



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.795, DE 2019

(Do Sr. Eduardo da Fonte)

Obriga as empresas de aplicativos a contratar seguro por morte, invalidez temporária e permanente e despesas de assistência médica e suplementares em favor dos trabalhadores que operacionalizam a prestação de serviços e de terceiros, quando o sinistro ocorrer durante a prestação dos serviços.

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. Ficam as pessoas jurídicas que operam plataformas digitais de intermediação da oferta de bens e serviços, por meio de transações que se iniciam na internet, obrigadas a contratar seguro em favor das pessoas físicas que operacionalizam o serviço final de intermediação da oferta de bens e serviços e de terceiros, em razão de sinistros ocorridos durante a prestação destes serviços, que compreenda as indenizações por morte, invalidez temporária ou permanente e despesas de assistência médica e suplementares.

Art. 2º. As despesas com a contratação do seguro não poderão ser descontadas dos valores devidos às pessoas físicas que operacionalizam o serviço final de intermediação da oferta de bens e serviços.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor em 120 (cento e vinte) dias após a data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Estamos propondo que as empresas de aplicativos da *internet* sejam obrigadas a contratar, em nome dos prestadores de serviços/parceiros, um seguro que atenda ao trabalhador e a terceiros, em razão de acidentes ocorridos durante a prestação dos serviços. O seguro deverá cobrir invalidez temporária, nos casos em que o trabalhador não possa trabalhar, ou permanente, despesas de assistência médica e suplementares e indenizações por morte.

Com isso visamos corrigir a grave distorção provocada pelo fenômeno da “uberização” do trabalho, o qual força o trabalhador a ser profissional autônomo, sem ter condições de ser. A “uberização” não reconhece o vínculo empregatício entre os prestadores de serviços e as empresas de aplicativo. Isso nega aos trabalhadores direitos sociais e trabalhistas básicos, como salário mínimo, descanso remunerado, férias, décimo-terceiro salário, auxílio-doença etc.

É fácil observar nas ruas das cidades brasileiras jovens de bicicleta, com enormes bolsas térmicas nas costas, que são pagas por eles mesmos, prestando serviços de entrega de todo tipo de mercadoria. Também é muito comum encontrar trabalhadores prestando serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros.

As empresas de aplicativos afirmam que os prestadores de serviço são profissionais autônomos/parceiros, e não empregados, e que entre eles não existe uma relação de emprego, mas um contrato de prestação de serviços regido pelo Código Civil. Essas empresas dizem que seu cliente é o prestador de serviços/parceiro e que é este quem contrata com a corporação o serviço de captação e angariação de clientes, e não o contrário.

O que existe na prática é uma falsa autonomia, uma servidão voluntária, pois o trabalhador fica à espera do trabalho que as empresas de aplicativo oferecem. Na verdade, o trabalhador tem opção de passar fome ou de se submeter

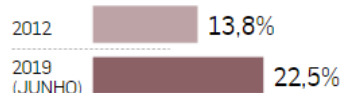
às condições de trabalho do início da Revolução Industrial, quando não existiam medidas de segurança para os trabalhadores, as jornadas chegavam a até 16 horas por dia, sem direito a descanso e férias, não havia salário mínimo, garantia de direitos e, tampouco, amparo social.

Segundo dados divulgados pela Revista Época,¹ a maioria dos que prestam serviços fazendo entregas de bicicleta a essas empresas de aplicativos tem até 27 anos (75%), é negra (71%), do sexo masculino (99%) e tem ensino médio completo (53%). Conforme a matéria, a renda média mensal é menor do que o salário-mínimo (R\$ 992), com 75% dos ciclistas disponíveis para entregas até 12 horas seguidas. De acordo com a Revista, o principal motivo que os leva a encarar esse trabalho é o desemprego (59%). Na Avenida Faria Lima, na cidade de São Paulo, o número desses entregadores cresceu 5,4 vezes desde 2018, ainda segundo a mesma pesquisa. O Estado de S. Paulo², publicou um infográfico que resume bem o perfil dos prestadores de serviços por aplicativo que utilizam bicicleta como meio de entrega:

Levantamento aponta o perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo

Sem trabalho

Jovens entre 18 e 27 anos desempregados no Brasil

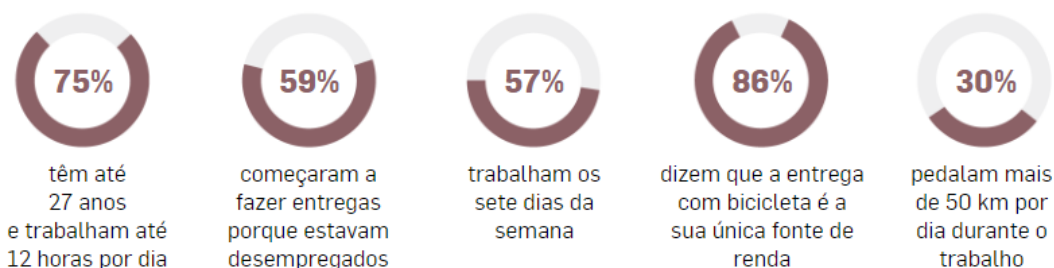


▶ **10,5 PONTOS PORCENTUAIS**
MAIOR DO QUE A POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA NO BRASIL ENTRE TODAS AS IDADES

