



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaques Wagner

PROJETO DE LEI Nº , DE 2020

Institui a Lei de Proteção dos Trabalhadores de Aplicativos de Transporte Individual Privado ou Entrega de Mercadorias (LPTA). Acrescenta art. 609-A à Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, que “institui o Código Civil” e art. 4º-C, à Lei nº 7.998, de 11 de janeiro de 1990, e institui Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE, regulamentando, no âmbito civil e tributário, o trabalho dos prestadores de serviços com uso de aplicativos de transporte individual privado e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre a proteção, no âmbito civil, dos trabalhadores de aplicativos de transporte individual privado ou entrega de mercadorias, com a finalidade de assegurar direitos básicos.

Art. 2º A Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 609-A:

“**Art. 609-A.** Aos prestadores de serviço, mediante uso, controle e coordenação de aplicativos de transporte individual privado ou entrega de mercadorias, é assegurado o direito de associação, sindicalização e cooperativismo, organizados, preferencialmente, em âmbito municipal.

§ 1º. As associações, sindicatos ou cooperativas organizadas pelo trabalhadores vinculados a aplicativos, organizados nos termos do *caput* desse artigo, desde que constituídas por, pelo menos, 10



SF/20824.57599-03

(dez) membros, poderão negociar e firmar contratos coletivos com as empresas que operam com plataformas digitais, para a definição dos custos e fixação de um valor mínimo por hora de trabalho disponível e definição de um número de horas semanais ou mensais necessário para que o valor mínimo seja exigível, acrescido de variável por traslado, pontualidade e avaliação, bem como para negociação de auxílio alimentação, auxílio transporte e planos de saúde para os seus associados ou filiados.

§ 2º. Inexistente acordo, na forma do § 1º, o Poder Público Municipal fixará, mediante Decreto, um valor mínimo por hora, e poderá exigir plano de saúde, auxílio alimentação, auxílio transporte e comprovação de recolhimentos previdenciários, podendo, para tanto, requisitar dados das empresas que operam no âmbito do Município.

§ 3º. As empresas que operam com plataformas digitais, para o oferecimento de serviços de transporte individual coletivo ou entrega de produtos deverão apresentar relatórios auditáveis e periódicos, no mínimo a cada trimestre, para os representantes dos associados, sindicatos e cooperativas, relativos à formação dos preços e algoritmos, contendo os dados agregados referentes à média de ganho, média de corridas e visão geral do negócio das corridas e das entregas.

§ 4º. As empresas citadas no § 3º deverão fornecer extrato mensal e individual aos prestadores de serviços, com a prestação de contas relativa a todos os serviços prestados, valores recebidos e descontos efetuados, valor de gorjeta, histórico de avaliações de desempenho do profissional e controle de jornada, assegurada a possibilidade de revisão humana para todas as decisões automatizadas relativas à remuneração do prestador de serviço.

§ 5º. As empresas prestadoras de serviços de transporte individual ou entrega de mercadorias, intermediados por aplicativos, deverão disponibilizar um número telefônico para ligações gratuitas, que assegure o atendimento humano, contemplando demandas de revisão relativas à remuneração do prestador de serviço, reclamações, sugestões, dúvidas ou emergências de segurança ou saúde, entre outras informações.

§ 6º. Fica assegurado o estabelecimento de um protocolo para o atendimento de demandas de revisão de remuneração, baseado em boas práticas, desde que previamente publicado no canal de relacionamento com o prestador de serviços.

§ 7º. O cálculo da remuneração dos prestadores de serviço deve ser transparente, contendo a descrição do valor fixo da remuneração e todas as variáveis de sua composição, de forma que o resultado seja auditável e esteja disponível após a conclusão da prestação do serviço na plataforma.

§ 8º. Fica assegurado ao prestador de serviço, previamente ao seu aceite, o acesso à estimativa de remuneração de que trata o § 7º.



§ 9º. O fornecimento de Equipamentos de Proteção Individual e o pagamento de um seguro de acidentes pessoais, coletivo ou individual, são de responsabilidade das empresas prestadoras de serviços, de transporte individual ou entrega de mercadoria, intermediados por aplicativos.

§ 10. Ficam as empresas prestadoras de serviços de transporte individual ou entrega de mercadorias proibidas de excluir, bloquear ou suspender, em caráter unilateral, os prestadores de serviço, salvo por denúncia de ordem criminal devidamente formalizada e em curso perante o Poder Público, antes de defesa prévia, assegurada sempre ampla defesa e contraditório.

