de nºs 5756/19, 5795/19, 6110/19 e 3516/20, apensados, com Substitutivo (relator: DEP. CAPITÃO FÁBIO ABREU); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e dos de nºs 5756/19, 5795/19, 6110/19 e 3516/20, apensados, na forma do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, com subemenda (relator: DEP. ANTONIO CARLOS RODRIGUES).

DESPACHO:

DEFERIDO O REQUERIMENTO N. 1.926/2021, CONFORME DESPACHO DO SEGUINTE TEOR: “DEFIRO O PEDIDO CONTIDO NO REQUERIMENTO N. 1.926/2021. ASSIM, REVEJO O DESPACHO INICIAL APOSTO AO PROJETO DE LEI N. 3.498/2019, PARA INCLUIR O EXAME PELA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES. PUBLIQUE-SE.

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS;
VIAÇÃO E TRANSPORTES, E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projetos apensados: 5756/19, 5795/19, 6110/19 e 3516/20

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

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão
- Voto em separado

IV - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Subemenda oferecida pelo relator
- Parecer da Comissão
- Subemenda adotada pela Comissão

PROJETO DE LEI Nº , DE 2019

(Do Sr. ALTINEU CÔRTEZ)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso II do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 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 por meio de aplicativos:

de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP);

do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); e

de seguro de danos causados por colisão, incêndio, furto ou roubo dos veículos utilizados pelos motoristas no transporte de que trata este artigo.

.....” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo corrigir 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.

Fato é que, embora sejam os principais responsáveis pela efetivação do transporte dos passageiros, os motoristas hoje arcam com praticamente todos os riscos de sua atividade. Isto porque, 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. 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.

É fato que houve avanços importantes no regramento jurídico dos transportes por aplicativos, sobretudo com a edição da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, conhecida como “Lei do Uber”, que alterou a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Todavia, é preciso reconhecer 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. Como se observa, a preocupação até aqui foi exclusivamente voltada para os passageiros.

O que se pretende com esta proposição é 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.

Em face da relevância da matéria, contamos com o apoio dos ilustres Pares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em de de 2019.

Deputado ALTINEU CÔRTEZ

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](#))

.....

.....

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 5.756, DE 2019

(Do Sr. Alexandre Padilha e outros)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana para garantir direitos mínimos aos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros e entregadores de aplicativo.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3498/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.11-A.....
.....

IV - exigência de contratação de seguro de vida contra roubos e assaltos sem qualquer ônus para o motorista;

V – exigência de apresentação de uma política de segurança pela empresa debatida com motoristas e seus representantes, com elaboração de relatórios anuais com dados estatísticos e implementação de medidas para maior segurança nas condições de trabalho;

VI – exigência de apresentação de um plano de diretrizes e normas de segurança no trabalho, para realizar ações de prevenção, promoção, diagnóstico, tratamento, reabilitação e vigilância em saúde dos trabalhadores das em empresas de aplicativo;

VII – comprovação de que não há política de estímulo e metas que estimulem jornadas de trabalho para além do recomendável para a saúde dos motoristas;

VIII – 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; (NR).

“Art.12-C O poder público observará as mesmas diretrizes previstas para a regulamentação dos serviços de motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros aos entregadores de aplicativos, acrescido dos seguintes:

I – oferecimento de curso profissionalizante a distancia 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;

III – apresentação de plano de incentivo e subsídio para aquisição de equipamentos de segurança, bicicleta e motocicleta.

Art. 2º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta visa contribuir para a efetivação de direitos mínimos a milhões de motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros e entregadores de aplicativo. Essas atividades, em que pese sua disseminação pelas cidades brasileiras –principalmente no contexto de crise econômica, desindustrialização e precarização das relações de trabalho – ainda carecem de um mínimo de proteção social.

Tem sido constante relatos de trabalhadores submetidos a jornadas de trabalho extenuantes, a assaltos e ao completo abandono por parte das empresas de aplicativo que se eximem completamente de qualquer reponsabilidade para com os trabalhadores, deixando-os em um vácuo de atenção e proteção social.

Assim, embora o Congresso tenha se preocupado com o tema, faltou, contudo, o complemento de algumas mínimas diretrizes que o poder público deveria observar quando fosse regular questão.

Esta mais que na hora, portanto, do Congresso buscar essas mínimas garantias para a execução da prestação do serviço. São balizas que conferem maior dignidade a esses milhões de brasileiros que buscam retirar dessa forma de trabalho o próprio sustento e o de suas famílias.

Assim, a proposta amplia o rol das diretrizes previstas no art. 11-A da Lei para atualizar e adequar a legislação à realidade do país e ao cotidiano desses trabalhadores. Uma vez passado o tempo da novidade, já há condições empíricas e perfeitamente aferíveis do parlamento estabelecer um patamar mínimo de segurança dessa atividade.

Com isso, ganham todos. Os trabalhadores, os usuários e as próprias empresas, pois evitarão uma série de questionamentos e críticas de que não se preocupam com os seus motoristas e entregadores.

A proposta inclui, ainda, os entregadores de aplicativo, fenômeno mais recente do que os de motoristas de transporte de passageiros, mas não menos importante.

Neste ano, Thiago de Jesus Dias, de 33 anos, morreu enquanto trabalhava para um aplicativo de entregas. Seus familiares relataram que Thiago cumpria jornadas desumanas e extenuantes de trabalho e que, no momento em que se sentiu mal, não houve qualquer ajuda ou assistência por parte da empresa na qual trabalhou por dois anos.

