



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.283, DE 2023

(Do Sr. Lindbergh Farias)

Dispõe sobre o preço mínimo a ser repassado aos motoristas cadastrados por operadoras de tecnologia de transporte credenciadas - OTTCs e dá outras providências

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-1471/2022.

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023
(Do Sr. Lindbergh Farias)

Dispõe sobre o preço mínimo a ser repassado aos motoristas cadastrados por operadoras de tecnologia de transporte credenciadas - OTTCs e dá outras providências

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º. O preço mínimo a ser repassado aos motoristas cadastrados por operadoras de tecnologia de transporte credenciadas, doravante denominadas OTTCs, obedecerá ao disposto nesta Lei.

§1º Por Operadora de Tecnologia de Transporte Credenciada (OTTC) entende-se o serviço organizado e remunerado de transporte de passageiros prontos para consumo imediato, não aberto ao público, contratado por intermédio de provedor de aplicações de internet para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas abrangendo aquelas solicitadas por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

§ 2º A condição de OTTC é restrita às operadoras de tecnologia credenciadas em território nacional e que sejam responsáveis pela intermediação entre os motoristas prestadores de serviço e os seus usuários.

§ 3º A exploração intensiva da atividade viária no exercício do serviço fica restrita às chamadas realizadas por meio das plataformas tecnológicas geridas pelas OTTCs, assegurada a não discriminação de usuários e a promoção do amplo acesso ao serviço, sem prejuízo da possibilidade de exclusão regulamentar por motivo de justa causa.

Art. 2º As OTTCs deverão remunerar motoristas cadastrados em suas plataformas com o valor mínimo por corrida, sendo este composto pelos seguintes itens:

I - tarifa básica inicial de R\$4,00 (quatro reais);



II - acréscimo de R\$1,93 (um real e noventa e três centavos) por quilômetro rodado;

III - acréscimo de R\$0,17 (dezessete centavos) por minuto rodado;

IV - acréscimo de R\$0,35 (trinta e cinco centavos) por minuto parado.

§1º Como corrida mínima, motoristas não poderão receber menos que R\$ 11,50 (onze reais e cinquenta centavos).

§2º É considerada corrida mínima aquela com deslocamento máximo de três quilômetros e duração de até dez minutos.

Art. 3º Os valores a que se refere o art. 2º deverão serão reajustados anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA ou outro que vier a substituí-lo, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, acumulada no exercício anterior.

Parágrafo único. O reajuste mencionado no caput deste artigo não poderá nunca ser inferior ao aplicado às tarifas dos táxis comuns.

Art. 4º Será cobrada tarifa diferenciada nos seguintes casos:

I - acréscimo de trinta por cento aos domingos e feriados, bem como no horário entre 22h e 6h em qualquer dia;

II - cobrança de taxa de deslocamento, repassada integralmente a motoristas, quando a distância a percorrer até o embarque for superior a dois quilômetros ou a sete minutos, bem como por cancelamentos ocorridos durante tal deslocamento.

Art. 5º Ficam vedadas modalidades de viagem que pratiquem preços abaixo dos valores mínimos fixados nesta Lei.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

As empresas que utilizam motoristas de aplicativo detêm uma significativa e substancial parte desta “entidade” denominada comumente “mercado”. Algumas possuem um capital ativo cujo valor de mercado já ultrapassa os US\$ 85 bilhões, muito superior ao apresentado por indústrias do setor automotivo e suas ramificações. Essas empresas que contratam motoristas de aplicativo costumam argumentar que não são empresas de transportes, mas de tecnologia, e que os seus “funcionários” são, na realidade “parceiros”, que têm liberdade para definir quantas horas e quando desejam trabalhar. Costumam declarar também que não contratam motoristas; os motoristas é que contratam os seus serviços. Nada mais longe da verdade. Por trás da suposta “parceria” e da imaginada “autonomia” e laissez-faire dos motoristas (livre-iniciativa que de livre não tem nada) se esconde uma relação capital-trabalho extremamente perversa e excludente, que superexplora os motoristas e lhes nega direitos trabalhistas básicos, como proteção contra o desemprego, pagamentos de horas extras, remuneração mínima adequada, proteção contra jornadas exaustivas, acidentes etc. Tanto é assim que, em outubro de 2016, uma corte britânica decidiu que motoristas de uma determinada operadora de tecnologia de transporte mundialmente conhecida são funcionários da empresa e não apenas prestadores autônomos de serviços.

