



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 737, DE 2021

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, (Mobilidade Urbana), para regulamentar o transporte remunerado privado de mercadorias, delivery e multidelivery, solicitadas exclusivamente por aplicativo on-line nas plataformas de comunicação em rede.

AUTORIA: Senadora Kátia Abreu (PP/TO)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora **Kátia Abreu**

PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, (Mobilidade Urbana), para regulamentar o transporte remunerado privado de mercadorias, *delivery* e *multidelivery*, solicitadas exclusivamente por aplicativo on-line nas plataformas de comunicação em rede.



SF/21380.85366-12

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º.....

.....

XIV – transporte remunerado privado de mercadorias *delivery* e *multidelivery*: serviço remunerado de entrega de produtos ou serviços, cuja solicitação seja feita exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos de *delivery* on-line ou outras plataformas de comunicação em rede. (NR) ”

.....

“Art.11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte remunerado privado *delivery* e *multidelivery* previstos no inciso XIV do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

§ 1º O serviço de transporte remunerado privado de que trata o *caput*, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao prestador do serviço que cumprir as seguintes condições:

I – no caso de o prestador de serviço optar pelo transporte de carro ou motocicleta, o mesmo deverá possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria adequada, que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - exigência de inscrição do prestador de serviço como microempreendedor individual (MEI) ou 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.

III – exigência de contratação do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT),

§ 2º A empresa detentora da plataforma digital deverá ofertar, sem ônus ao prestador de serviço cadastrado:

I - seguro de acidentes pessoais;

II - equipamentos de proteção individual (EPI) e produtos de higiene pessoal para prevenção de contágio durante períodos de pandemia e de emergência em Saúde Pública de Importância Nacional.

§ 3º Para os fins do transporte de que trata o inciso XIV do art. 4º desta Lei, os condutores de motocicleta deverão observar e se adequar o disposto nos parágrafos II, III e IV, do art. 139-A, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB) e os condutores de bicicleta deverão observar e se adequar ao disposto no art 105, inciso VI da mesma Lei. (NR) ”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A Constituição da República dispõe que “é assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei” (art. 170, parágrafo único), e ainda que “é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer” (art. 5, XIII). Notem que a CF garante a livre iniciativa dos cidadãos, sem que o Poder Público possa exercer qualquer óbice, quando não se trata de atividade ilegal. Igualmente, a Constituição assegura que qualquer trabalho, profissão ou ofício pode ser exercido dentro das qualificações que a lei estabelecer. Isso evidencia o dever do Poder Público de regulamentar as atividades, sob pena de se criar certa lacuna jurídica, uma incongruência constitucional, uma vez que, constitucionalmente, o

Estado garante o exercício das atividades condicionando-o ao atendimento das qualificações estabelecidas em lei.

Nesse sentido, os aplicativos de *delivery* e *multidelivery* são a atividade econômica que tem crescido e disseminado por todo o país, sobretudo após o período de pandemia da Covid-19 que vivemos. Por meio do *smartphone*, os usuários têm acesso a diversas categorias de produtos em vários estabelecimentos, como comida, remédios, roupas, flores, itens de papelaria e até mesmo dinheiro. Depois que o produto é solicitado, a plataforma assume a mediação do contrato entre o fornecedor e o comprador, que pode até mesmo acompanhar a entrega do pedido em tempo real. As entregas são efetuadas pelos prestadores de serviço através de motos, carros, bicicletas e outros meios de locomoção.

Os serviços de transporte privado *delivery* e *multidelivery* existem no Brasil há poucos anos, mas já são uma realidade e representam uma grande fatia do mercado de serviços de entrega. De acordo com a imprensa especializada, somente em 2018 o mercado de entrega on-line de comida faturou, em todo o mundo, US\$ 82,7 bilhões. A expectativa de faturamento até 2023 é de US\$ 137,6 bilhões. No Brasil, de acordo com pesquisa da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes (ABRASEL), o crescimento constante do número de pedidos via aplicativo faz com que o setor, movimente no Brasil, cerca de R\$11 bilhões a cada 12 meses. Aliar praticidade e agilidade na entrega de produtos ou serviços, seja em casa ou no trabalho, faz com que o seguimento *delivery* aqueça o mercado de trabalho e crescimento da economia.