É exatamente para evitar tragédias como essa que apresento o presente projeto de lei. Está mais do que na hora do Congresso Nacional encarar esse tema e buscar proteger essa grande massa de brasileiros que já compõem o cenário e o cotidiano das cidades e tem cada vez mais, se tornado uma fatia considerável do mercado de trabalho no país.

Diante do exposto, peço apoio aos pares para aprovação do projeto.

Sala das Sessões, em 30 de outubro de 2019.

ALEXANDRE PADILHA
Deputado Federal PT/SP

COAUTORES

Paulo Teixeira - PT/SP
Patrus Ananias - PT/MG
Frei Anastacio Ribeiro - PT/PB
Helder Salomão - PT/ES
Maria do Rosário - PT/RS
Afonso Florence - PT/BA
Enio Verri - PT/PR
Valmir Assunção - PT/BA
Alencar Santana Braga - PT/SP
Beto Faro - PT/PA
José Guimarães - PT/CE
Vander Loubet - PT/MS
Assis Carvalho
Paulão - PT/AL
Zeca Dirceu - PT/PR
Pedro Uczai - PT/SC
Marcon - PT/RS
Reginaldo Lopes - PT/MG
Célio Moura - PT/TO
Professora Rosa Neide - PT/MT
Jorge Solla - PT/BA
João Daniel - PT/SE
Benedita da Silva - PT/RJ
Marília Arraes - PT/PE
Padre João - PT/MG
Luizianne Lins - PT/CE
Paulo Guedes - PT/MG
Erika Kokay - PT/DF
Vicentinho - PT/SP
José Ricardo - PT/AM
Rogério Correia - PT/MG
Paulo Pimenta - PT/RS
Nilto Tatto - PT/SP
Airton Faleiro - PT/PA
Rui Falcão - PT/SP
Zé Carlos - PT/MA

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-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

Art. 12-B. Na outorga de exploração de serviço de táxi, reservar-se-ão 10% (dez por cento) das vagas para condutores com deficiência.

§ 1º Para concorrer às vagas reservadas na forma do *caput* deste artigo, o condutor com deficiência deverá observar os seguintes requisitos quanto ao veículo utilizado:

I - ser de sua propriedade e por ele conduzido; e

II - estar adaptado às suas necessidades, nos termos da legislação vigente.

§ 2º No caso de não preenchimento das vagas na forma estabelecida no *caput* deste artigo, as remanescentes devem ser disponibilizadas para os demais concorrentes. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.146, de 6/7/2015, publicada no DOU de 7/7/2015, em vigor 180 dias após sua publicação\)](#)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

.....

.....

PROJETO DE LEI N.º 5.795, DE 2019

(Do Sr. Eduardo da Fonte)

Obriga as empresas de aplicativos a contratar seguro por morte, invalidez temporária e permanente e despesas de assistência médica e suplementares em favor dos trabalhadores que operacionalizam a prestação de serviços e de terceiros, quando o sinistro ocorrer durante a prestação dos serviços.

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3498/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Ficam as pessoas jurídicas que operam plataformas digitais de intermediação da oferta de bens e serviços, por meio de transações que se iniciam na internet, obrigadas 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.

Art. 2º. 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.

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

JUSTIFICAÇÃO

Estamos propondo que as empresas de aplicativos da *internet* sejam obrigadas a contratar, em nome dos prestadores de serviços/parceiros, um seguro que atenda ao trabalhador e a terceiros, em razão de acidentes ocorridos durante a prestação dos serviços. O seguro deverá cobrir invalidez temporária, nos casos em que o trabalhador não possa trabalhar, ou permanente, despesas de assistência médica e suplementares e indenizações por morte.

Com isso visamos corrigir a grave distorção provocada pelo fenômeno da “uberização” do trabalho, o qual força o trabalhador a ser profissional autônomo, sem ter condições de ser. A “uberização” não reconhece o vínculo empregatício entre os prestadores de serviços e as empresas de aplicativo. Isso nega aos trabalhadores direitos sociais e trabalhistas básicos, como salário mínimo, descanso remunerado, férias, décimo-terceiro salário, auxílio-doença etc.

É fácil observar nas ruas das cidades brasileiras jovens de bicicleta, com enormes bolsas térmicas nas costas, que são pagas por eles mesmos, prestando serviços de entrega de todo tipo de mercadoria. Também é muito comum encontrar trabalhadores prestando serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros.

As empresas de aplicativos afirmam que os prestadores de serviço são profissionais autônomos/parceiros, e não empregados, e que entre eles não existe uma relação de emprego, mas um contrato de prestação de serviços regido pelo Código Civil. Essas empresas dizem que seu cliente é o prestador de

serviços/parceiro e que é este quem contrata com a corporação o serviço de captação e angariação de clientes, e não o contrário.

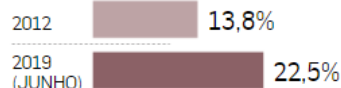
O que existe na prática é uma falsa autonomia, uma servidão voluntária, pois o trabalhador fica à espera do trabalho que as empresas de aplicativo oferecem. Na verdade, o trabalhador tem opção de passar fome ou de se submeter às condições de trabalho do início da Revolução Industrial, quando não existiam medidas de segurança para os trabalhadores, as jornadas chegavam a até 16 horas por dia, sem direito a descanso e férias, não havia salário mínimo, garantia de direitos e, tampouco, amparo social.

