

Brasília, 04 de Abril de 2024

EMENDA AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024

Acrescenta e altera dispositivos ao PLP 12/2024, que dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho.

I. Acrescente-se ao parágrafo único do art.2º a previsão de vedação expressa a possibilidade de terceirização, para que conste a seguinte redação:

“Art.2º. (...)

Parágrafo único. A prestação de serviços intermediada por empresa operadora de aplicativo de que trata o caput pressupõe a realização de cadastro pessoal e intransferível dos trabalhadores e dos usuários, observado o disposto na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, e na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, sendo vedada a terceirização.”

JUSTIFICAÇÃO

Em que pese a constitucionalidade da terceirização, sua aplicação na presente situação acarretaria prejuízos significativos para os trabalhadores que atuam nesse setor.

Atualmente, a intermediação dos serviços é realizada pelas empresas operadoras de aplicativos, as quais já retêm uma parte dos valores auferidos pelos trabalhadores, em forma de comissões ou taxas de serviço. Adicionar uma terceira empresa intermediária apenas serviria para diluir ainda mais a remuneração dos trabalhadores, impactando negativamente em sua renda final.

EMENDA AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024

Portanto, a vedação da terceirização na prestação de serviços intermediados por empresas operadoras de aplicativos visa proteger os interesses dos trabalhadores, garantindo-lhes uma remuneração justa e adequada pela sua atividade laboral.

II. Acrescente-se ao artigo 3º, o parágrafo 4º e 5º que preveem a competência da Justiça do Trabalho para resolução de conflitos individuais, para que conste a seguinte redação:

“Art.3º. (...)

(...)

§4º. A Justiça do Trabalho é competente para processar e julgar os conflitos individuais envolvendo trabalhador autônomo por plataforma.

§5º. Aplica-se a previsão do §4º para competência das relações estabelecidas em período anterior a vigência desta Lei.”

JUSTIFICAÇÃO

Considerando que a proposta apresentada não deixa dúvidas se tratar de uma nova relação de TRABALHO, cujas partes envolvidas são o trabalhador autônomo por plataforma e a empresa operadora de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros;

Considerando que no próprio texto do projeto de lei (§3º, inciso III, do artigo 3º) é previsto que a categoria profissional “motoristas de aplicativo de veículo de quatro rodas” será representada por sindicato com atribuição de representar os trabalhadores em demandas judiciais coletivas, atraindo a competência da Justiça do Trabalho prevista no art. 114, III da CF/88;

Considerando que o projeto de lei prevê, ainda, que em caso de recusa de negociação coletiva, caberá dissídio coletivo, atraindo a competência da Justiça do Trabalho prevista no §2º, do art.114 da CF/88;

Nesse contexto, é crucial que os TRABALHADORES autônomos por plataforma tenham assegurado o direito constitucional de discutir seus conflitos individuais perante a Justiça do Trabalho.

EMENDA AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024

A competência da Justiça do Trabalho para resolver tais conflitos é respaldada pelo artigo 114 da Constituição Federal, que atribui a esta esfera do poder judiciário a competência para processar e julgar questões trabalhistas. Além disso, a submissão dos conflitos individuais à apreciação da Justiça do Trabalho é essencial para garantir a efetiva proteção dos direitos trabalhistas e a busca pelo equilíbrio, objetivando a paridade das partes.

Ademais, a competência deve ter a mesma aplicação para os casos anteriores a vigência da Lei, sendo necessário a aplicação “lato senso” do direito do trabalho, conforme previsão do artigo 7º da Constituição Federal.

Vale ressaltar que a prática de exclusão arbitrária de trabalhadores por parte das empresas intermediadoras é uma preocupação relevante, e a possibilidade de submeter tais casos à apreciação do Poder Judiciário Trabalhista contribuirá para garantir a observância dos princípios da legalidade e da justiça, com a certeza da comprovação de forma inequívoca a motivação do desligamento.