Os OTTCs ainda impõem contratos (termos e condições gerais dos serviços de intermediação digital) com condições cada vez mais draconianas a novas modalidades de viagem ultrabaratas (ultrajantes e aviltantes modalidades). Tal soma de fatores tem levado cada dia mais motoristas optarem por não mais rodar, pois sem uma política justa de remuneração que garanta rendimentos mínimos, está-se literalmente pagando para trabalhar, ante a total indiferença e insensibilidade das



operadoras.

Assim, empreendimentos do tipo OTTC, tal qual caracterizadas na proposição em tela, são organizações que se apresentam publicamente como empresas de tecnologia, que apenas disponibilizam softwares cooperativos, mas que, a bem da verdade, são gigantes multinacionais de prestação de serviços, em diversos campos estratégicos. E seus supostos “parceiros autônomos” são, isto sim, meros empregados sem salários fixos sem garantias e sem direitos. Uma total escravidão tecnológica.

Na realidade, essas grandes empresas capitalistas tornaram a “economia do compartilhamento” uma completa falácia e estão produzindo, no nosso entendimento, as seguintes consequências negativas nos Estados nacionais em que atuam:

a) Uma hiperconcentração do provimento de serviços, com a oligopolização transnacional de vários setores. Ao contrário do que se diz, não há concorrência real entre essas empresas, pois a empresa pioneira e líder em geral destrói os outros empreendimentos, numa dinâmica conhecida como o “vencedor ganha tudo”.

b) Uma desregulamentação que impede ou dificulta o efetivo controle dessas empresas transacionais por parte do poder público.

c) Uma desnacionalização do setor de serviços, que passa a ser controlado pelos interesses dessas transacionais desreguladas.

d) Uma profunda precarização do mercado de trabalho, com redução de direitos e dos rendimentos, ocultada e mascarada pelo discurso falacioso da cooperação, do compartilhamento e dos “parceiros”.

e) A implosão dos compromissos e regras assumidos no Acordo sobre Comércio de Serviços da OMC, pois a desregulamentação



implícita dessas empresas transnacionais abre totalmente o mercado de serviços dos Estados Nacionais, independentemente do disposto no texto desse ato internacional.

Assim sendo, a falaciosa “economia do compartilhamento”, longe de ser alternativa ao capitalismo, se constitui em forma perversa e dissimulada de hipereexploração da mão de obra em nível mundial, numa conjuntura em que a crise planetária impõe taxas de lucro descomunais e a fragilização dos trabalhadores. Ao mesmo tempo, ela erode a capacidade do poder público de regulamentar serviços e desnacionaliza segmentos inteiros desse setor econômico estratégico, o que mais cresce na economia internacional.

Dessa forma outro objetivo da proposição em tela é caracterizar, na norma legal interna, aquilo que as cortes do mundo já estão fazendo: os motoristas de OTTC são empregados destas e, como tal, têm de ser protegidos, nos termos do Art. 7º da Constituição Federal e da CLT. Ao mesmo tempo, o projeto também limita o repasse que os motoristas estão hoje obrigados a fazer às empresas, uma verdadeira espoliação de até 40% do valor da corrida.

Assim, a proposição em tela objetiva garantir mínimos de atenção em relação às relações estabelecidas no campo do emprego e renda para trabalhadores urbanos de uma atividade remunerada especializada e extremamente desprovida de direitos sociais e econômicos essenciais.

Finalmente, a proposição parte do princípio que regulamentar não é proibir, mas sim tornar as relações de capital x trabalho menos desigual; é criar obrigações também para os aplicativos; é dar garantias mínimas de segurança e remuneração digna para quem trabalha para as operadoras. Somente a regulamentação da prática da atividade pode:

1. garantir segurança jurídica contra abusos e



arbitrariedades, dando transparência às políticas de remuneração, bloqueio e suspensão;

2. garantir reajustes periódicos;
3. limite das taxas de serviço e mais segurança;
4. conter, por exemplo, que as operadoras insistam em tipos de viagens extenuantes e inseguras, onde na maioria dos casos pagam ultrajantes R\$ 0,70 (setenta centavos) por quilômetro rodado.

Face ao exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares a esta importante propositura em prol dos motoristas e trabalhadores brasileiros.

Sala das Sessões,

Deputado LINDBERGH FARIAS



FIM DO DOCUMENTO