Segundo dados divulgados pela Revista Época,¹ a maioria dos que prestam serviços fazendo entregas de bicicleta a essas empresas de aplicativos tem até 27 anos (75%), é negra (71%), do sexo masculino (99%) e tem ensino médio completo (53%). Conforme a matéria, a renda média mensal é menor do que o salário-mínimo (R\$ 992), com 75% dos ciclistas disponíveis para entregas até 12 horas seguidas. De acordo com a Revista, o principal motivo que os leva a encarar esse trabalho é o desemprego (59%). Na Avenida Faria Lima, na cidade de São Paulo, o número desses entregadores cresceu 5,4 vezes desde 2018, ainda segundo a mesma pesquisa. O Estado de S. Paulo², publicou um infográfico que resume bem o perfil dos prestadores de serviços por aplicativo que utilizam bicicleta como meio de entrega:

Levantamento aponta o perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo

Sem trabalho

Jovens entre 18 e 27 anos
desempregados no Brasil

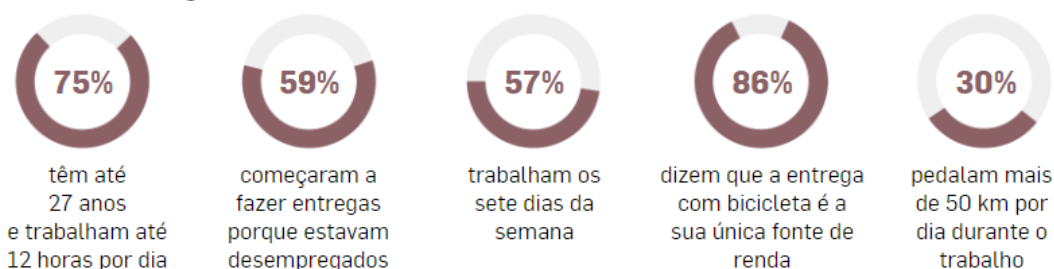


▶ **10,5** PONTOS PORCENTUAIS
MAIOR DO QUE A POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA NO BRASIL ENTRE TODAS AS IDADES

R\$ 936
É O SALÁRIO MÉDIO MENSAL DOS ENTREGADORES DE BICICLETA

R\$ 5
É O VALOR PAGO POR ENTREGAS; SÃO 10 PEDIDOS POR DIA

Perfil dos entregadores



Fonte: IBGE e aliança bike

¹ “UMA SEMANA COMO ENTREGADOR DE APP: REPÓRTER RELATA ROTINA DE SERVIÇO QUE SE MULTIPLICA NO PAÍS. Jovens de bicicleta chegam a trabalhar mais de 10 horas seguidas e cobram mais segurança e remuneração de empresas”. Disponível em: <https://epoca.globo.com/uma-semana-como-entregador-de-app-reporter-relata-rotina-de-servico-que-se-multiplifica-no-pais-23930607>

² <https://www.estadao.com.br/infograficos/economia,12h-por-dia-7-dias-por-semana-r-936-como-e-pedalar-fazendo-entregas-por-aplicativo,1034668>

Os trabalhadores que prestam serviços às empresas de aplicativo não tem nenhuma garantia contra acidentes. Na matéria a Revista Época cita o relato de um prestador de serviço que cortou o dedo durante uma entrega e teve que deixar de “pedalar”. O trabalhador contou ao periódico que entrou em contato com a empresa de aplicativo que disse a ele para procurar a UPA mais próxima. No dia seguinte, em razão do incidente, o prestador de serviços teria recebido um *e-mail* dispensado os seus serviços.

Essa mesma atitude das empresas de aplicativos para com os seus prestadores de serviços foi divulgado em outras matérias jornalísticas³. Consoante as reportagens, um entregador de uma empresa de aplicativo morreu após sofrer um acidente vascular cerebral (AVC) durante uma entrega. A matéria narra que o rapaz teria sido socorrido pela cliente que esperava a entrega, mas morreu no hospital dois dias depois do mal súbito. Os periódicos informam que, segundo a cliente que ajudou no socorro, o entregador estava com fortes dores de cabeça, náuseas e pressão baixa. A cliente teria dito aos repórteres que contactou a empresa de aplicativo com o celular do prestador de serviço e, sem qualquer sensibilidade, a empresa pediu para que ela desse *“baixa no pedido para que eles conseguissem avisar os próximos clientes que não receberiam seus produtos no horário previsto”*.

Está superada a “teoria do acionista” (*stockholder theory*), cujo defensor mais célebre é Milton Friedman, economista norte-americano ultraliberal. Conforme essa teoria econômica, a missão de uma empresa é somente dar lucro aos investidores e a principal responsabilidade de uma corporação é com seus acionistas, devido à natureza cíclica da hierarquia de negócios. Segundo Friedman, os responsáveis por gerir a empresa devem buscar reduzir os custos do negócio e maximizar os lucros, sem se preocupar com as externalidades geradas, sejam elas sociais ou ambientais.

O capitalismo moderno reconhece que existe 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 – meio-ambiente, comunidade local etc. Não se admite mais que a única missão dos administradores das empresas seja maximizar o lucro dos acionistas, independentemente de qualquer responsabilidade social. No presente, as discussões vão muito além disso. As empresas, seja por força de lei, seja por iniciativa própria, discutem hodiernamente o seu papel social em relação àqueles que utilizam ou são atingidos pelos seus produtos ou serviços.

