

PROJETO DE LEI Nº , DE 2024

(Do Sr. DANIEL AGROBOM)

Regulamenta a profissão de Motorista Autônomo de Serviços de Mobilidade Urbana e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre as condições de prestação de serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, de que trata o inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, pelo Motorista Autônomo de Serviços de Mobilidade Urbana, denominado “MASMU”.

Art. 2º As relações de trabalho autônomo do Motorista Autônomo de Serviços de Mobilidade Urbana – MASMU – que preste serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 2012, serão reguladas por esta Lei e, subsidiariamente, pela Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2022 (Código Civil).

CAPÍTULO I – DAS OPERADORAS NOS SERVIÇOS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 3º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – Operadora de Tecnologia para Mobilidade Urbana – OTMU: toda empresa que, mediante contrato de corretagem ou intermediação de negócios, atue na atividade econômica privada de transporte remunerado privado individual de passageiros, conforme definido no inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 2012; e

II – Operadora de Transporte Privado Individual de Passageiros – OTPP: toda empresa que explore o transporte remunerado privado individual de passageiros, por meio de aplicativos.



§ 1º Aplica-se ao contrato entre os motoristas autônomos e as empresas descritas no inciso I do *caput*, subsidiária e supletivamente às normas desta Lei, as regras do contrato de corretagem estabelecidas no Capítulo XIII, do Título VI, do Livro I da Parte Especial do Código Civil – Lei nº 10.406, de 2002.

§ 2º Aplica-se ao contrato entre os motoristas autônomos e as empresas descritas no inciso II do *caput*, subsidiária e supletivamente às normas desta Lei, as regras do contrato de transporte estabelecidas nas seções I e II do Capítulo XIV, do Título VI, do Livro I da Parte Especial do Código Civil – Lei nº 10.406, de 2002.

§ 3º – As empresas de aluguel de veículo com motoristas, transporte executivo privado e individual que se utilizam de aplicativos como instrumento de busca, agenciamento ou execução de transporte são consideradas Operadora de Transporte Privado Individual de Passageiros – OTPP.

§ 4º O disposto neste artigo não se aplica às cooperativas de motoristas autônomos que operem exclusivamente com quadro próprio de cooperados.

Art. 4º As empresas, ainda que tenham personalidades jurídicas distintas, que estejam sob direção, controle ou administração de outra ou que integrem o mesmo grupo econômico ou financeiro serão responsáveis solidariamente nas obrigações decorrentes da relação de parceria referente ao transporte privado individual de passageiros ou à operação de tecnologia para mobilidade urbana.

CAPÍTULO II – DO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE MASMU

Art. 5º A atividade profissional de MASMU poderá ser exercida por aqueles que preencham as seguintes condições:

I – ter habilitação para conduzir veículo automotor, na forma da legislação de trânsito;

II – cumprir os requisitos previstos no art. 11-B da Lei nº 12.587, de 2012.



Art. 6º O MASMU poderá exercer suas atividades como trabalhador autônomo pessoa física ou como microempreendedor individual – MEI.

Art. 7º É direito do MASMU:

I – contratar OTMU de intermediação, corretagem ou facilitação de conexão com clientes previamente cadastrados em conformidade ao inciso X do art. 4º da Lei nº12.587, de 2012, vedado o uso de redes sociais ou de aplicativos de mensagens instantâneas;

II – prestar serviços em veículo próprio ou de terceiros, desde que devidamente formalizado em contrato ou em autorização escrita do proprietário, especificamente para o transporte de passageiros solicitados exclusivamente por OTMU de passageiros;

III – receber e ter disponível por todo o tempo da prestação de serviço de transporte de passageiros as seguintes informações:

- a) foto e nome civil do passageiro;
- b) nome do bairro do local de partida e do destino;
- c) nome da rua do local de partida e do destino;
- d) nota do passageiro e quantidade de viagens;
- e) distancia em quilômetros, até o local de partida;
- f) número de paradas; e
- g) distância em quilômetros, até o destino do passageiro.

