

PROJETO DE LEI Nº , 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.

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 de novembro de 2019.

LUIZÃO GOULART
Deputado Federal Republicanos/PR