



CÂMARA MUNICIPAL DE JACAREÍ

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

Processo: PLL nº 029/2025

Tema: Institui o Estatuto Municipal dos Trabalhadores por Aplicativo

Autoria: Vereador Gabriel Belém

PARECER Nº 119.1/2025/SAJ/JACC

Ementa: Projeto de lei de iniciativa Parlamentar. Normas base sobre trabalho por aplicativo. Dignidade, saúde e trabalho. Interesse local caracterizado. Precedentes Legislativos. Guarulhos-SP. Cuiabá-MT. Precedentes do Tribunal de Justiça de São Paulo e Supremo Tribunal Federal. Constitucionalidade. Possibilidade. Projeto de Lei em âmbito federal. Prosseguimento. Agenda 2030.

I. RELATÓRIO

1. Trata-se de Projeto de Lei de autoria do nobre Vereador *Gabriel Belém*, pelo qual pretende regulamentar, no espaço municipal, aspectos mínimos sobre o *trabalho por aplicativo*, conforme melhor exposto em sua propositura.

2. Em síntese, o autor justifica – dentre outros motivos - que o crescimento significativo desse modelo de trabalho, deve ser acompanhado pelas respectivas políticas públicas, a fim de garantir padrões mínimos de dignidade e segurança.



CÂMARA MUNICIPAL DE JACAREÍ

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

II. FUNDAMENTAÇÃO

1. A matéria em questão se configura como “*assuntos de interesse local*”, nos termos do art. 30, inc. I, da Constituição Federal ¹, pois pretende regulamentar a estrutura **mínima** existente no município para a execução dos serviços realizados pelos trabalhadores de aplicativo (em resguardo a dignidade, saúde, segurança, organização do espaço territorial² etc).

2. O tema do projeto **não** encontra restrições na repartição de competências entre os entes federados, cabendo ao Município legislar sobre tal assunto (interesse local), desde que não contrarie as normas federais, estaduais e também municipais.

3. Na mesma linha, não se vislumbram impedimentos a luz do que prevê o art. 40 da Lei Orgânica do Município (LOM), o qual estabelece as matérias de competência exclusiva do Prefeito, de modo que os Vereadores **podem** apresentar projetos tal como o que ora se analisa.

4. De outra vertente, a iniciativa para o tema em questão é concorrente entre o legislativo e o executivo municipal, de maneira que inexistem vícios formais neste aspecto.

5. Em outros entes da Federação, em especial nos Municípios, já existem previsões normativas que corroboram a pretensão legislativa aqui veiculada, a exemplo da Lei Municipal nº 7.222/2025 da cidade de Cuiabá – MT, **proposta por**

¹ Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

² Lei nº 13.460/2017 que dispõe sobre a participação, proteção e defesa dos direitos do usuário dos serviços públicos da administração pública



CÂMARA MUNICIPAL DE JACAREÍ

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

Vereador, que inicialmente foi vetada pelo Prefeito, mas o veto foi rejeitado pela respectiva Câmara e a lei devidamente promulgada com efeitos regulares.

6. Na mesma linha, a Lei nº 8.194/2023 da cidade de Guarulhos, de **idêntico tema** ao aqui analisado, e também **proposta por Vereador**, foi expressamente contestada na ADI 2006342-56.2024.8.26.0000 (fls. 08), sendo a ação rejeitada e a lei considerada constitucional em decisão final.

7. Por fim, o Supremo Tribunal Federal em análise de norma similar a que ora se estuda, também declarou **constitucional** lei municipal sobre o assunto, conforme acertadamente destacado pelo proponente, ao citar o Tema 917 (fls. 08).

8. Destaca-se, ainda, o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 apresentado pelo Presidente da República, que contém matéria similar a que ora se discute. De modo que, sobrevindo lei federal ou estadual sobre o tema, a lei municipal deverá ser suspensa no que for contrária.

9. Em complemento a análise jurídica, o tema proposto é atual e enseja amplos debates pelas instituições, tal como ocorreu recentemente no Supremo Tribunal Federal em audiência pública para julgamento do Recurso Extraordinário nº 1.446.336, ocasião em que 12 perguntas foram realizadas, tal como consta no artigo anexo a este parecer.

10. Deste modo, embora o tema do projeto inicial e superficialmente aparente suposta desconformidade com os preceitos constitucionais, em análise aprofundada e considerando os precentes judiciais e legislativos aqui apresentados, constatamos sua perfeita simestria com a Constituição.