Art. 8º É vedada à OTMU a implantação ou a exigência de métricas de cancelamentos ou de aceitação de chamados, bem como metodologias de “gamificação” ou outra que estabeleça nível de diferenciação ou classificação de motorista por métricas que apenas a favoreçam.

Art. 9º O MASMU não será punido direta ou indiretamente por cancelar a prestação de serviços nas seguintes hipóteses:

I – se o passageiro não tiver completado 18 (dezoito) anos de idade;



II – se o passageiro for terceiro diferente do chamado;

III – se o passageiro requisitar corrida para um número de pessoas maior do que o permitido pela legislação para o veículo solicitado;

IV – se o local de partida não for seguro;

V – se o passageiro com criança de colo não estiver com a cadeirinha infantil;

VI – se o passageiro estiver com animal de qualquer porte que não seja de animal de serviço ou de apoio emocional, na forma da lei;

VII – se o passageiro estiver com volume de bagagem superior à capacidade do veículo;

VIII – se o passageiro apresentar comportamento perigoso para a saúde ou segurança do MASMU; e

IX – se o passageiro solicitar alteração do destino final após o início da corrida;

Parágrafo único. É vedado ao MASMU a recusa de prestação de serviço para pessoas com deficiência visual acompanhadas de cão guia, conforme Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005.

CAPÍTULO III – DAS RELAÇÕES CONTRATUAIS ENTRE O MASMU, A OTMU E A OTTP

Art. 10. O contrato de parceria celebrado entre o MASMU e a OTMU ou a OTTP deve se revestir da forma escrita e estabelecer:

I – percentual fixo ou valor referente a prestação de serviço da OTMU a título de atividade de aluguel de tecnologia ou intermediação de negócios para o desempenho das atividades de serviços de transporte individual de passageiros ou a título de serviços de gestão, de apoio administrativo, de escritório, de cobrança e de recebimentos de valores transitórios recebidos de clientes das atividades de serviços de transporte individual de passageiros;



II – as condições e a periodicidade do repasse de pagamento de valores transitórios, nunca superior a 7 (sete) dias para a OTMU e 15 (quinze) dias para a OTPP;

III – os direitos e deveres do MASMU quanto ao uso do aplicativo;

IV – a possibilidade de rescisão unilateral do contrato pela OTMU, no caso de não subsistir interesse na sua continuidade, mediante comunicação prévia de, no mínimo, 30 (trinta) dias e respeitadas as exigências do parágrafo único do art. 473 da Lei nº 10.406, de 2002 – Código Civil, caso haja ressarcimento de investimento realizado pelo MASMU para a realização da parceria;

V – obrigação, por parte do MASMU, de manutenção da regularidade de sua inscrição perante as autoridades fazendárias, previdenciárias e de trânsito;

VI – multa por retenção indevida do pagamento do serviço prestado de 20% (vinte por cento) do valor retido por dia, devendo ser revertida em favor do MASMU no pagamento subsequente; e

VII – obrigações e responsabilidades do MASMU, incluindo padrões de comportamento, requisitos de segurança e manutenção do veículo.

Parágrafo único. É vedada à OTMU a fixação ou definição do preço da prestação de serviço realizado pelo MASMU em patamar inferior ao valor referencial previsto nesta Lei.

Art. 11. O MASMU não terá relação de emprego ou de sociedade com a OTMU ou com a OTPP enquanto perdurar a relação de parceria tratada nesta Lei.

Art. 12. A OTMU ou a OTPP não poderão reter parte do pagamento dos serviços prestados pelo motorista para ser repassado em prazo diferente do estabelecido no contrato ou termo assinado.

Parágrafo único. A OTMU é responsável pela modalidade de pagamento, concessão ou tolerância que permita ao passageiro pagar posteriormente o serviço prestado.



