

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 1.471, DE 2022

Apensados: PL nº 1.484/2022, PL nº 1.788/2022, PL nº 2.901/2023, PL nº 4.751/2023, PL nº 5.283/2023, PL nº 5.284/2023, PL nº 1.043/2024 e PL nº 2.295/2024

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

**Autores:** Deputados FELÍCIO LATERÇA E DELEGADO PABLO

**Relator:** Deputado HENDERSON PINTO

## I – RELATÓRIO

Por força da alínea “d” do inciso XX do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Viação e Transportes, para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 1.471/2022. O texto propõe que a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros definida pelos Municípios e pelo Distrito Federal inclua limite mínimo de repasse de valores aos motoristas. Apensadas, tramitam as seguintes proposições:

- Projeto de Lei nº 1.484/2022, que limita a remuneração de plataformas de intermediação de transportes de passageiros a 10% do valor cobrado do passageiro;
- Projeto de Lei nº 1.788/2022, que estabelece que “impor custos abusivos ou desproporcionais aos profissionais que utilizem aplicativos virtuais para a prestação de



serviços de transporte” caracteriza infração da ordem econômica;

- Projeto de Lei nº 2.901/2023, que impõe “taxa máxima semanal de 15% do total dos ganhos da corrida para as empresas que prestam serviços de transporte privado de passageiros por aplicativo”;
- Projeto de Lei nº 5.284/2023, que estabelece que “empresa que atua no transporte remunerado privado individual de passageiros não poderá se apropriar de percentual superior a 10% (dez por cento) do valor das viagens realizadas pelos condutores”;
- Projeto de Lei nº 2.295/2024, que fixa o limite máximo de 5% (cinco por cento) como percentual de comissão a ser descontado pelas empresas de transporte individual e de entrega por aplicativo dos motoristas e entregadores, por corrida realizada;
- Projeto de Lei nº 4.751/2023, que estabelece que a taxa de serviço não será superior a 15% (quinze por cento) do valor cobrado do passageiro e isenta a cobrança de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos motoristas do transporte remunerado individual de passageiros;
- Projeto de Lei nº 5.283/2023, que estabelece valores mínimos em reais para tarifa básica, quilômetro rodado, minuto rodado, minuto parado e corrida mínima, sendo proposto o valor de R\$ 11,50 (onze reais e cinquenta centavos); e
- Projeto de Lei nº 1.043/2024, que atribui aos Municípios e ao Distrito Federal a competência para definir taxas e tarifas para os serviços de transporte por aplicativo, visando garantir a competitividade, a qualidade e a acessibilidade desses serviços.



Registre-se, desde logo, que, no caso específico do Projeto de Lei nº 1.788, de 2022, embora a proposição busque enfrentar eventual desequilíbrio nas relações entre plataformas digitais e profissionais que utilizam aplicativos de transporte, a solução legislativa proposta revela-se inadequada sob o ponto de vista regulatório. A iniciativa pretende caracterizar como infração à ordem econômica a imposição de custos considerados abusivos ou desproporcionais aos motoristas, matéria que já se encontra disciplinada no âmbito do sistema brasileiro de defesa da concorrência, especialmente pela Lei nº 12.529/2011, responsável por estabelecer os mecanismos de repressão a práticas anticompetitivas e por atribuir ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica a competência para análise e julgamento dessas condutas.

Ademais, estudos técnicos apresentados por entidades representativas do setor de transportes indicam que a criação de tipificação específica para a relação econômica entre plataformas digitais e prestadores de serviço pode gerar sobreposição normativa, insegurança jurídica e distorções concorrenciais, uma vez que tais relações contratuais possuem características próprias de mercados digitais dinâmicos. Intervenções legislativas excessivamente rígidas podem, inclusive, reduzir a flexibilidade operacional das plataformas, afetar o equilíbrio econômico do modelo de intermediação tecnológica e, como consequência, impactar negativamente a oferta de serviços e os custos suportados pelos usuários.