R\$ 936
É O SALÁRIO MÉDIO MENSAL DOS ENTREGADORES DE BICICLETA

R\$ 5
É O VALOR PAGO POR ENTREGAS; SÃO 10 PEDIDOS POR DIA

Perfil dos entregadores



Fonte: IBGE e aliança bike

Os trabalhadores que prestam serviços às empresas de aplicativo não tem nenhuma garantia contra acidentes. Na matéria a Revista Época cita o relato de um prestador de serviço que cortou o dedo durante uma entrega e teve que deixar de “pedalar”. O trabalhador contou ao periódico que entrou em contato com a empresa de aplicativo que disse a ele para procurar a UPA mais próxima. No dia seguinte, em

¹ “UMA SEMANA COMO ENTREGADOR DE APP: REPÓRTER RELATA ROTINA DE SERVIÇO QUE SE MULTIPLICA NO PAÍS. Jovens de bicicleta chegam a trabalhar mais de 10 horas seguidas e cobram mais segurança e remuneração de empresas”. Disponível em: <https://epoca.globo.com/uma-semana-como-entregador-de-app-reporter-relata-rotina-de-servico-que-se-multiplika-no-pais-23930607>

² <https://www.estadao.com.br/infograficos/economia,12h-por-dia-7-dias-por-semana-r-936-como-e-pedalar-fazendo-entregas-por-aplicativo,1034668>

razão do incidente, o prestador de serviços teria recebido um *e-mail* dispensado os seus serviços.

Essa mesma atitude das empresas de aplicativos para com os seus prestadores de serviços foi divulgado em outras matérias jornalísticas³. Consoante as reportagens, um entregador de uma empresa de aplicativo morreu após sofrer um acidente vascular cerebral (AVC) durante uma entrega. A matéria narra que o rapaz teria sido socorrido pela cliente que esperava a entrega, mas morreu no hospital dois dias depois do mal súbito. Os periódicos informam que, segundo a cliente que ajudou no socorro, o entregador estava com fortes dores de cabeça, náuseas e pressão baixa. A cliente teria dito aos repórteres que contatou a empresa de aplicativo com o celular do prestador de serviço e, sem qualquer sensibilidade, a empresa pediu para que ela desse “*baixa no pedido para que eles conseguissem avisar os próximos clientes que não receberiam seus produtos no horário previsto*”.

Está superada a “teoria do acionista” (*stockholder theory*), cujo defensor mais célebre é Milton Friedman, economista norte-americano ultraliberal. Conforme essa teoria econômica, a missão de uma empresa é somente dar lucro aos investidores e a principal responsabilidade de uma corporação é com seus acionistas, devido à natureza cíclica da hierarquia de negócios. Segundo Friedman, os responsáveis por gerir a empresa devem buscar reduzir os custos do negócio e maximizar os lucros, sem se preocupar com as externalidades geradas, sejam elas sociais ou ambientais.

O capitalismo moderno reconhece que existe uma responsabilidade social das empresas para com aqueles que se beneficiam da atividade da corporação – acionistas, empregados, parceiros comerciais, governos – e com aqueles que são de alguma forma prejudicados – meio-ambiente, comunidade local etc. Não se admite mais que a única missão dos administradores das empresas seja maximizar o lucro dos acionistas, independentemente de qualquer responsabilidade social. No presente, as discussões vão muito além disso. As empresas, seja por força de lei, seja por iniciativa própria, discutem hodiernamente o seu papel social em relação àqueles que utilizam ou são atingidos pelos seus produtos ou serviços.

Nas principais economias capitalistas a “teoria do acionista” foi substituída pela “teoria das partes interessadas” (*stakeholder theory*), a qual reconhece que os dirigentes das empresas, além do dever para com os acionistas, têm também um dever ético com os indivíduos ou grupos que contribuem para os lucros e atividades da empresa e para com aqueles que são beneficiados ou prejudicados pela atividade da corporação.