CAPÍTULO IV – DO DIREITO DE DEFESA

Art. 13. Para os fins desta lei e para a garantia de direitos do MASMU, fica estabelecida a seguinte distinção entre “denúncia” e “reclamação”:

I – denúncia: manifestação na qual são informadas ocorrências fraudadoras, ilícitas ou contrárias à lei ou à ordem pública; e

II – reclamação: expressão de insatisfação ou opinião desfavorável (um protesto, uma queixa ou crítica) a serviços prestados.

Art. 14. É vedada a exclusão, bloqueio ou suspensão de MASMU de maneira unilateral, sem a concessão do direito de defesa, nos termos previstos nesta Lei, pela OTMU, exceto em caso de inadimplência e nas hipóteses do art. 22 desta Lei.

CAPÍTULO V – DAS DEFESAS ADMINISTRATIVAS

Art. 15. Em demandas administrativas, será observado o seguinte procedimento:

I – apresentação pela OTMU da reclamação no prazo de 3 (três) dias úteis, contendo um resumo do suposto ocorrido, o nome do passageiro e as informações sobre a corrida, respeitado o sigilo de dados sensíveis, conforme previsão do art. 1º da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, mas de forma que não impeça ou obstrua o direito de defesa;

II – proibição de bloqueio de acesso feito por qualquer tipo de Inteligência Artificial (IA), de forma preventiva, exceto se requisitado pelo próprio motorista;

III – vedação de qualquer tipo de julgamento por qualquer tipo de Inteligência Artificial (IA);

IV – prazo de 5 (cinco) dias úteis para apresentação de defesa pelo MASMU, devendo a OTMU disponibilizar acesso imediato a item probatório audiovisual se contratado adicionalmente junto a OTMU;

VI – prazo de 2 (dois) dias úteis para a resposta à defesa pela OTMU, sob pena de encerramento imediato do procedimento administrativo; e



VII – vedação de qualquer tipo de punição ao motorista, até que todo o processo administrativo seja concluído.

CAPÍTULO VI – DAS DEFESAS SOBRE NOTÍCIA-CRIME

Art. 16. Em caso de recebimento de comunicação de passageiro que constitua crime, a OTMU dará ciência ao MASMU no prazo de 3 (três) dias corridos, com todas as informações necessárias para o exercício da defesa, podendo promover o bloqueio preventivo parcial da conta por 3 (três) dias, impossibilitando o atendimento a solicitações de viagens, mas não o acesso a informações e demais funcionalidades.

§ 1º Na hipótese de que trata o caput do artigo, a OTMU solicitará do passageiro o envio do correspondente boletim de ocorrência, no prazo de 7 (sete) dias, podendo estender o bloqueio preventivo ao MASMU até a conclusão do inquérito criminal instalado.

§ 2º Caso o boletim de ocorrência policial não seja apresentado no prazo assinalado, a OTMU encerrará o procedimento administrativo em relação ao MASMU, sem prejuízo de nova comunicação pelo usuário após 6 (seis) meses.

§ 3º No caso de abertura de processo penal, a conta do MASMU, poderá permanecer suspensa até decisão final do Poder Judiciário competente.

§ 4º Configurando-se a hipótese de denúncia caluniosa por parte do passageiro, deverá a OTMU disponibilizar ao MASMU todas as informações necessárias para que o profissional adote as providências cabíveis, responsabilizando-se civilmente em caso de negativa infundada.

Art. 17. Em caso de descumprimento de qualquer das disposições sobre o direito de defesa ou de prática de conduta abusiva prevista nessa Lei, a OTMU pagará ao MASMU o montante equivalente a dez salários-mínimos, a título de indenização por dano moral, responsabilizando-se também pela existência de lucros cessantes.

Art. 18. A OTMU deverá possuir canal humanizado direto para acesso do MASMU.



CAPÍTULO VII – DA RESPONSABILIDADES DO MASMU

Art. 19. São condutas punidas com afastamento imediato do MASMU:

I – submissão a maus-tratos de pessoa idosa, de enfermo ou de pessoa com deficiência durante a prestação do serviço;

II – ato lesivo à honra ou à boa fama ou ofensas físicas praticadas em serviço contra qualquer pessoa, salvo em caso de legítima defesa, própria ou de outrem;

III – abandono de passageiro em situação que configure risco à sua segurança;

IV – embriaguez em serviço, registrada por autoridade de trânsito; ou

V – agressão verbal ou escrita, através das funcionalidades de comunicação dos aplicativos.

