

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

PROJETO DE LEI Nº 58, DE 2020

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, para dispor sobre o limite de remuneração dos serviços de plataformas digitais de transporte individual de passageiros, e dá outras providências.

Autor: Deputado ALEXANDRE FROTA

Relator: Deputado VITOR LIPPI

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 58/2020, de autoria do nobre Deputado Alexandre Frota, apresenta alterações na Lei nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, na qual define que os Municípios e o Distrito Federal deverão estabelecer, de forma exclusiva, que a remuneração das plataformas digitais de transporte não poderá exceder 20% do valor total da corrida paga pelo passageiro ao motorista.

O Projeto foi distribuído em 04/02/2020, pela ordem, às Comissões de Viação e Transportes; Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; e Constituição e Justiça e Cidadania. Nesta legislatura, foi redistribuída para as Comissões de Desenvolvimento Econômico e de Indústria, Comércio e Serviços. Encaminhada ao nosso Colegiado recebemos a honrosa missão de relatar a proposição.

Cabe-nos agora, nesta Comissão de Desenvolvimento Econômico, apreciar a matéria quanto ao mérito, nos aspectos atinentes às atribuições do Colegiado, nos termos do art. 32, VI, do Regimento Interno desta Casa. Na comissão de Viação e Transportes a matéria foi apreciada e rejeitada.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 58/2020, dispõe que os Municípios e o Distrito Federal deverão estabelecer o limite de remuneração pelos serviços da plataforma digital de transporte individual de passageiros que não poderá exceder 20% do valor total da corrida paga pelo passageiro ao motorista.



De acordo com o autor esta medida de limitar o valor auferido pelos aplicativos seria uma maneira de promover maior ganho ao motorista, a parte mais desamparada na relação contratual. De fato, o motorista é a parte mais vulnerável na relação estabelecida entre ele e o aplicativo.

O ganho do motorista depende de vários fatores, tais como o valor por quilômetro rodado baseado na distância a ser percorrida, o valor médio do tempo da viagem e da tarifa dinâmica, termo que compreende a metodologia que aumenta o valor da corrida conforme o período de maior ou menor demanda por corridas. Mesmo com tantas variáveis deve-se definir um valor mínimo para cada corrida. A questão é; após o abatimento de tantas taxas e do lucro da empresa, o quanto que de fato fica para o motorista?

Embora estejamos em uma relação privada, onde impera a vontade entre as partes, devendo a atuação de o Estado ser mínima, observa-se que a relação entre empresas de aplicativos e motoristas é extremamente desigual e comporta condições e custos operacionais muito maiores aos motoristas que às empresas. Cabe, portanto, ao Estado, proteger a parte mais vulnerável que tem sofrido com uma relação abusiva e desproporcional a partir de um controle maior sobre as ações das plataformas que operam os aplicativos de transporte privado de passageiros.

Ainda que as empresas arquem com despesas relativas à manutenção tecnológica, publicidade e gestão operacional, elas dispõem de condições econômicas muito mais favoráveis para suportar tais encargos do que os motoristas, cuja renda é diretamente afetada pelos custos de operação.

Quanto aos motoristas a dinâmica abrange fatores ligados à sua capacidade laboral de prover seu próprio sustento e de sua família. Como a parte mais vulnerável e dependente da plataforma e da oferta de sua própria capacidade para estar com saúde, deve estar apto diariamente para operar no trânsito durante todo o dia e de manejar seu próprio carro. Pois garantir que o próprio carro esteja em condições, devendo custear os valores da manutenção e do combustível que são altos.

Em contraponto, as empresas afirmam manter parcerias com postos de combustíveis, aplicativos de pagamento e oficinas mecânicas, com o objetivo de reduzir os custos dos motoristas. No entanto, essas iniciativas não alcançam todas as cidades nem contemplam todas as empresas, o que as torna pouco efetivas para a maioria dos trabalhadores de aplicativos de transporte.

Além disso, é importante considerar a exposição constante desses profissionais ao trânsito intenso das grandes cidades, fator que afeta diretamente sua saúde e bem-estar.



Apresentação: 01/12/2025 13:35:22.603 - CDE
PRL 4 CDE => PL 58/2020

PRL n.4

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2025.

Relator



SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 58, DE 2020

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, para dispor sobre o limite de remuneração dos serviços de plataformas digitais de transporte individual de passageiros, e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O artigo 11-A da Lei 12.587 de 2012 passa a vigorar com o acréscimo do inciso IV:

Art. 11-A

Parágrafo único

.....
“IV- A empresa operadora de aplicativos de transporte individual de passageiros deverá reter somente 25% (vinte e cinco por cento) do valor total pago pelo usuário por cada viagem, devendo o restante deste valor ser destinado ao motorista parceiro, deduzidos apenas os tributos e encargos incidentes sobre a operação, quando houver, sendo vedada a cobrança direta ou indireta de quaisquer taxas adicionais.” (NR)

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

Sala da Comissão, em de de 2025.

Deputado VITOR LIPPI
Relator