Nas principais economias capitalistas a “teoria do acionista” foi substituída pela “teoria das partes interessadas” (*stakeholder theory*), a qual reconhece que os dirigentes das empresas, além do dever para com os acionistas,

³ <https://istoe.com.br/entregador-de-aplicativo-tem-avc-e-morre-apos-aguardar-2-horas-por-socorro/> e <https://epocanegocios.globo.com/Brasil/noticia/2019/07/epoca-negocios-entregador-da-rappi-tem-avc-durante-entrega-e-morre-apos-aguardar-2h-por-socorro.html>

têm também um dever ético com os indivíduos ou grupos que contribuem para os lucros e atividades da empresa e para com aqueles que são beneficiados ou prejudicados pela atividade da corporação.

De acordo com a *stakeholder theory*, as partes interessadas na atividade de uma empresa são os acionistas, os empregados, os fornecedores, os clientes, os financiadores, o governo, as comunidades locais, a mídia e as organizações não governamentais. Por isso, as corporações devem considerar os interesses de todas as partes envolvidas ao tomar decisões de negócios. Em outras palavras, a empresa deve buscar a integração dos diferentes interesses relacionados e priorizar o gerenciamento de relacionamentos entre os diversos atores que compõem a sua atuação no mercado.

Especificamente em relação aos trabalhadores, existe uma relação de múltipla dependência no processo de fornecimento de bens e serviços, pois um não existe sem o outro. Os trabalhadores são partes interessadas internas, sobre os quais o gestor da empresa tem ação direta.

Essa função social das corporações, infelizmente, não vem sendo observada pelas empresas que operam no Brasil serviços por aplicativos. Nesses tempos de alto índice de desemprego e de estagnação da atividade econômica as empresas de aplicativos estão obtendo lucros astronômicos, ao negar os direitos sociais dos prestadores de serviços. Muito embora as empresas aleguem não ter qualquer responsabilidade com os trabalhadores, intermediam e auferem lucro com o serviço prestado por eles que atuam como seus prepostos, pois o consumidor contrata o serviço pela plataforma das empresas.

As empresas estão transferindo todo o risco do negócio para os prestadores de serviço. No caso de entregas de bens, por exemplo, há relatos de que se o pedido não for entregue ou se um pagamento em dinheiro não for depositado na conta da empresa, o entregador responde sozinho. Em relação aos motoristas de aplicativos, as empresas se recusam a assumir qualquer responsabilidade, alegando não serem empregadoras e nem proprietárias dos veículos.

A transferência do risco e das responsabilidades do negócio permite às empresas de aplicativos auferirem grandes lucros. A Uber, por exemplo, empresa de tecnologia fundada em 2009 na Califórnia, que faz a conexão em tempo real entre motoristas de veículos particulares e potenciais passageiros, é considerada a *startup* com maior valor de mercado, que chega a aproximadamente US\$ 70 bilhões de dólares, segundo a Revista THE ECONOMIST (2016). A empresa firma que tem cerca de 600 mil motoristas cadastrados no Brasil e é a maior empregadora do país. Já as brasileiras iFood e Rappi, empresas de entrega por aplicativo, rapidamente atingiram a marca de US\$ 1 bilhão de dólares⁴.

No caso das empresas de aplicativos, os trabalhadores são o vetor

⁴ <https://epocanegocios.globo.com/Empreendedorismo/noticia/2019/09/saiba-quais-sao-393-startups-unicornios-do-mundo.html> e <https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2018/09/rappi-e-avaliado-em-mais-de-us-1-bilhao-e-vira-novo-unicornio-da-america-latina.html>

primário do desempenho financeiro destas pessoas jurídicas, pois são eles que executam as atividades. Portanto, a relação dessas empresas com seus trabalhadores deve ser refletida na mediação mais justa entre o capital e o trabalho. Isso é uma responsabilidade social corporativa, que compromete eticamente os gestores das empresas com a qualidade de vida dos trabalhadores, vez que são eles os responsáveis pelo desenvolvimento econômico da corporação.

A tese de que as empresas de aplicativos não têm responsabilidade com seus prestadores de serviços está mudando. No Estado da Califórnia (EUA) o parlamento local aprovou uma lei que considera motoristas de aplicativos como funcionários. A norma obriga as empresas a contratarem os prestadores de serviço, que deixam de serem considerados autônomos.⁵

A iniciativa representou uma luta árdua para os gigantes da tecnologia e criou um precedente que pode ser copiado em outros estados norte-americanos, como Nova York, onde grupos de trabalhadores pressionam por direitos similares. A legislação aprovada prevê que os trabalhadores na Califórnia, o estado americano com o maior PIB dos EUA, devem ser descritos como funcionários, e não terceirizados, se seu trabalho, ou desempenho, for controlado pela empresa, ou se fizerem parte do negócio habitual da mesma.

O Congresso Nacional não pode se omitir e ficar alheio ao que vem ocorrendo e deve atuar para defender os direitos dos trabalhadores brasileiros que prestam serviços às empresas de aplicativos. A história mostra que a falta de regulamentação traz saldos negativos para os trabalhadores e para toda a sociedade. A forma de organização do trabalho por meio de plataformas digitais precisa ser regulamentada para que não seja um instrumento de aumento da desigualdade e de relações de trabalho sem reciprocidade.

Nossa pretensão não é inviabilizar, mas antes, conjugar as atividades plataformizadas à proteção dos trabalhadores.

Sala das Sessões, em 30 de outubro de 2019.

Deputado EDUARDO DA FONTE
PP/PE

PROJETO DE LEI N.º 6.110, DE 2019

(Do Sr. Luizão Goulart)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer a obrigatoriedade de contratação de seguro de vida para motoristas de aplicativos.