III. Exclusão do §2º do artigo 3º que limita a jornada a 12 (doze) horas de conexão.

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de exclusão do §2º do artigo 3º do projeto de lei se fundamenta em 3 pontos:

1. Equívoco de Redação: O texto legal do próprio projeto de lei no §2º, do art. 9º considera a hora efetivamente trabalhada “somente ao período entre a aceitação da viagem pelo trabalhador e a chegada do usuário ao destino final”. Portanto, a referência ao período de conexão não é adequada e pode gerar interpretações equivocadas.
2. Impossibilidade de Contabilização Distinta: O período de conexão pode ocorrer em mais de uma empresa operadora de aplicativo, dificultando a contabilização separada das horas trabalhadas em cada uma delas. Isso torna inviável a aplicação prática da limitação de jornada estabelecida no §2º do artigo 3º.
3. Inconstitucionalidade da Jornada Excedente: O estabelecimento de uma jornada de trabalho superior a 8 (oito) horas diárias e 44 (quarenta e quatro) semanais contraria o disposto no artigo 7º, inciso XIII, da Constituição Federal de 1988. Além disso, como os trabalhadores em questão plataforma são considerados autônomos, devem ter assegurada a plena autonomia na fixação de sua jornada de trabalho, conforme princípio da liberdade profissional.

EMENDA AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024

De outra ponta, no Brasil, o Poder Executivo tem a responsabilidade de regulamentar e atualizar as Normas Regulamentadoras, incluindo previsões específicas para a saúde do trabalhador, visando sempre a proteção e a promoção da qualidade de vida dos profissionais em seus locais de trabalho.

As Normas Regulamentadoras (NRs) são estabelecidas pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), visando adaptar a legislação à evolução das condições de trabalho, novas tecnologias e descobertas no campo da saúde e segurança ocupacional.

Portanto, essa questão possui mecanismo eficiente de proteção através de disposições específicas relacionadas à saúde do trabalhador que estabeleçam requisitos a serem seguidos pelas empresas para garantir um ambiente de trabalho saudável, prevenindo acidentes e doenças ocupacionais.

IV. Acrescente-se ao artigo 6º, parágrafos que prevejam a exigência de aprovação dos Termos de Uso direcionados aos trabalhadores em negociação coletiva com vedação a alteração unilateral e intervenção sindical prévia em casos de desligamento, para que conste a seguinte redação:

“Art.6º. (...)

§1º. Para validade dos Termos de Uso estes deverão ser obrigatoriamente aprovados pela categoria através de negociação coletiva, sendo vedada a alteração unilateral durante o período de vigência.

§2º. A inobservância ao requisito da intervenção sindical prévia importa na nulidade da exclusão do trabalhador.”

JUSTIFICAÇÃO

Considerando se tratar de um trabalhador autônomo, os Termos de Uso que regem a relação restam permeados de uma expressiva relevância, não sendo possível admitir que ele seja redigido de forma unilateral, da mesma sorte que suas alterações.

EMENDA AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024

Atualmente, os Termos de Uso são redigidos de forma unilateral pelas empresas, sem oportunidade real de negociação ou modificação por parte dos trabalhadores. A opção oferecida de aceitar ou não os termos, não constitui um verdadeiro exercício do direito de escolha, mas sim uma imposição coercitiva decorrente da assimetria de poder entre os trabalhadores e as empresas, que detêm controle absoluto sobre as condições de uso.

Portanto, é essencial que os Termos de Uso passem por apreciação e aprovação em negociação coletiva, como forma de garantir a participação dos trabalhadores na definição das condições que regem sua prestação de serviços. Tal medida fortalece a autonomia e a dignidade dos trabalhadores autônomos por plataforma, promovendo relações mais justas e equilibradas no ambiente de trabalho.

No que diz respeito ao desligamento dos trabalhadores do aplicativo de transporte, é evidente que essas situações ocorrem diariamente e em todo o território nacional. Por essa razão, torna-se pertinente aplicar o Tema 638 do STF, que preconiza a necessidade de intervenção sindical prévia em casos de desligamento coletivo. Essa intervenção visa encontrar alternativas às dispensas coletivas, evitando a imposição de multas e contribuindo para a recuperação e o crescimento da economia, além de valorizar o trabalho humano e cumprir sua função social de forma efetiva.

V. Acrescente-se ao artigo 9º, a previsão que a remuneração por corrida é calculada considerando valor base, distância percorrida em quilômetros e tempo de duração da corrida em minutos, cujos valores deverão obrigatoriamente serem estabelecidos em acordo coletivo da categoria com as plataformas, acrescentando ao dispositivo o §8º com a seguinte redação:

“Art. 9º. (...)

(...)

§8º. A remuneração por corrida é calculada considerando o valor base, a distância percorrida em quilômetros e o tempo de duração da corrida em minutos, cujos valores deverão obrigatoriamente ser estabelecidos em acordo coletivo da categoria com as plataformas.”

