

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 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. Os projetos apensados, no mesmo sentido, visam regular os repasses dos valores referentes aos serviços de transporte prestados pelos 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 de eficiência e ampliação da oferta de transporte, mas também evidenciou assimetrias na relação entre plataformas e motoristas, especialmente quanto à previsibilidade da remuneração e à transparência na formação dos preços.

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, nos termos da Constituição Federal e da Lei nº 12.587/2012. 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, ampliar a previsibilidade da remuneração e fortalecer a transparência nas relações entre motoristas e plataformas.

No que se refere à proteção previdenciária, o Substitutivo também aperfeiçoa a legislação ao atribuir às plataformas o dever de promover a inscrição dos motoristas no Regime Geral de Previdência Social, assegurando sua inclusão como segurados obrigatórios, nos termos da Lei nº 8.213/1991. A medida busca reduzir lacunas de proteção social sem impor, de forma automática, o reconhecimento de vínculo empregatício, preservando a segurança jurídica do modelo.

No que se refere ao Projeto de Lei nº 1.788/2022, que pretende caracterizar como infração da ordem econômica a imposição de custos abusivos aos motoristas, entendemos que a proposição não deve prosperar. A matéria já se encontra disciplinada pela Lei nº 12.529/2011, cabendo ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica a apuração dessas condutas. A criação de nova tipificação pode gerar sobreposição normativa, insegurança jurídica e distorções concorrenciais.

Diante do exposto, **votamos pela aprovação** do Projeto de Lei nº 1.471, de 2022, e dos 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, **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: 04/05/2026 10:15:59.980 - CVT
PRL 3 CVT => PL 1471/2022

PRL n.3

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.

.....

.....

III – as plataformas deverão proceder com a inscrição dos motoristas no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), assegurando sua vinculação como segurados obrigatórios do Regime Geral de Previdência Social, nos termos da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991;



IV – estabelecimento de valor mínimo, não inferior a 80% do valor total pago pelo usuário a ser repassado ao motorista pelo fornecedor do aplicativo ou plataforma de comunicação em rede, quando esse intermediar o pagamento da tarifa;

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

VI – exigência de disponibilização, ao passageiro e ao motorista, de extrato analítico e discriminado contendo os valores relativos a tarifas, taxas, tributos, repasses e quaisquer outras parcelas que integrem o preço final do serviço, vedada qualquer divergência entre os valores informados ao usuário final e ao condutor por meio do aplicativo.” (NR)

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

Sala da Comissão, em de 2026.

Deputado **HENDERSON PINTO**

Relator

