



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.

APRECIÇÃO:

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.¹

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,

¹ <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**

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 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