CÂMARA MUNICIPAL DE JACAREÍ

SECRETARIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS

11. Por último, registramos que o projeto está alinhado com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável nº 01 (erradicação da pobreza), 03 (saúde e bem estar), 08 (trabalho decente e crescimento econômico), 10 (redução das desigualdades) e 17 (parcerias e meios de implementação) da **Agenda 2030** da Organização das Nações Unidas (ONU).

III. CONCLUSÃO

1. Face ao exposto, sem qualquer avaliação sobre o mérito da proposta, concluímos que a propositura **esta APTA** a tramitação.

2. O projeto deverá ser submetido as Comissões de Constituição e Justiça, Saúde e Assistência Social, Desenvolvimento Econômico, Segurança, Direitos Humanos e Cidadania e Ciência, Tecnologia, Empreendedorismo e Inovação.

3. Recebendo o Projeto de Lei parecer favorável das referidas comissões e, sendo encaminhado ao Plenário, sujeitar-se-á a apenas um turno de discussão e votação e dependerá do voto favorável da maioria simples, presentes, pelo menos, a maioria absoluta dos membros da Câmara.

4. Neste tipo de proposição, **não** deve ser colhido o voto do Presidente do Legislativo, salvo se houver empate.

5. É o parecer.

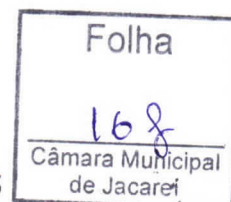
Jacareí, 15 de abril de 2025.

Jorge Alfredo Céspedes Campos
Consultor Jurídico Legislativo

ACORDO o parecer,
por seus próprios fun-
damentos.

LEI Nº 7.222 DE 19 DE FEVEREIRO DE 2025

AUTOR: VEREADOR ROBINSON CIREIA
PUBLICADO NA GAZETA MUNICIPAL Nº 1062 DE 20 DE FEVEREIRO DE 2025



**DISPÕE SOBRE A INSTALAÇÃO
DE PONTOS DE APOIO PARA
TRABALHADORES DE
APLICATIVOS DE ENTREGA E DE
TRANSPORTE INDIVIDUAL
PRIVADO DE PASSAGEIROS NO
MUNICÍPIO DE CUIABÁ-MT E DÁ
OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

A **PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE CUIABÁ - MT:** Faço saber que a Câmara Municipal rejeitou o veto total, e conforme o [§ 7º do Art. 150](#) do Regimento Interno e o [§ 8º do Art. 29](#) da Lei Orgânica do Município de Cuiabá - MT, promulga a seguinte Lei:

Art. 1º As empresas operadoras de serviços por aplicativos de entrega e de transporte privado de passageiros que atuam no Município de Cuiabá-MT ficam obrigadas a instalar ao menos um ponto de apoio aos trabalhadores na cidade.

Art. 2º Os pontos de apoio deverão conter:

I - sanitários femininos e masculinos equipados, inclusive, com chuveiro privativo;

II - uma sala de apoio e descanso equipada com pia, torneira e materiais para higienização das caixas transportadoras de alimentos;

III - acesso à internet sem fio e a tomadas para carregamento das baterias dos celulares gratuitamente;

IV - espaço para refeição com mesas, cadeiras, bebedouro e micro-ondas;

V - espaço para estacionar bicicletas e motocicletas;

VI - ponto de espera para veículo de transporte individual privado de passageiros;

VII - armários/escaninhos individuais, onde os trabalhadores e trabalhadoras possam guardar seus pertences com seus cadeados;

VIII - espaço para amamentação dos filhos.

Art. 3º A construção, a manutenção e o funcionamento do ponto de apoio deverão ser garantidos pelas empresas de aplicativos.

§ 1º São compreendidas como empresas de aplicativos tanto as de entrega quanto as de transporte individual privado de passageiros.

§ 2º A garantia de que trata o caput deste artigo dar-se-á sob total responsabilidade das empresas de aplicativos, separadas ou em conjunto.

§ 3º As empresas de aplicativos poderão realizar parcerias com estabelecimentos comerciais para garantir a instalação e a manutenção dos pontos de apoio descritos no art. 2º.

Art. 4º As empresas terão um prazo de 6 (seis) meses após a publicação desta Lei para a implementação dos pontos de apoio.

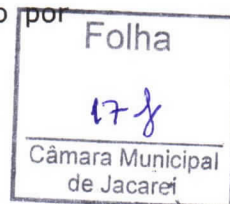
Art. 5º O descumprimento desta Lei sujeitará os infratores à pena de multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), sem prejuízo das demais responsabilidades e penalidades impostas pela Administração Pública.