O crescimento não é só no faturamento, mas também no contingente. Levantamento do Instituto de Pesquisa Locomotiva, conforme matéria veiculada¹ em 2019 pelo jornal Estadão, os aplicativos de serviços como iFood, Uber Eats, 99, Rapp, Loggi entre outros, cerca de 3,8 milhões de trabalhadores utilizam hoje as plataformas como fonte de renda, isso corresponde a 15,5% dos trabalhadores autônomos do Brasil², conforme IBGE/Pnad_Contínua/2019.

¹ <https://www.ilocomotiva.com.br/single-post/2019/04/29/ESTAD%C3%83O-Na-crise-aplicativos-como-Uber-e-iFood-viram-maior-empregador-do-pa%C3%ADs>

² <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9171-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-mensal.html?edicao=26737&t=quadro-sintetico>

Dados mais recentemente, em matéria veiculada na tv³, o Presidente da Associação Brasileira de Vendas On-line – AB020, informou que hoje no Brasil, 5,5 milhões de prestadores de serviços entre entregadores e motoristas, estão operando na modalidade *delivery*, o que corresponde a 22% dos autônomos em 2020. Se todos esses prestadores cumprirem a exigência de inscrição do prestador de serviço como microempreendedor individual (MEI) como prevê esta proposição, o potencial de arrecadação com o pagamento da contribuição pode chegar a R\$3,3 bilhões ao ano.

Como se vê, o crescimento desse segmento tem se acentuado, ainda mais agora em que as pessoas estão passando por uma quarentena social devido à pandemia do Covid-19. A ida ao comércio tem sido restrita, o que tem impulsionado o sistema de *delivery* no Brasil, mudando a rotina de bares, restaurantes, lanchonetes e consumidores.

Portanto, cada vez mais restaurantes, lanchonetes, bares, padarias entre outros estabelecimentos de vários segmentos, oferecem entregas em domicílio para consumidores que têm cada vez menos tempo e valorizam mais a comodidade. Ao mesmo tempo, em época de altas taxas de desemprego, o cidadão enxerga no serviço de entrega uma alternativa de auferir renda.

A exemplo do que ocorreu com o transporte remunerado privado de passageiros, estamos diante daquilo que a literatura chama de “*inovação disruptiva*”. Assim como ocorreu com a regulamentação do transporte remunerado privado individual, precisamos estabelecer algumas regras para regulamentar a atividade e oferecer algumas garantias mínimas para os prestadores de serviço, usuários do aplicativo e aos estabelecimentos comerciais.

Nesse sentido, propomos a alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências. Inicialmente, definimos em lei o termo “transporte remunerado privado *delivery* e *multidelivery*”. Ato contínuo, estabelecemos a competência dos Municípios para regulamentar a atividade, sem abrir mão de exigências mínimas, que deverão ser cumpridas por todos, como a inscrição de atividade remunerada na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e a contratação do seguro obrigatório

³ <https://globoplay.globo.com/v/8421653/>

DPVAT. Também está definido a exigência de inscrição do prestador de serviço como microempreendedor individual (MEI) ou como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), garantindo que todos os prestadores de serviços contarão com os benefícios previdenciários estabelecidos em lei.

Ademais, os motociclistas deverão observar e se adequar as exigências do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) referentes à condução de moto-frete presentes no art. 139-A, e aos ciclistas deverão observar as exigências do art. 105, do mesmo Código; referentes à itens obrigatórios de segurança.

Incluímos apenas algumas obrigações a serem cumpridas pelas plataformas digitais: (i) oferecer aos entregadores, sem custos, o seguro de acidentes pessoais, assim, os trabalhadores, poderão exercer suas atividades protegidos contra eventuais acidentes, que costumam ter coberturas maiores que as do DPVAT, sem falar nos ciclistas que não têm cobertura de seguro algum, (ii) ofertar equipamentos de proteção individual (EPI) e produtos de higiene pessoal para prevenção de contágio durante períodos de pandemia e de emergência em Saúde Pública de Importância Nacional.

Ante o exposto, conto com o apoio das nobres Senadoras e Senadores para a célere aprovação deste importante projeto.

Sala das Sessões,

Senadora **KÁTIA ABREU**

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>
- Lei nº 8.213, de 24 de Julho de 1991 - Lei de Benefícios da Previdência Social; Lei de Cotas para Pessoas com Deficiência - 8213/91
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1991;8213>
 - alínea h do inciso V do artigo 11
- Lei nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro - 9503/97
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1997;9503>
 - artigo 139-
- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana; Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12
<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>