



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 2.330, DE 2022** **(Do Sr. Luis Tibé)**

Limita em 10% o valor que as empresas de aplicativos cobram dos motoristas e obriga as plataformas a contratar seguro em favor destes que preveja a indenização por morte, invalidez temporária ou permanente e despesas de assistência médica e suplementares.

NOVO DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO;

INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput – RICD

(*) Atualizado em 11/4/2023 em virtude de novo despacho.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2022 (Do Senhor Luis Tibé)

Limita em 10% o valor que as empresas de aplicativos cobram dos motoristas e obriga as plataformas a contratar seguro em favor destes que preveja a indenização por morte, invalidez temporária ou permanente e despesas de assistência médica e suplementares.

O CONGRESSO NACIONAL DECRETA:

Art. 1º. O presente Projeto de Lei visa limitar a remuneração das plataformas de intermediação de transporte remunerado individual de passageiro cobrada dos motoristas e prevê a contratação de seguro em favor das pessoas naturais que operacionalizam o serviço.

Art. 2º. A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que 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, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11-A.....

.....

Parágrafo único.





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 23/08/2022 11:06 - Mesa

PL n.2330/2022

.....

IV – cobrança dos motoristas de taxa de serviço ou qualquer outra espécie de remuneração, pelas pessoas jurídicas que operam plataformas de intermediação de transporte remunerado individual de passageiro não superior a 10% (dez por cento) do valor cobrado do passageiro;

V – contratação de seguro em favor dos motoristas em razão de sinistros ocorridos durante a prestação dos serviços, que compreenda as indenizações por morte, invalidez temporária ou permanente e despesas de assistência médica e suplementares, sem que haja qualquer espécie de cobrança ou desconto do motorista beneficiário.” (NR)

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor sessenta dias após a sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O surgimento e ascensão das plataformas de aplicativos para entregas de mercadorias ou transporte de passageiros e o consequente avanço tecnológico que facilita mais contratações de curto prazo, é possível perceber que a quantidade de pessoas com empregos não tradicionais (como autônomos e trabalhadores temporários) teve um crescimento exponencial nos últimos anos.

Isso permitiu o surgimento de uma *gig economy*, termo que caracteriza relações laborais entre funcionários e empresas que contratam mão de obra para realizar serviços esporádicos e sem vínculo empregatício (tais como freelancers e autônomos), principalmente por meio de aplicativos.



CD225013390800
ExEdit



CÂMARA DOS DEPUTADOS

As plataformas digitais contribuíram para uma transformação no mercado de trabalho pela substituição de empregos em locais e horários fixos por formas mais flexíveis, com trabalhos sob demanda e remuneração por serviços.

Segundo estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)¹, com base em dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (Pnad-Continua) e na Pnad Covid-19, o Brasil possui, aproximadamente, 1,4 milhão de trabalhadores em atividade no setor de transporte de passageiros e de mercadorias no Brasil.

Os dados coletados mostram que, no primeiro trimestre de 2016, o número de pessoas ocupadas no transporte de passageiros e de mercadorias na *gig economy* era de cerca de 840 mil. No primeiro trimestre de 2018, esse quantitativo atingiu 1 milhão de trabalhadores e chegou ao ápice no terceiro trimestre de 2019, com 1,3 milhão de pessoas. Por conta da pandemia de Covid-19, houve redução ao longo de 2020, mas o número logo se estabilizou nos dois primeiros trimestres de 2021 em 1,1 milhão de pessoas ocupadas em transporte de passageiros no regime de conta própria, valor 37% superior ao do início da série, em 2016.

Além disso, a pesquisa do IPEA mostra que, em média, entre o primeiro trimestre de 2016 e o segundo de 2021, 5% das pessoas ocupadas nas atividades de transporte de passageiros e de mercadorias, por conta própria, o faziam como um trabalho secundário. O ápice dessa porcentagem foi no terceiro trimestre de 2019, antes da pandemia, quando 7,4% dos trabalhadores faziam dupla jornada com outra ocupação principal.

¹ Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2022-05/ipea-brasil-tem-15-milhao-de-motoristas-e-entregadores-de-produtos>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Apresentação: 23/08/2022 11:06 - Mesa

PL n.2330/2022

Conforme o IPEA, o rendimento médio dos motoristas de aplicativos foi em 2021 de R\$ 1,9 mil, uma redução significativa da média recebida em 2016, R\$ 2,7 mil.

A CPI dos Aplicativos da Câmara Municipal de São Paulo identificou que empresas que administram as plataformas de aplicativos chegam a cobrar 40% de taxa de remuneração dos motoristas parceiros².

Segundo a CPI apurou, quando os aplicativos de transporte chegaram no Brasil, as principais plataformas cobravam um valor fixo direto do valor final da corrida. A Uber, cobrava 25% nas corridas UberX e 20% nas corridas da categoria Uber Black. A plataforma 99 chegou a cobrar 12,99% em cada corrida.

A partir de 2018 essa metodologia de cobrança foi alterada. Segundo o diretor de relações governamentais da empresa UBER, em depoimento para a CPI dos aplicativos, essa taxa hoje varia entre 1% e 40%. A diretora-geral da empresa no país, falou também em depoimento à CPI, que a taxa média da empresa na cidade de São Paulo é de 15%.

O diretor de políticas públicas da empresa 99, também em depoimento para a CPI dos Aplicativos, informou que a taxa da empresa varia entre 10% e 40%, mantendo uma média de 14%.

Já o Head de Relações Governamentais da empresa inDriver informou à CPLI que o aplicativo desconta 9,5% do valor das corridas realizadas pelos motoristas. Segundo o executivo, o desconto é fixo, sem aumento ou diminuição a qualquer momento do dia, independentemente do local, hora ou destino.

Esse fenômeno, que alguns chamam de “uberização” das relações de trabalho, transfere responsabilidades do empregador para o empregado, sendo que este não tem nem mesmo meios de se queixar, dado que ele supostamente assumiu os riscos sabidos daqueles que resolvem empreender.

² Disponível: <https://www.saopaulo.sp.leg.br/comissao/comissoes-parlamentares-de-inquerito-cpis/cpi-dos-aplicativos/>





CÂMARA DOS DEPUTADOS

Troca-se a figura do patrão por um algoritmo e, ao fazer essa troca, o trabalhador não tem de quem exigir direitos e nem com quem negociar condições de trabalho. O indivíduo passa a trabalhar sempre angustiado por não estar trabalhando ainda mais, e explora e aliena a si mesmo. Quando esses trabalhadores se envolvem em acidentes de trabalho, não têm assistência da empresa e ficam sem remuneração.

Para aliviar, pelo menos em parte, essa relação injusta, estamos propondo limitar ao máximo de 10% da corrida o valor que as empresas de aplicativo podem cobrar dos motoristas.

Além disso, estamos prevendo que essas empresas sejam obrigadas a contratar um seguro em favor do motorista para garantir indenizações por morte, invalidez temporária ou permanente e despesas de assistência médica e suplementares. Estamos também proibindo que o valor do seguro seja descontado da remuneração do motorista.

Trata-se de uma questão de justiça social para a qual solicito o apoio dos meus pares.

Sala das Sessões, em _____ de agosto de 2022

DEPUTADO LUIS TIBÉ
AVANTE/MG



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. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

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. [\(Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. [\(Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013\)](#)

.....
.....
FIM DO DOCUMENTO