Art. 6º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Palácio Paschoal Moreira Cabral, em Cuiabá-MT, em 19 de fevereiro de 2025.

**VEREADORA PAULA CALIL
PRESIDENTE**



Este texto não substitui o original publicado e arquivado na Câmara Municipal de Cuiabá.



Nº de ordem do processo na sessão de julgamento Não informado

Registro: 2024.0000425168

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Direta de Inconstitucionalidade nº 2006342-56.2024.8.26.0000, da Comarca de São Paulo, em que é autor PREFEITO DO MUNICÍPIO DE GUARULHOS, é réu PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE GUARULHOS.

ACORDAM, em Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo, proferir a seguinte decisão: "JULGARAM A AÇÃO IMPROCEDENTE. V.U.", de conformidade com o voto do Relator, que integra este acórdão.

O julgamento teve a participação dos Exmos. Desembargadores FERNANDO TORRES GARCIA (Presidente), LUIS FERNANDO NISHI, JARBAS GOMES, MARCIA DALLA DÉA BARONE, TASSO DUARTE DE MELO, NUEVO CAMPOS, CARLOS MONNERAT, RENATO RANGEL DESINANO, MELO BUENO, GOMES VARJÃO, ÁLVARO TORRES JÚNIOR, CORREIA LIMA, PAULO ALCIDES, FLAVIO ABRAMOVICI, BERETTA DA SILVEIRA, FRANCISCO LOUREIRO, XAVIER DE AQUINO, DAMIÃO COGAN, EVARISTO DOS SANTOS, VICO MAÑAS, CAMPOS MELLO, VIANNA COTRIM, MATHEUS FONTES E AROLDO VIOTTI.

São Paulo, 15 de maio de 2024.

ROBERTO SOLIMENE
RELATOR
Assinatura Eletrônica



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Órgão Especial

fls. 65



Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo - Órgão Especial

ADI n. 2006342-56.2024.8.26.0000

Autor: Prefeito de Guarulhos

Interessada: Câmara Municipal local

Voto n. 57.303

EMENTA: Guarulhos. ADI do Prefeito. Lei 8.194/2023. Obrigatoriedade de notificação dos motoristas cadastrados pelas empresas gestoras dos sistemas por aplicativos nas hipóteses de descadastramento, suspensão, exclusão e outras penalidades, bem como dá outras providências. Alegação de violação da separação de poderes. Inocorrência. Obrigações postas para particulares. Congruência com o tema 917/STF. Regulação que prestigia contraditório e ampla defesa dos motoristas e não regula propriamente o trânsito, senão o direito de defesa de quem labora na área do transporte particular e local de passageiros. Ação improcedente.

Ação Direta de Inconstitucionalidade do Prefeito contra a Lei de Guarulhos n. 8.194, de 23/10/2023, que regula a obrigatoriedade de notificação dos motoristas cadastrados pelas empresas gestoras de sistemas por aplicativos nas hipóteses de descadastramento, suspensão, exclusão e outras penalidades, bem como dá outras providências. Alegou-se violação ao princípio da separação de poderes, na medida em que cria obrigações para a administração pública e retira do mesmo a possibilidade de agir conforme os seus critérios de oportunidade e conveniência. Apontou-se discrepância em relação aos arts. 5º; 47, incisos II, IV, XI, XIV e XVIII; cc 144 da Constituição Estadual. Ademais, desatende a distribuição de competências legiferantes, porque normas de trânsito ficam a cargo da União, consoante exposto no item XI do art. 22 da Constituição Federal.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Órgão Especial



Processada sem liminar (fls. 25/26), a PGE, citada, permaneceu silente (fl. 34), tendo a Edilidade defendido a constitucionalidade do diploma (fls. 36/45) e a Subprocuradoria Geral de Justiça foi pela improcedência (fls. 52/59).

Voto n. 57.303

Transcrevo o texto da lei:

“Art. 1º. Fica estabelecida a obrigatoriedade de notificação dos motoristas cadastrados pelas Empresas Gestoras de Sistemas por Aplicativos - EGSAs nos casos de descadastramento, suspensão, exclusão e outras penalidades.

Parágrafo único. Consideram-se EGSAs as operadoras de tecnologia credenciadas pela Prefeitura para intermediação do serviço especial de transporte privado remunerado individual de passageiros.

Art. 2º. A notificação deverá ser realizada previamente à imposição da penalidade, por meio da plataforma digital ou outro meio eletrônico e conter a indicação clara do descumprimento dos termos do contrato, bem como da justificativa para a imposição da penalidade.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Órgão Especial

fls. 67



Art. 3º. Os motoristas cadastrados pelas EGSAs poderão apresentar pedido de revisão do descadastramento, suspensão, exclusão e das outras penalidades, podendo juntar provas para elucidar os fatos.

