



C0077946A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

## PROJETO DE LEI N.º 5.622, DE 2019

(Do Sr. Pastor Sargento Isidório)

Altera a Lei nº 13.640, de 2018, para reconhecer a relação de emprego entre o motorista de aplicativo e a empresas que operam o aplicativo.

**DESPACHO:**

APENSE-SE AO PL-5069/2019.

**APRECIAÇÃO:**

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

### PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, que regulamentou o transporte remunerado privado individual de passageiros, passa a vigorar com a seguinte redação:

***"Art. 1º-A Fica reconhecido o vínculo empregatício entre as empresas e os motoristas que prestam serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede." (AC)***

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICATIVA

Os jornais noticiaram que, no dia 18/9/2019, o Estado da Califórnia (EUA) foi sancionada uma lei que obriga empresas de aplicativos de transporte a contratarem os motoristas, que deixam de serem considerados autônomos.<sup>1</sup>

Segundo a matéria jornalística, a normativa, acompanhada muito de perto por outros estados, responde a críticas de que as empresas de transportes negam benefícios aos motoristas.

Conforme a lei, os trabalhadores na Califórnia, o estado americano com o maior PIB do país, devem ser descritos como funcionários, e não terceirizados, se seu trabalho, ou desempenho, for controlado pela empresa, ou se fizerem parte do negócio habitual da mesma.

Estima-se que hoje as empresas de aplicativos como a UBER e a CABIFY são as maiores empregadoras do Brasil. Com a dificuldade de encontrar um emprego fixo no Brasil, cada vez mais pessoas buscam esse tipo de relação precária. Muitos trabalham de 12 a 18 horas, de segunda a segunda, como motorista de praça.

Do que recebe, o trabalhador repassa de 20% a 35% para o aplicativo, a depender da corrida. Uma outra parte substancial do que ganha paga a manutenção do automóvel próprio e o consumo da gasolina, que não para de subir. No fim das contas, sobra muito pouco para sobreviver e sustentar a família. Não tem direito a 13º, férias ou FGTS. Se ficar doente ou tiver qualquer outro contratempo e não trabalhar,

<sup>1</sup> <https://exame.abril.com.br/negocios/california-sanciona-lei-que-considera-motorista-de-uber-como-funcionario/>

não ganha, passa fome.

Já as empresas de aplicativo não tem qualquer risco e faturam alto, explorando os trabalhadores. A injustiça dessa relação chegou a tal nível que até na Califórnia, berço das empresas de aplicativos e do capitalismo, o Poder Legislativo se viu obrigado a estabelecer uma forma de proteção dos trabalhadores.

O trabalhador brasileiro tem o mesmo direito de ser tratado de forma digna. Por isso, estou propondo, como no caso dos EUA, que os motoristas de aplicativo sejam considerados empregados das empresas a que estão vinculados, com direito ao 13º, férias, auxílio-doença e FGTS.

Sala das Sessões, em 22 de outubro de 2019.

**Deputado SARGENTO PASTOR ISIDÓRIO  
AVANTE/BA**

<b>LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA</b>
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

### **LEI N° 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º .....

.....  
X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

....." (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

"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."

"Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
- III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros."

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 26 de março de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

MICHEL TEMER  
Dyogo Henrique de Oliveira  
Gilberto Kassab

**FIM DO DOCUMENTO**