§ 11. Fica assegurado o estabelecimento de um protocolo para o atendimento de exclusão, bloqueio ou suspensão, baseado em boas práticas, que esteja publicado em canal de relacionamento com o prestador de serviços, contemplando o direito à revisão humana das decisões automatizadas.

§ 12. É direito do prestador de serviço de que trata este artigo a facilitação da defesa de seus direitos, inclusive com a inversão do ônus da prova, a seu favor, no processo civil, quando, a critério do juiz, for verossímil a alegação ou quando for ele hipossuficiente, segundo as regras ordinárias de experiências.”

Art. 3º a Lei nº 7.998, de 11 de janeiro de 1990, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 4º- C:

“**Art. 4º-C.** Aos prestadores de serviço, mediante uso, controle e coordenação de aplicativos de transporte individual privado ou entrega de mercadorias, inscritos na categoria de contribuintes individuais da Previdência Social ou como MEI – Microempreendedores Individuais, é assegurado o benefício do seguro-desemprego, na forma e nos prazos previstos no art. 4º.

§ 1º. Para fazer jus ao benefício previsto no caput deste artigo o prestador de serviço deverá comprovar a condição de desemprego, na forma do regulamento, e a efetivo recolhimento de contribuições previdenciárias, nos 18 (dezoito) meses anteriores ao rompimento do vínculo da empresa contratante.

§ 2º. Ficam as empresas que operam com plataformas digitais, para o oferecimento de serviços de transporte individual coletivo ou entrega de produto autorizadas a firmar acordo com a Previdência Social para efetuar recolhimento da contribuição de que trata o § 1º, sempre facultado ao prestador de serviço a prévia opção pela retenção do valor.”

Art. 4º Fica instituída a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE, no âmbito de competência da União, com o

valor de 5% (cinco por cento) sobre o faturamento das empresas que operam com plataformas e aplicativos de prestação de serviços de transporte e entrega de mercadorias.

Parágrafo único. A responsabilidade pelos recolhimentos da contribuição, prevista no caput deste artigo, será das empresas que se dedicam à atividade e os tributos recolhidos serão destinados, na forma da legislação orçamentária, ao financiamento de:

I - seguro desemprego;

II - ações sociais de proteção dos trabalhadores de aplicativos de transporte individual privado ou entrega de mercadorias;

III - auxílio acidente, na forma de regulamento, não cumulável com outro benefício da seguridade social, em valor não inferior a um salário mínimo, devido aos trabalhadores de aplicativos, em caso de acidentes, enquanto durar a incapacidade, até doze meses;

IV - ações de capacitação em segurança de transporte e políticas de educação no trânsito;

V - infraestrutura e mobilidade sustentável; e

VI - práticas ambientalmente sustentáveis pelos prestadores de serviços, plataformas e usuários de serviços do transporte e entrega.

Art. 5 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, no que diz respeito aos dispositivos constantes de seus arts. 1º a 3º e, em 1º de janeiro de 2021, no que diz respeito aos dispositivos tributários constantes de seu art. 4º.

JUSTIFICAÇÃO

A economia de plataformas (“Gig Economy”) engloba as atividades criada a partir da oferta de serviços via plataformas de internet, que viabilizam serviços de transporte, entregas, encanador, eletricista, diaristas, manicures, mas também tradutores, desenvolvedores de software, suporte de marketing, desenvolvedores de conteúdo etc.



De acordo com a visão geralmente defendida pelas empresas, a atuação das empresas de plataformas limita-se a mera facilitação da relação comercial, atuando como uma espécie de “mercado virtual” (marketplace) que conecta clientes e prestadores de serviço. Nesta visão, os motoristas, entregadores, dentre outros, seriam empreendedores que podem decidir ou não trabalhar utilizando-se dos serviços prestados pelas plataformas, fazendo seu próprio cronograma flexível de trabalho.

Na realidade, contudo, esses profissionais acabam tendo horários de trabalho pré-determinados (horários de pico, onde vale a pena “rodar”), nenhum controle sobre o valor do trabalho (as taxas de desconto e tarifas são determinadas unilateralmente pelos aplicativos), ou mesmo condição de escolher quais corridas aceitar ou não, já que alguns aplicativos não divulgam de antemão os destinos finais dos passageiros, e o cancelamento de corridas, após terem sido aceitas, gera penalidades para os motoristas, ou mesmo seu desligamento da empresa sem chances de recorrer. Além disso, os motoristas estão sujeitos à flutuação da demanda, tempos de espera por clientes não remunerados e cobertura precária de proteção social (por exemplo, seguro desemprego, garantia de salário mínimo, férias remuneradas). Trata-se de um modelo de negócio em que vários dos riscos da empresa são repassados para o trabalhador, que fica totalmente descoberto.