CAPÍTULO VIII – DAS PRÁTICAS ABUSIVA PELA OTMU

Art. 20. São consideradas práticas abusivas pela OTMU:

I – cercear, impedir ou obstruir direito de defesa do MASMU, em benefício próprio ou de terceiros;

II – exigir serviços diferentes dos serviços definidos como transporte de passageiros;

III – usar de rigor excessivo ou degradante no tratamento dispensado ao MASMU;

IV – expor o MASMU a perigo manifesto de mal considerável;

V – praticar ato lesivo à honra e à boa fama do MASMU; e

VI – agredir fisicamente o MASMU, salvo em caso de legítima defesa, própria ou de outrem.

CAPÍTULO IX – DA PRECIFICAÇÃO DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO



Art. 21. A remuneração do MASMU será composta de, no mínimo, o valor por quilômetro rodado e o valor por minuto trabalhado, respeitada a precificação da localidade e tipo de veículo.

Art. 22. Fica instituída a metodologia de precificação da prestação de serviço do MASMU, denominada *markup*, que disponibilizará o valor médio por municipalidade por categoria de veículo.

Art. 23. É direito do MASMU ter a precificação do seu serviço estabelecida através de metodologia de precificação denominada *markup* que contemple custos operacionais e margem de lucro mínima de 20% (vinte por cento), respeitando as diferenças de localidade e tipo de veículos, na forma do Anexo I desta Lei.

Parágrafo único. Em caso de atualizações emergenciais de disparidade de insumos, as OTMU terão 48 (quarenta e oito) horas para atualização de sua base de dados, para remuneração do MASMU.

Art. 24. O *markup* de que trata essa Lei será elaborado pelo Poder Executivo conforme metodologia descrita no ANEXO I.

§ 1º Os dados a serem utilizados no cálculo do *markup* serão informados por cada Motorista Autônomo de Serviços de Mobilidade Urbana autorizado nos termos da legislação local.

§ 2º O indicador será calculado observando-se as seguintes categorias:

- I. Subcompacto;
- II. Hatch;
- III. Sedan Pequeno;
- IV. Sedan Médio;
- V. Sedan Grande;
- VI. SUV; e
- VII. Minivan 7 lugares.

Art. 25. As centrais sindicais, sindicatos, as associações locais ou estaduais da categoria e a Federação de Associações terão direito de



fiscalizar o emprego dos valores referenciais em suas localidades pela OTMU e de denunciar ao Ministério Público Federal as violações comprovadas ou de ingressar com ação civil pública direta contra OTMU, no caso dos sindicatos.

Art. 26 O *markup* poderá ser usado como memorial de cálculo em litígios contra a OTMU, para fins de indenização e lucros cessantes.

Art. 27. Enquanto não houver a implantação do *markup* da categoria, a remuneração mínima do MASMU pela OTMU será de R\$ 1,80 (um real e oitenta centavos) para cada quilômetro rodado e R\$ 0,40 (quarenta centavos) para cada minuto, a partir do aceite.

Parágrafo único. Os valores referidos no *caput* deste artigo serão reajustados pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor – IPCA –, divulgado pelo Instituto Nacional de Geografia e Estatística – IBGE –, ou por outro que venha a substituí-lo.

Art. 28 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



ANEXO I

Precificação Markup para Motoristas Autônomos de Serviços de Mobilidade Urbana

O markup é uma técnica de precificação que consiste em adicionar uma margem de lucro a um custo direto para determinar o preço de venda de um produto ou serviço.