⁵ <https://exame.abril.com.br/negocios/california-sanciona-lei-que-considera-motorista-de-uber-como-funcionario/>

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL-3498/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º O inciso II do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.11-A.

.....

II – 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;” (NR)

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi alterada em 2018, por intermédio da Lei nº 13.640. Essa adequação legislativa se fez necessária para contemplar a realidade decorrente das inovações tecnológicas que permitiram o transporte remunerado privado de passageiros cadastrados em aplicativos ou plataformas de comunicação em rede.

A lei vigente prevê a obrigatoriedade da contratação de seguro de acidentes pessoais de passageiros, além do seguro obrigatório conhecido como DPVAT.

Dois fatos alteraram substancialmente a realidade. A escala da violência contra motoristas, agravada com a possibilidade de motoristas receberem pagamentos de corridas em espécie mesmo utilizando plataformas digitais para amealhar passageiros; e a discussão legislativa decorrente da edição da Medida Provisória 904, de 2019, que propõe a extinção do DPVAT.

Esses fatores somados agregam vetores para diminuir a sensação de segurança na condução de veículos que realizam o transporte remunerado privado de passageiros ou de entrega.

As relações de trabalho mediadas por aplicativos tornaram-se a mais dinâmica força de geração de emprego precário no País. Segundo pesquisa do Instituto Locomotiva, *apps* como Uber, iFood e Rappi seriam os maiores “empregadores” brasileiros caso se unissem em uma única companhia. Nos últimos anos, diante do aprofundamento da crise econômica e da destruição das vagas formais, esse grupo de empresas virtuais, em geral sediadas no exterior, passou a intermediar a oferta de trabalho intermitente e mal-remunerado para 4 milhões de entregadores e motoristas. Mais famoso entre os aplicativos, o Uber virou até sinônimo da precarização do mercado. Muitos acadêmicos denominam essa nova fase das relações capitalistas de “uberização” do trabalho.

Não se pode admitir alegorias jurídicas ou normativas na busca de ocultar a exploração do trabalho em atividade econômica, bem como não se deve aceitar “roupagens formais” que visam a fuga da proteção social ao trabalho. Os aplicativos não devem ser considerados plataformas digitais facilitadoras, mas plataformas digitais que utilizam a tecnologia da informação para dirigirem atividades econômicas que lhe são próprias, no caso, o serviço de transporte ou de entrega.

Enquanto trabalhadores são obrigados a aceitar as condições de sobrevivência impostas pelo mercado, os criadores dos aplicativos não têm do que reclamar. Em novembro do ano passado, o iFood recebeu um aporte de \$ 500 milhões de dólares de investidores e mira a internacionalização das atividades. O Rappi, aplicativo que oferece de compras em supermercados a encomendas de farmácias, é avaliado em mais de \$ 1 bilhão de dólares. E estima-se que o Uber, ao abrir o capital na Bolsa de Nova York, alcançou a marca de \$ 120 bilhões de dólares.

Por essas razões, entendemos ser necessário obrigar que aplicativos concedam seguro de vida e acidente aos motoristas durante seu trabalho para as empresas de aplicativos.

Sabemos que isso não reduz a violência, mas tem o condão de minorar o impacto que um acidente, às vezes com risco de morte de condutores, pode provocar em seus familiares, especialmente os decorrentes do desamparo financeiro

aos eventuais herdeiros e beneficiários do seguro que poderá inclusive ser utilizado para recuperação da saúde do motorista ou para as burocracias fúnebres dos mesmos.

Ainda não podemos antever qual será o tratamento legislativo dado à MP 904, de 2019. Por essa razão, optamos por propor uma cláusula genérica estipulando que são exigidos os demais seguros obrigatórios em vigor.

Em vista desses argumentos, para assegurar uma maior rede de proteção aos trabalhadores e trabalhadoras que se dedicam ao transporte remunerado privado de passageiros ou prestação de serviços, esperamos contar com o decisivo apoio dos nobres Pares para a aprovação dessa medida.

Sala das Sessões, em 20 de novembro de 2019.

LUIZÃO GOULART
Deputado Federal Republicanos/PR

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](#))

MEDIDA PROVISÓRIA Nº 904, DE 11 DE NOVEMBRO DE 2019

Dispõe sobre a extinção do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por suas Cargas - DPEM, de que trata a alínea "I" do caput do art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

Art. 1º Ficam extintos, a partir de 1º de janeiro de 2020, os seguintes seguros obrigatórios de que trata a alínea "I" do caput do art. 20 do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966:

I - o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres - DPVAT; e

II - o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por sua Carga - DPEM.

Art. 2º O pagamento realizado até 31 de dezembro de 2025 das indenizações referentes a sinistros cobertos pelo DPVAT, ocorridos até 31 de dezembro de 2019, e de despesas a elas relacionadas, inclusive as administrativas, será feito pela Seguradora Líder do Consórcio do Seguro DPVAT S.A. ou por instituição que venha a assumir as suas obrigações.

PROJETO DE LEI N.º 3.516, DE 2020

(Do Sr. Rubens Otoni e outros)

Institui obrigatoriedade de contratação de seguro de vida e automotiva por empresas que contratam serviços desta natureza por aplicativo.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3498/2019.

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º. Ficam obrigadas, as empresas que contratam mão de obra por intermédio de aplicativos online, a contratarem seguro de vida e seguro de automóvel para trabalhadores cuja atividade consista na condução de automóveis.

