



CÂMARA DOS DEPUTADOS

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.

DESPACHO:

APENSE-SE AO PL-3498/2019.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

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.

FIM DO DOCUMENTO