



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.

**APRECIAÇÃO:**  
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);



\* c d 2 3 5 6 0 6 9 7 5 9 0 0 \* LexEdit

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 ser 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.



\* c d 2 3 5 6 0 6 9 7 5 9 0 0 \* LexEdit

## 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 mí nimos, está-se literalmente pagando para trabalhar, ante a total indiferença e insensibilidade das



\* CD235606975900\*

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



\* C D 2 3 5 6 0 6 9 7 5 9 0 0 \* LexEdit

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 hiperexploração 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



\* CD235606975900 LexEdit

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



\* C D 2 3 5 6 0 6 9 7 5 9 0 0 \*



**FIM DO DOCUMENTO**