§1º. O Seguro de Vida de que trata o caput deve ter o valor do prêmio no mínimo dez vezes maior que a média das últimas seis remunerações do segurado.

§2º. O Seguro de automóvel de que trata o caput deve possuir, no mínimo, cobertura para perda total, roubo, furto, enchente, incêndio, colisão, abalroamento, capotagem e derrapagem.

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

JUSTIFICATIVA

A tecnologia e o desenvolvimentos dos meios de transporte e comunicação revolucionam permanentemente as relações humanas em todos os vértices. Tal desenvolvimento tecnológico facilita e cria oportunidades à todos.

As manifestações destas evoluções não são estranhas ao mundo do trabalho que é direta e severamente impactado. Há, sem dúvidas, aspectos significativamente positivos na evolução tecnológica para empregados e empregadores, notadamente o aumento de produtividade, a melhoria das condições de trabalho e as novas possibilidades.

Todavia se há numa perspectiva inúmeros avanços positivos, noutro a precarização do trabalho, a fragilidade das relações trabalhistas e a insegurança em relação aos

trabalhadores são notórios reflexos negativos que precisam de atenção legislativa de modo que possam ser mitigados.

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 o presente projeto de lei visa oferecer garantia mínima aos trabalhadores por aplicativo para que possam estar amparados nos casos de acidente, roubo, furto ou outras situações de risco.

Expõe-se a apreciação dos Nobres Pares a presente propositura legislativa em favor da qual se suplica apoio para aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2020.

Deputado Federal Rubens Otoni
(PT/GO)

Dep. Erika Kokay - PT/DF
Dep. José Guimarães - PT/CE
Dep. Helder Salomão - PT/ES
Dep. Paulo Teixeira - PT/SP
Dep. Patrus Ananias - PT/MG
Dep. Assis Carvalho
Dep. Afonso Florence - PT/BA
Dep. Frei Anastacio Ribeiro - PT/PB
Dep. Alexandre Padilha - PT/SP
Dep. Beto Faro - PT/PA
Dep. Vander Loubet - PT/MS
Dep. Maria do Rosário - PT/RS
Dep. Enio Verri - PT/PR
Dep. Valmir Assunção - PT/BA
Dep. Paulão - PT/AL
Dep. Marcon - PT/RS
Dep. Zeca Dirceu - PT/PR
Dep. Reginaldo Lopes - PT/MG
Dep. Célio Moura - PT/TO
Dep. Pedro Uczai - PT/SC
Dep. Jorge Solla - PT/BA
Dep. Marília Arraes - PT/PE
Dep. Henrique Fontana - PT/RS
Dep. Benedita da Silva - PT/RJ
Dep. Luizianne Lins - PT/CE
Dep. Paulo Guedes - PT/MG
Dep. João Daniel - PT/SE
Dep. Padre João - PT/MG
Dep. Vicentinho - PT/SP
Dep. José Airton Félix Cirilo - PT/CE
Dep. José Ricardo - PT/AM
Dep. Rogério Correia - PT/MG
Dep. Paulo Pimenta - PT/RS
Dep. Nilto Tatto - PT/SP
Dep. Airton Faleiro - PT/PA
Dep. Rui Falcão - PT/SP
Dep. Zé Carlos - PT/MA
Dep. Rejane Dias - PT/PI
Dep. Odair Cunha - PT/MG

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



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

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



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



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



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



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 diminuam 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



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



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;
.....



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



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



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





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

PROJETO DE LEI Nº 3.498, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião ordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação o Projeto de Lei nº 3.498/2019, o PL 5756/2019, o PL 5795/2019, o PL 6110/2019, e o PL 3516/2020, apensados, com Substitutivo, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Capitão Fábio Abreu, contra os votos dos Deputados Alexis Fonteyne, Joaquim Passarinho, Guiga Peixoto e Marco Bertaiolli. O Deputado Alexis Fonteyne apresentou voto em separado.

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, Joenia Wapichana, Julio Lopes, Lourival Gomes, Zé Neto, Alê Silva, Alexis Fonteyne, Hugo Leal, Joaquim Passarinho, José Ricardo, Josivaldo Jp e Robério Monteiro.

Sala da Comissão, em 29 de setembro 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/CD211864521200>



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

**SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO AO PROJETO DE LEI Nº 3498
DE 2019**
**(APENSADOS: PL 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
rata este artigo;



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Otto Alencar Filho
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214140673600>



.....
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 29 de setembro 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/CD214140673600>



COMISSÃO DE DES. ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

Projeto de Lei nº 3.498, de 2019

(Apensados PL 5795/2019; PL 5756/2019; PL 6110/2019 e PL 3516/2020)

Que 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

VOTO EM SEPARADO (Do Sr. Alexis Fonteyne)

I - Análise:

O Projeto de Lei dá nova redação ao inciso II do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, para 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.

Foram apensados ao projeto principal os seguintes projetos:

- Projeto de Lei nº 5795, de 2019, do Deputado Eduardo da Fonte, que obriga as empresas de aplicativos a contratar seguro por morte, invalidez temporária e permanente e despesas de assistência médica e suplementares em favor dos trabalhadores que operacionalizam a prestação de serviços e de terceiros, quando o sinistro ocorrer durante a prestação dos serviços;
- Projeto de Lei nº 5756, de 2019, do Deputado Alexandre Padilha e Outros, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana para garantir direitos mínimos aos motoristas de



transporte remunerado privado individual de passageiros e entregadores de aplicativo.