J U S T I F I C A Ç Ã O

A proposta surge da constatação de que o projeto em questão não aborda de maneira específica o tema da remuneração por corrida dos motoristas de aplicativos. Esse é um aspecto crucial da atividade desses profissionais, pois influencia diretamente em sua sustentabilidade financeira.

A remuneração por corrida, engloba o valor base, a quilometragem percorrida e o tempo gasto no trânsito, seja em movimento ou em situações de engarrafamento, é consiste em uma preocupação central para os motoristas de aplicativos, pois o desgaste do veículo, decorrente do uso intenso e da exposição prolongada ao tráfego urbano, é uma realidade que não pode ser ignorada.

Ao considerar que o veículo é o principal instrumento de trabalho desses profissionais e que seu desgaste está diretamente relacionado à quilometragem percorrida e ao tempo no trânsito, torna-se evidente a importância de estabelecer uma remuneração justa e adequada, que leve em consideração todos esses aspectos.

Portanto, a inclusão desta emenda visa preencher uma lacuna no projeto de lei, garantindo que a remuneração dos motoristas de aplicativos seja tratada de forma abrangente e equitativa, levando em consideração não apenas os custos operacionais, mas também as condições reais de trabalho enfrentadas por esses profissionais no dia a dia.

VI. Acrescente-se ao artigo 9º, a limitação de 20% ao valor retido pela empresa quando do pagamento da remuneração por corrida ao motorista, acrescentando ao dispositivo o §9º com a seguinte redação:

“Art. 9º. (...)

(...)

§9º. Fica estabelecido que a empresa não poderá reter mais do que 20% (vinte por cento) do valor total da remuneração devida ao motorista por cada corrida realizada, visando assegurar uma distribuição justa e equilibrada dos ganhos entre as partes envolvidas.

EMENDA AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de emenda surge como resposta à preocupação crescente em relação à porcentagem significativa dos ganhos retidos pelas empresas de aplicativos sobre o valor da remuneração devida aos motoristas. Atualmente, é comum observar que algumas dessas empresas chegam a embolsar até 50% do valor total das corridas, o que representa uma proporção desproporcional e prejudicial aos motoristas.

É importante ressaltar que, no início das operações das empresas de transporte de aplicativos, o modelo de remuneração era baseado em valores fixos, proporcionando mais segurança e previsibilidade aos motoristas. Nesse contexto, os motoristas sabiam exatamente quanto ganhavam por corrida, o que os incentivava a prestar um serviço de qualidade e excelência aos passageiros, inclusive oferecendo serviços adicionais, como água e bala, criando um ambiente de confiança e satisfação para todas as partes envolvidas.

Ao estabelecer um limite de 20% para a retenção sobre o valor da remuneração por corrida, buscamos resgatar essa segurança e previsibilidade para os motoristas, garantindo que uma parcela justa e adequada dos ganhos seja destinada a eles.

Dessa forma, a inclusão desta emenda no Projeto de Lei é fundamental para corrigir distorções existentes no atual sistema de remuneração dos motoristas de aplicativos, promovendo um equilíbrio justo entre os interesses das plataformas e os direitos dos trabalhadores, ao mesmo tempo em que se busca restaurar a confiança e a excelência no serviço prestado aos passageiros.

VII. Seja previsto o adicional de 30% (trinta por cento) sobre a hora trabalhada em horário noturno, acrescentando ao artigo 9º do Projeto de Lei de Regulamentação dos Motoristas de Aplicativos o § 10º com a seguinte redação:

“Art. 9º. (...)

(...)

§10º. Fica estabelecido que os motoristas de aplicativos terão direito a um adicional de 30% (trinta por cento) sobre a remuneração por hora trabalhada durante o período noturno, compreendido entre as 22 horas de um dia e as 5 horas do dia seguinte, considerando o horário local do início da corrida.

EMENDA AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024

Impor o recolhimento da contribuição previdenciária com base no valor bruto auferido, conforme estabelecido no texto da proposta atual, resulta em uma tributação sobre um valor que o motorista não efetivamente recebeu. Tal situação é injusta e contrária aos princípios de equidade e razoabilidade que devem nortear a legislação previdenciária.