A fórmula básica de markup é a seguinte:

$$\text{Custo Fixo} + \text{Custo Variável} + \text{Tributos} = \text{Custo Operacional} + \% \text{Lucro} = \text{Preço do Serviço}$$

Determinação dos Custos Operacionais

Custos Fixos

CF1 - Depreciação do Veículo 24% (anual)

CF 2 - IPVA (anual)

CF 3 - Licenciamento / Seguro Obrigatório (anual)

CF 4 - Seguro do Veículo (anual)

CF 5 - Financiamento / Aluguel do Veículo (mensal)

CF 6 - Previdência Social (mensal)

CF 7 - Celular / Internet (mensal)

Custos Variáveis

CV 1 - Combustível (diária)

CV 2 - Óleo, Filtro e MO Troca (cada 10k/km)

CV 3 - Alimentação (diária)

CV 4 - Troca de Pneus cada 60k/km



CV 5 - Manutenção Preventiva (peças) (mensal)

CV 6 - Manutenção Preventiva (limpeza) (semanal)

Custos Percentuais

CP 1 - Imposto de Renda

CP 2 - ISS - Imposto Sobre Serviço

CP 3 - ICMS sobre corridas intermunicipais

CP 4 - Inflação IPCA ano anterior

Margem de Lucro

20% (minimo)



JUSTIFICAÇÃO

No contexto atual do mundo do trabalho, a tecnologia desempenha papel crucial em diversas áreas. Na atualidade, observa-se a automação de tarefas rotineiras, a implementação de sistemas de inteligência artificial para análise de dados e a digitalização de processos. Essas transformações têm impactos significativos, aumentando a eficiência operacional, facilitando a comunicação entre equipes, e possibilitando novos modelos de trabalho, como o teletrabalho.

Contudo, é importante considerar os desafios relacionados à segurança da informação e à adaptação dos profissionais a esse cenário em constante evolução. As mudanças tecnológicas no mundo do trabalho exigem uma abordagem jurídica atenta, especialmente no âmbito do Direito do Trabalho, para garantir a proteção dos direitos dos trabalhadores e a adequação das normativas à nova realidade.

O uso intensivo da tecnologia impactou de maneira extraordinária a prestação de serviços de transporte individual de passageiros, por meio do surgimento e da ampla utilização dos aplicativos de carona.

Essa foi, sem dúvida, uma inovação significativa no setor de mobilidade urbana. Essas plataformas conectam motoristas particulares a usuários em busca de transporte, oferecendo alternativa conveniente e muitas vezes mais acessível em comparação aos meios tradicionais. A tecnologia por trás desses aplicativos permite a geolocalização, facilitando o emparelhamento eficiente entre motoristas e passageiros.

No entanto, a introdução desses serviços também levanta questões legais e regulatórias. Muitas cidades e países têm buscado adaptar suas leis de transporte para lidar com esse novo modelo de negócio. Isso inclui considerações sobre licenciamento, segurança dos passageiros, seguros e direitos trabalhistas para os motoristas. A regulação nesse setor visa equilibrar a inovação e a concorrência com a necessidade de proteger a segurança pública e garantir condições adequadas para os prestadores de serviço.



No âmbito do Direito do Trabalho, a relação entre os motoristas e as plataformas levanta questões sobre a classificação do vínculo empregatício. Em alguns casos, debates surgiram sobre se os motoristas devem ser considerados trabalhadores autônomos ou empregados, impactando direitos e benefícios associados.

O debate está instalado em nível mundial e no Brasil não poderia ser diferente.

De nossa parte, entendemos que a integração desses aplicativos no cenário de transporte exige uma abordagem jurídica cuidadosa para garantir uma coexistência harmoniosa, respeitando tanto a inovação quanto os direitos dos envolvidos.

Com esse propósito, elaboramos a proposta em epígrafe buscando manter o caráter privado do serviço e a relação de trabalho autônoma dos motoristas, garantindo-lhes, por outro lado, direitos mínimos em relação à justa remuneração e à transparência na relação com as grandes corporações de tecnologia que controlam os aplicativos.

Em razão do elevado teor social da matéria, pedimos aos nobres Pares o apoio necessário para sua aprovação.

Sala das Sessões, em de de 2024.

Deputado DANIEL AGROBOM

2023-19326