Há, assim, um grande debate sobre a condição e natureza civilista, trabalhista e previdenciária das relações de trabalho entre os prestadores de serviços de transporte individual e entrega de mercadorias e as empresas que operam as plataformas. Duas grandes vertentes estão formadas: uns defendem a natureza empregatícia desse trabalho, outros, talvez a maioria, entendem que se trata de trabalho autônomo.

Os Estados Unidos da América talvez sejam um dos primeiros países onde já se avançou no tratamento desse tema. No âmbito estadual e municipal, algumas medidas regulatórias já foram tomadas naquele país: na Califórnia, foi aprovada legislação caracterizando motoristas de aplicativos como empregados das empresas e, na cidade de Nova York, fixou-se um pagamento mínimo por hora trabalhada.

O Tribunal Superior do Trabalho, no Brasil, sinalizou pela inexistência de vínculo empregatício entre as empresas intermediadoras e seus prestadores de serviço. Esse e outros tribunais o fazem com fundamento na legislação existente, que pode ser mudada pelo legislador. Nessa visão, a contratação é meramente de Direito Civil: são trabalhadores autônomos.



Outros teóricos trabalham com a ideia de uma contratação mista, civil e trabalhista. Muitos Estados já se movimentam para tributar essa atividade, de diversas formas. Há propostas de mudanças nas normas relativas à mobilidade urbana. Há, como se pode ver, toda uma movimentação intelectual e administrativa em torno do tema.

Obviamente não podemos ter, no momento, a ilusão de oferecer de imediato proposta legislativa que atente para todas as implicações da matéria. Fundamental, contudo, neste momento de enorme crise social, econômica e sanitária é que haja avanço na garantia de direitos mínimos aos trabalhadores de aplicativos.

Certamente, as partes conhecem melhor a realidade e qualquer mudança legal levará à necessidade de ajuste nos preços e nos contratos. Organização e fortalecimento dos laços entre esses trabalhadores são fundamentais. Sem contar que o âmbito municipal nos parece o mais apropriado para regular a matéria, dadas as diferenças regionais, as diferenças de remuneração e de custos existentes em todo esse território continental.

Dentro de uma visão civilista, nossa preocupação é assegurar direitos mínimos a esses trabalhadores. Nesse sentido, estamos incluindo regras gerais obrigatórias, para esses modelos de contratação, na Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil), que dedica os arts. 593 a 609 à regulamentação da prestação de serviços.

Nesse momento, queremos garantir, especialmente, a formação de associações, sindicatos e cooperativas, além da fixação de um salário mínimo hora, garantia de planos de saúde, auxílio-alimentação, auxílio-transporte, seguro-desemprego, seguro de vida e acidentes pessoais e equipamentos de proteção individual – EPIs.

Também estamos propondo a concessão de seguro-desemprego a esses trabalhadores, mediante mudanças na legislação relativa ao tema. Ainda mais, estamos propondo a instituição de uma Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE para financiar uma rede de proteção para todos esses trabalhadores.

Propostas de criação de nova contribuição para as empresas de plataformas é geralmente acompanhada do argumento de que isso implicará em aumento do preço para consumidores. No entanto, a alíquota proposta de 5% está alinhada com outras contribuições de mesma natureza. Além disso,



ainda mais num momento de ameaça de deflação, não podemos aceitar o baixo preço de serviços às custas de trabalhadores vulneráveis sem um mínimo de proteção social.

Cremos que a apreciação dessa matéria é urgente. Muitos motoristas, ciclistas e motociclistas estão se sentindo na condição de explorados. Está prevista uma greve nacional no dia 1º de Julho. Precisamos estar atentos a esses fenômenos de vazio legal e, mediante intensas negociações, evitar que esses trabalhadores continuem fragilizados durante a pandemia. A experiência francesa, com os coletes amarelos, deve nos servir de alerta.

Esperamos contar com o apoio de nossos Pares para a aprovação dessa matéria, que pretende restabelecer padrões de cidadania para milhões de trabalhadores.

Sala das Sessões,

Senador **JAQUES WAGNER**

PT – BA



SF/20824.57599-03