Portanto, a proposta de considerar como salário de contribuição para fins previdenciários 25% (vinte e cinco por cento) do valor mensal repassado pela empresa operadora de aplicativo de transporte ao trabalhador autônomo por plataforma busca corrigir essa distorção, assegurando que a contribuição previdenciária incida apenas sobre os valores efetivamente percebidos pelos motoristas de aplicativo. Tal medida está em conformidade com os princípios constitucionais da capacidade contributiva e da justiça fiscal.

IX. Acrescente-se ao artigo 12º, previsão de mecanismos de segurança a serem implementados pelas empresas, em atenção ao inciso II do referido artigo, incluindo §1º, para que conste a seguinte redação:

“Art.12º. (...)

§1º. As empresas de aplicativos de transporte devem implementar mecanismos de segurança para os motoristas, visando prevenir situações de risco e garantir a integridade física e emocional desses profissionais. Esses mecanismos devem incluir, entre outras medidas:

- a) Verificação de identidade dos usuários cadastrados nas plataformas, com a exigência de dados pessoais e documentos oficiais;
- b) Sistema de avaliação e bloqueio de usuários que apresentem comportamento suspeito ou perigoso;
- c) Código de embarque a ser fornecido pela empresa ao passageiro, que deverá apresentar ao motorista para poder entrar no veículo;
- d) Botão de pânico ou sistema de alerta rápido, que permita aos motoristas acionar ajuda em caso de emergência;
- e) Compartilhamento de informações sobre o trajeto da corrida em tempo real aos contatos de emergência do motorista.

Não restam dúvidas que a Indenização não pode ser interpretada como aquisição patrimonial, uma vez que implica em recomposição do status quo, ou seja, é a compensação por uma determinada perda.

Não devem ser considerados como fatos geradores, portanto, os rendimentos relativos a indenizações, que nada mais são que a reposição de um prejuízo suportado pelo indivíduo pagador de impostos.

XII. Acrescentar previsões de benefícios para aquisição de veículos, para incluir os automóveis adquiridos por motoristas de aplicativo no rol de beneficiados na isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e autorizar instituições financeiras federais a adotarem linhas de crédito especiais para o custeio de veículos para transporte de passageiros.

“Art. Y. O art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:

Art.1º.....

.....

VI – motoristas previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede que prestem serviços remunerados de transporte de passageiros, individual ou coletivo com mais de 1.000 (mil viagens) ao ano.

.....

§ 8º Na hipótese prevista no inciso VI do caput deste artigo, quando se tratar de transporte coletivo de passageiros, fica autorizada a isenção incidir em veículos com configuração diversa da descrita no caput, desde que compatível com o serviço prestado.” (NR)

“Art. Z. Fica autorizada a criação de linhas de crédito especiais pelas instituições financeiras federais para o custeio de veículos destinados ao transporte de passageiros.”

JUSTIFICAÇÃO

Essa iniciativa é fundamental, considerando:



EMENDA AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024

1. Estímulo à Renovação da Frota: A inclusão dos veículos adquiridos por motoristas de aplicativo na isenção do IPI e a disponibilização de linhas de crédito especiais incentivará a renovação da frota de veículos destinados ao transporte de passageiros. Isso contribuirá para a melhoria da qualidade dos serviços prestados, garantindo veículos mais modernos, seguros e eficientes para os usuários.

2. Facilitação do Acesso ao Mercado de Trabalho: Muitos motoristas de aplicativo dependem do uso de veículos próprios para exercerem sua atividade profissional. Ao proporcionar benefícios fiscais e acesso facilitado ao crédito, essa emenda amplia as oportunidades de trabalho e geração de renda para esses profissionais, contribuindo para a inclusão social e o desenvolvimento econômico.

3. Estímulo ao Setor de Transporte de Passageiros: A disponibilização de linhas de crédito especiais para o custeio de veículos destinados ao transporte de passageiros fortalece o setor como um todo. Isso impulsiona a economia, gera empregos e contribui para a ampliação e diversificação dos serviços de transporte disponíveis para a população.

Portanto, a inclusão dessas medidas no projeto de lei é fundamental para promover o desenvolvimento do setor de transporte de passageiros, garantindo melhores condições de trabalho para os motoristas de aplicativo e proporcionando benefícios significativos para a sociedade como um todo.



Leandro da Cruz
STATESP/SP



Carina Trindade
SIMTRAPLI/RS



Euclides José Magno
SINDTAAP/AP



Carlos Cavalcante
SINTAT/RN



Luiz Carlos Correa
SINDMOBI/RJ



Solimar Machado Correa
Consultoria Jurídica FENASMAPP