Dessa forma, embora a preocupação com a proteção dos profissionais que utilizam aplicativos seja legítima, entende-se que o ordenamento jurídico já dispõe de instrumentos adequados para coibir eventuais práticas abusivas, não se mostrando necessária a criação de nova hipótese legal de infração concorrenciais específica para o setor. Por tais razões, esta relatoria entende que o Projeto de Lei nº 1.788, de 2022, não contribui para o aprimoramento do marco regulatório do transporte individual por aplicativo, razão pela qual se manifesta por sua rejeição.

Após a análise desta Comissão de Viação e Transportes, as proposições serão apreciadas pela Comissão de Indústria, Comércio e Serviços. Na sequência, a Comissão de Finanças e Tributação também se pronunciará quanto ao mérito e quanto à adequação financeira e orçamentária



dos projetos. Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa das propostas.

As proposições estão sujeitas à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramitam em regime ordinário.

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

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei em análise propõe que a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros definida pelos Municípios e Distrito Federal inclua limite mínimo de repasse de valores aos motoristas.

Somos favoráveis à aprovação da matéria, embora não concordemos com muitos dos argumentos apresentados por alguns dos autores.

A expansão das plataformas digitais trouxe ganhos relevantes, mas também evidenciou assimetrias na relação entre plataformas e motoristas, especialmente quanto à previsibilidade da remuneração.

Nesse contexto, o Substitutivo apresentado avança ao estabelecer critério objetivo mínimo de repasse ao motorista, fixado em 80% do valor total pago pelo usuário, quando houver intermediação financeira pela plataforma.

Tal medida não se configura como controle direto de preços, mas como diretriz regulatória incidente sobre o serviço de transporte, cuja competência é municipal. O parâmetro atua sobre a remuneração do serviço prestado pelo motorista, preservando a liberdade econômica das plataformas.



Adicionalmente, a medida contribui para reduzir assimetrias informacionais e ampliar a transparência na relação entre motoristas e plataformas.

No que se refere ao PL nº 1.788, de 2022, entendemos que a proposição não deve prosperar. A matéria já se encontra disciplinada pela Lei nº 12.529, de 2011, sendo desnecessária nova tipificação legal, sob pena de gerar insegurança jurídica e distorções concorrenciais.

Diante do exposto, **votamos pela aprovação** do Projeto de Lei nº 1.471, de 2022, e dos apensados, **com exceção do PL nº 1.788**, de 2022, pelo qual votamos pela rejeição, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em            de            2026.

Deputado **HENDERSON PINTO**  
Relator



# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.471, DE 2022 E AOS APENSADOS PL Nº 1.484/2022, PL Nº 2.901/2023, PL Nº 4.751/2023, PL Nº 5.283/2023, PL Nº 5.284/2023, PL Nº 1.043/2024 E PL Nº 2.295/2024

Apresentação: 31/03/2026 14:37:24.660 - CVT  
PRL 1 CVT => PL 1471/2022

PRL n.1

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

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587/2012, para estabelecer diretrizes relativas à transparência e aos critérios de repasse da remuneração aos motoristas no serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros intermediado por aplicativos ou plataformas digitais.

Art. 2º O art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.11A.....

Parágrafo

único. ....

.....

.....

IV – estabelecimento de valor mínimo, não inferior a 80% (oitenta por cento) do valor total pago pelo usuário, a ser repassado ao motorista pelo fornecedor do aplicativo ou plataforma de comunicação em rede, quando este



intermediar o pagamento da tarifa, observado o disposto na regulamentação municipal e distrital;

V – exigência de recálculo da tarifa devida em caso de mudanças na rota em viagem já iniciada, com repasse proporcional ao motorista, nos termos do inciso IV;

VI – exigência de disponibilização, ao passageiro e ao motorista, de demonstrativo detalhado da composição da tarifa da viagem, com a discriminação das parcelas referentes à intermediação tecnológica, tributos incidentes, valor repassado ao motorista e demais componentes do preço final do serviço.” (NR)

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

Sala da Comissão, em            de            2026.

Deputado **HENDERSON PINTO**

Relator