- Projeto de Lei nº 6.110, de 2019, do Deputado Luizão Goulart, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer a obrigatoriedade de contratação de seguro de vida para motoristas de aplicativos;
- Projeto de Lei nº 3.516, de 2020, do Deputado Rubens Otoni e Outros, que Institui obrigatoriedade de contratação de seguro de vida e automotiva por empresas que contratam serviços desta natureza por aplicativo.

II - Voto:

Inicialmente, cabe esclarecer que os seguros obrigatórios são regidos pelo Decreto Lei nº 73/1966, ato normativo recepcionado pela Constituição Federal com status de Lei Complementar. Portanto, qualquer alteração legislativa pertinente a este tema deve ser feita por instrumento normativo com status igual ou superior à Lei Complementar. Ademais, a Constituição Federal prevê em seu artigo 192, que o Sistema Financeiro Nacional, do qual a estrutura nacional de seguros faz parte, seja regulado também por Lei Complementar. Assim, entendemos que este projeto padece de vício de inconstitucionalidade formal.

Quanto ao mérito, importante ressaltar que o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT é uma obrigação imposta pelo Estado para todos os proprietários de veículos automotores. A fiscalização da sua quitação é feita por meio do licenciamento. Ou seja, o Certificado de Registro e Licenciamento somente poderá ser emitido caso o DPVAT, além de outras despesas administrativas, esteja devidamente quitado.

As empresas de aplicativo fornecem, por meio de sua tecnologia, uma plataforma digital para promover a intermediação entre usuários que desejam uma viagem e motoristas parceiros dispostos a fornecer esse serviço. Essas empresas não possuem carros ou frota, ou seja, não são proprietárias dos carros utilizados nas viagens.

Portanto, a responsabilização pelo DPVAT não deve recair sobre a empresa de aplicativo, uma vez que não possui a titularidade do automóvel utilizado. Além disso, cabe destacar que essas empresas não possuem controle sobre os veículos quando eles não estão sendo utilizados para transporte de passageiros.

Cabe registrar ainda que as empresas de aplicativo exigem a regularidade da documentação do veículo e do motorista para fins de registro nas plataformas, o que,



consequentemente, exige a quitação do DPVAT. Caso contrário, as empresas permitiriam que um veículo ou motorista irregular pudesse prestar os serviços de transporte, o que violaria a legislação vigente sobre o tema.

Na mesma linha dos argumentos já apresentados, exigir das empresas de aplicativo custeio de um seguro para danos materiais do condutor, como colisão, incêndio, furto ou roubo dos veículos; foge à razoabilidade, uma vez que a empresa não é proprietária do veículo a ser segurado. Por outro lado, é de conhecimento que muitas empresas têm parceria com algumas seguradoras, que oferecem produtos com melhores condições que as de mercado.

Em relação ao seguro para Acidentes Pessoais de Passageiros (APP), ao qual o autor do citado Projeto de Lei também confere a responsabilidade de quitação à empresa, o efeito prático será nulo, pois esse seguro já é ofertado sem custo.

III - Conclusão:

Diante do exposto, **votamos pela REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 3.498, de 2019 e de seus apensados: o Projeto de Lei nº PL 5795/2019, Projeto de Lei nº 5756, de 2019, Projeto de Lei nº 6.110, de 2019 e Projeto de Lei nº 3.516, de 2020.

Deputado ALEXIS FONTEYNE

NOVO-SP





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antônio Carlos Rodrigues - PL/SP

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.498, DE 2019

Apensados: PL nº 5.756/2019, PL nº 5.795/2019, PL nº 6.110/2019 e PL nº 3.516/2020

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 ANTONIO CARLOS RODRIGUES

I - RELATÓRIO

Está sob análise o PL nº 3.498, de 2019, cuja autoria é do Deputado Altineu Côrtes, o qual “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”.

Foram apensados ao projeto principal:

- PL nº 5.756/2019, de autoria do Deputado Alexandre Padilha e outros, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para garantir direitos mínimos aos

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 683 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5683/3683 | dep.antoniocarlosrodrigues@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antônio Carlos Rodrigues - PL/SP

motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros e entregadores de aplicativo;

- PL nº 5.795/2019, de autoria do Deputado Eduardo da Fonte, que obriga as empresas de aplicativos a contratar seguro por morte, invalidez temporária e permanente e despesas de assistência médica e suplementares em favor dos trabalhadores que operacionalizam a prestação de serviços e de terceiros, quando o sinistro ocorrer durante a prestação dos serviços;
- PL nº 6.110/2019, de autoria do Deputado Luizão Goulart, que altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer a obrigatoriedade de contratação de seguro de vida para motoristas de aplicativos;
- PL nº 3.516/2020, de autoria do Deputado Rubens Otoni e outros, que institui obrigatoriedade de contratação de seguro de vida e automotivo por empresas que contratam serviços dessa natureza por aplicativo.

Os projetos foram distribuídos às Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS), de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), esta última apenas para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

A apreciação das proposições é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e o art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Na CDEICS, em 14 de julho de 2021, foi apresentado o parecer do Relator, Deputado Capitão Fábio Abreu, pela aprovação do PL principal, do PL nº 5.756/2019, do PL nº 5.795/2019, do PL nº 6.110/2019, e do PL nº





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antônio Carlos Rodrigues - PL/SP

3.516/2020, apensados, com Substitutivo. A CDEICS aprovou o Parecer em 29 de setembro de 2021.

