

Emenda nº , de Plenário
PLC Nº 28, DE 2017

Insira-se um novo art. 4º no PLC nº 28, de 2017, renumerando-se o atual art. 4º como art. 5º, com a seguinte redação:

“Art 4º. A empresa que atua no transporte remunerado privado individual de passageiros não poderá se apropriar de percentual superior a 10% (dez por cento) do valor das viagens realizadas pelos condutores.

Parágrafo único. Fica vedada a cobrança de valor de qualquer natureza além daquele a que se refere o *caput*. “

Justificação

A empresa Uber é uma grande multinacional cujo valor de mercado já ultrapassa os US\$ 70 bilhões, superior ao apresentado pela Ford ou pela General Motors.

Por trás da suposta “parceria” entre as empresas de aplicativos e os motoristas e da imaginada “autonomia” dos motoristas se esconde uma relação capital-trabalho extremamente perversa, 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 etc.

O livro do economista britânico-canadense Tom Slee intitulado *What’s Yours is Mine –Against the Sharing Economy*, traduzido para o português como “Uberização: a nova onda do trabalho precarizado”, demonstra como a ideia utópica do compartilhamento cooperativo,



defendido pelo Uber, cedeu lugar ao seu exato oposto: a distopia de um hipercapitalismo desregulado.

Muito longe de exprimir a cooperação direta e igualitária entre indivíduos, o suposto compartilhamento, argumenta Slee, deu lugar à formação de gigantes corporativos cujo funcionamento é regido por “algoritmos opacos” que em nada se aproximam da utopia cooperativista estampada em suas versões originais. Sob a retórica do compartilhamento escondem-se a acumulação de fortunas impressionantes, a erosão de muitas comunidades, a precarização do trabalho e o consumismo.

O suposto compartilhamento e a prometida reciprocidade acabaram se convertendo na oferta generalizada de trabalhos mal pagos e sem qualquer segurança previdenciária. Ressalte-se que, no atual quadro de crise crônica e profunda e num ambiente em que os sindicatos estão cada vez mais fracos e os direitos trabalhistas sob aberta contestação, os resultados, no mercado de trabalho, são devastadores.

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, como o exemplo da Uber demonstra cabalmente.

(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”, materializada na Uber, Air Bnb e várias outras transnacionais, 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.

O objeto desta emenda é limitar o repasse que os motoristas estão hoje obrigados a fazer às empresas, uma verdadeira espoliação de 25% do valor da corrida.

Pela emenda, pretende-se que, em quaisquer circunstâncias, tal repasse não ultrapasse 10%. Saliente-se que os custos de manutenção do Uber, bem como de outras empresas semelhantes, são muito baixos, pois se trata de uma intermediação automatizada pelo próprio software fornecido aos motoristas.

Sala das Sessões, em

Senador Lindbergh Farias (PT/RJ)

Líder do PT no Senado Federal

Senador Humberto Costa (PT/PE)

Líder da Minoria no Senado Federal

Senadora Fátima Bezerra (PT/RN)

Senador Gleisi Hoffmann (PT/PR)

Senador Jorge Viana (PT/AC)

Senador José Pimentel (PT/CE)

Senador Paulo Paim (PT/RS)

Senador Paulo Rocha (PT/PA)

Senadora Regina Sousa (PT/PI)



SF/17351.73556-44