De acordo com a *stakeholder theory*, as partes interessadas na atividade de uma empresa são os acionistas, os empregados, os fornecedores, os clientes, os financiadores, o governo, as comunidades locais, a mídia e as

³ <https://istoe.com.br/entregador-de-aplicativo-tem-avc-e-morre-apos-aguardar-2-horas-por-socorro/> e <https://epocanegocios.globo.com/Brasil/noticia/2019/07/epoca-negocios-entregador-da-rappi-tem-avc-durante-entrega-e-morre-apos-aguardar-2h-por-socorro.html>

organizações não governamentais. Por isso, as corporações devem considerar os interesses de todas as partes envolvidas ao tomar decisões de negócios. Em outras palavras, a empresa deve buscar a integração dos diferentes interesses relacionados e priorizar o gerenciamento de relacionamentos entre os diversos atores que compõem a sua atuação no mercado.

Especificamente em relação aos trabalhadores, existe uma relação de múltipla dependência no processo de fornecimento de bens e serviços, pois um não existe sem o outro. Os trabalhadores são partes interessadas internas, sobre os quais o gestor da empresa tem ação direta.

Essa função social das corporações, infelizmente, não vem sendo observada pelas empresas que operam no Brasil serviços por aplicativos. Nesses tempos de alto índice de desemprego e de estagnação da atividade econômica as empresas de aplicativos estão obtendo lucros astronômicos, ao negar os direitos sociais dos prestadores de serviços. Muito embora as empresas aleguem não ter qualquer responsabilidade com os trabalhadores, intermediam e auferem lucro com o serviço prestado por eles que atuam como seus prepostos, pois o consumidor contrata o serviço pela plataforma das empresas.

As empresas estão transferindo todo o risco do negócio para os prestadores de serviço. No caso de entregas de bens, por exemplo, há relatos de que se o pedido não for entregue ou se um pagamento em dinheiro não for depositado na conta da empresa, o entregador responde sozinho. Em relação aos motoristas de aplicativos, as empresas se recusam a assumir qualquer responsabilidade, alegando não serem empregadoras e nem proprietárias dos veículos.

A transferência do risco e das responsabilidades do negócio permite às empresas de aplicativos auferirem grandes lucros. A Uber, por exemplo, empresa de tecnologia fundada em 2009 na Califórnia, que faz a conexão em tempo real entre motoristas de veículos particulares e potenciais passageiros, é considerada a *startup* com maior valor de mercado, que chega a aproximadamente US\$ 70 bilhões de dólares, segundo a Revista THE ECONOMIST (2016). A empresa firma que tem cerca de 600 mil motoristas cadastrados no Brasil e é a maior empregadora do país. Já as brasileiras iFood e Rappi, empresas de entrega por aplicativo, rapidamente atingiram a marca de US\$ 1 bilhão de dólares⁴.

No caso das empresas de aplicativos, os trabalhadores são o vetor primário do desempenho financeiro destas pessoas jurídicas, pois são eles que executam as atividades. Portanto, a relação dessas empresas com seus trabalhadores deve ser refletida na mediação mais justa entre o capital e o trabalho. Isso é uma responsabilidade social corporativa, que compromete eticamente os gestores das empresas com a qualidade de vida dos trabalhadores, vez que são eles os responsáveis pelo desenvolvimento econômico da corporação.

⁴ <https://epocanegocios.globo.com/Empreendedorismo/noticia/2019/09/saiba-quais-sao-393-startups-unicornios-do-mundo.html> e <https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2018/09/rappi-e-avaliado-em-mais-de-us-1-bilhao-e-vira-novo-unicornio-da-america-latina.html>

A tese de que as empresas de aplicativos não têm responsabilidade com seus prestadores de serviços está mudando. No Estado da Califórnia (EUA) o parlamento local aprovou uma lei que considera motoristas de aplicativos como funcionários. A norma obriga as empresas a contratarem os prestadores de serviço, que deixam de serem considerados autônomos.⁵

A iniciativa representou uma luta árdua para os gigantes da tecnologia e criou um precedente que pode ser copiado em outros estados norte-americanos, como Nova York, onde grupos de trabalhadores pressionam por direitos similares. A legislação aprovada prevê que os trabalhadores na Califórnia, o estado americano com o maior PIB dos EUA, 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.

O Congresso Nacional não pode se omitir e ficar alheio ao que vem ocorrendo e deve atuar para defender os direitos dos trabalhadores brasileiros que prestam serviços às empresas de aplicativos. A história mostra que a falta de regulamentação traz saldos negativos para os trabalhadores e para toda a sociedade. A forma de organização do trabalho por meio de plataformas digitais precisa ser regulamentada para que não seja um instrumento de aumento da desigualdade e de relações de trabalho sem reciprocidade.

Nossa pretensão não é inviabilizar, mas antes, conjugar as atividades plataformizadas à proteção dos trabalhadores.

Sala das Sessões, em 30 de outubro de 2019.

Deputado EDUARDO DA FONTE
PP/PE

FIM DO DOCUMENTO

⁵ <https://exame.abril.com.br/negocios/california-sanciona-lei-que-considera-motorista-de-uber-como-funcionario/>