Na CVT, em 1º de junho de 2022, foi apresentado o parecer do Relator, Deputado Bosco Costa, pela aprovação do PL principal, do PL nº 5.756/2019, do PL nº 5.795/2019, do PL nº 6.110/2019, e do PL nº 3.516/2020, apensados, na forma do Substitutivo adotado pela CDEICS, com subemenda. Entretanto, o parecer não foi apreciado. Em 19 de outubro de 2022, as proposições foram devolvidas pelo Relator.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas aos projetos nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O PL nº 3.498, de 2019, assim como os quatro apensados, pretendem instituir obrigações para as empresas de intermediação de serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, também chamado transporte por aplicativo. Entre as obrigações, destaca-se o dever de, às expensas das empresas que intermediam os serviços, contratação do seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP), do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por veículos automotores de via terrestre (Dpvat), de veículos em caso de colisão, incêndio, furto ou roubo e de seguro de vida para motoristas parceiros.

Vê-se que os propósitos são nobres. Visam ao amparo dos motoristas que, em diversas cidades do País, se encontram em situações de risco, seja pelo aspecto do trânsito, seja da segurança pública. A proposta merece nosso apoio.

Primeiramente, ressaltamos que, atualmente, as empresas se beneficiam dos serviços prestados pelos motoristas parceiros, sem, contudo,





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antônio Carlos Rodrigues - PL/SP

contribuir financeiramente no serviço de transporte. Recebem os bônus sem correr os riscos pelos quais passam os motoristas. As proposições vêm para sanar essa distorção.

Ademais, alocar o dever de pagamento do seguro APP às empresas mitiga o risco desses seguros não estarem válidos, por atraso no pagamento do prêmio, conferindo maior segurança e bem-estar aos usuários do serviço, que estarão amparados em casos de sinistros. É válido lembrar que, infelizmente, o número de mortes e lesões no trânsito ainda é elevado no Brasil, o que indica risco aos usuários do serviço.

Além disso, ao se impor o pagamento à empresa, evita-se a situação de contratação de seguros na qual o contratante omite a informação de que o veículo está sendo utilizado no transporte remunerado privado individual de passageiros. Isso é relevante porque, configurada a fraude, a seguradora poderia negar a indenização, trazendo sensíveis prejuízos aos cidadãos que utilizam esse tipo de transporte.

Nota-se que a proposta, ao mesmo tempo em que provê melhores condições aos motoristas, garante segurança aos cidadãos usuários dos serviços de transporte.

Por fim, tendo em vista os pertinentes ajustes do Relator na primeira Comissão, realizados para combinar os aspectos mais relevantes dos cinco projetos apreciados, endossamos seu Substitutivo. Merece destaque a manutenção de dispositivos que tratam da política de segurança dos motoristas e de desencorajamento de jornadas de trabalho excessivas. Carece, contudo, de pequeno ajuste no que se refere ao seguro obrigatório exigido para circulação de veículos, tendo em vista a extinção do Dpvt e a criação do Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT), instituído pela Lei Complementar nº 207, de 2024.





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antônio Carlos Rodrigues - PL/SP

Por essas razões, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela APROVAÇÃO do PL nº 3.498, de 2019, do PL nº 5.756, de 2019, do PL nº 5.795, de 2019, do PL nº 6.110, de 2019, e do PL nº 3.516, de 2020, nos termos do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, com a Subemenda nº 1 anexa.

Sala da Comissão, em de de 2023.

ANTONIO CARLOS RODRIGUES
Deputado Federal – PL/SP
Relator





CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Antônio Carlos Rodrigues - PL/SP

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.498, DE 2019

Apensados: PL nº 5.756/2019, PL nº 5.795/2019, PL nº 6.110/2019 e PL nº 3.516/2020

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

SUBEMENDA Nº 1

Substitua-se, no inciso II do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 2012, constante do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS), a expressão “Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT)” por “Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT)”.

Sala da Comissão, em de de 2024.

ANTONIO CARLOS RODRIGUES

Deputado Federal – PL/SP

Relator

2024-7079

Câmara dos Deputados | Anexo III - Gabinete 683 | CEP 70160-900 - Brasília/DF
Tels (61) 3215-5683/3683 | dep.antoniocarlosrodrigues@camara.leg.br





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.498, DE 2019

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 3.498/2019 e dos PLs 5756/2019, 5795/2019, 6110/2019, 3516/2020, apensados, na forma do Substitutivo Adotado pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, com subemenda, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Antonio Carlos Rodrigues.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Gilberto Abramo - Presidente, Luiz Fernando Faria - Vice-Presidente, Bruno Ganem, Cristiane Lopes, Diego Andrade, Duda Ramos, Leônidas Cristino, Marco Brasil, Mauricio Neves, Rosana Valle, Rubens Otoni, Alencar Santana, Antonio Carlos Rodrigues, Bebeto, Cobalchini, Denise Pessôa, Luciano Azevedo, Mauricio Marcon, Neto Carletto e Ricardo Ayres.

Sala da Comissão, em 19 de junho de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO
Presidente





CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.498, DE 2019

(Apensados: PL 5.756/2019, PL 5.795/2019, PL 6.110/2019 e PL 3.516/2020)

SUBEMENDA ADOTADA PELA COMISSÃO

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.

Substitua-se, no inciso II do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 2012, constante do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços (CDEICS), a expressão “Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT)” por “Seguro Obrigatório para Proteção de Vítimas de Acidentes de Trânsito (SPVAT)”.

Sala da Comissão, em 19 de junho de 2024.

Deputado GILBERTO ABRAMO
Presidente