Art. 4º. O descumprimento do estabelecido nesta Lei sujeitará as EGSAs às seguintes penalidades:

I - advertência;

II - multa no valor de 280 UFG's (duzentos e oitenta Unidades Fiscais de Guarulhos), para cada descumprimento, dobrada em caso de reincidência.

Art. 5º. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 6º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação”.

A ação é improcedente.



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Órgão Especial

fls. 68



Justifico.

O art. 1º da sobredita lei evidencia que as obrigações foram impostas para particulares, não para a administração pública, confira-se (*verbis*):

“(...) Fica estabelecida a obrigatoriedade de notificação dos motoristas cadastrados pelas Empresas (...)”.

E prestigia o respeito a dois valores de expressa índole constitucional, o contraditório e a ampla defesa, no caso, contraditório e ampla defesa dos motoristas ali credenciados, temas, aliás, relacionados dentre os direitos fundamentais. Esses preceitos em comento, por sinal, vão além das relações tipicamente judiciárias, confira-se no caso o seu extenso (*verbis*), alcançando interações **administrativas**, com destaque para a expressão *acusados em geral*:

“LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes”.

De sorte que não se há falar em contradição relativa à separação de poderes, mesmo porque em consonância com o Tema 917/STF (*verbis*):

“Não usurpa competência privativa do Chefe do Poder Executivo lei que, embora crie despesa para a Administração, não trata da sua estrutura ou da atribuição de seus órgãos nem do regime jurídico de servidores públicos (art. 61, § 1º, II, "a", "c" e "e", da Constituição Federal) ”.

Os comandos normativos em discussão não abordam nenhuma estrutura da administração, sequer atribui tarefas aos seus órgãos.

Outrossim, mais uma vez, a lei em comento igualmente se orienta em consonância com o direito pretoriano do col. STF, agora com o Tema 967 (*verbis*):

“1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI) ”.

Cuida-se de política pública de interesse tipicamente local, em defesa dos trabalhadores que naquela municipalidade prestam serviços, o que não importa invasão da competência legiferante da União, consignada no art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, confira-se (*verbis*):



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Órgão Especial

fls. 70



[Compete privativamente à União legislar sobre]

“XI - trânsito e transporte”.

O transporte de passageiros no âmbito do município deve ser regulado em consonância com Estados e União, para preservar temas locais. E esta é a hipótese, **porque garantir contraditório e ampla defesa aos motoristas não desobedece as regulações nacional e estadual**, tão-só prestigia aqueles valores igualmente constitucionais já destacados neste voto.

Diversamente do quanto articulado na exordial, não vimos aqui *matéria tipicamente administrativa* e, a propósito, a Lei Orgânica Municipal, por ser infraconstitucional, não se presta a balizar debates em sede de ações diretas de inconstitucionalidade. Nesta seara o único paradigma comparativo é texto constitucional. A respeito, confira-se nos escaninhos da Corte Suprema: STF, AgR-RE 290.549-RJ, 1ª Turma, Rel. Min. Dias Toffoli, 28-02-2012, m.v., DJe 29-03-2012.

De todo o modo, conferidos os termos da petição inicial, não se apresentou objetivamente no que aquela regulação, ora em discussão, afronta o sistema constitucional.

Tanto que a fl. 56 a Subprocuradoria Geral de Justiça compartilhou o mesmo entendimento (*verbis*):

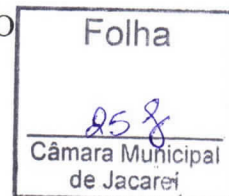
“A lei municipal em foco instituiu política pública

Direta de Inconstitucionalidade nº 2006342-56.2024.8.26.0000



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Órgão Especial

fls. 71



municipal em sentido amplo, ora concebida como prioridade eleita pelo legislador local para tutelar os prestadores de tomadores de serviço credenciados no Município, nos limites do interesse local, não inserida no âmbito da reserva da Administração”.

Especificamente em relação à separação de poderes, este Órgão Especial já refutou a mesma ideia quando do julgamento da Direta de Inconstitucionalidade nº 2132191-48.2018.8.26.0000, em que relator o e. Des. Márcio Bartoli, na sessão de 27/3/2019. E igualmente rechaçou o argumento de pretensa invasão da competência legislativa da União por ocasião do julgamento, na sessão de 23/5/2018, do Incidente de Arguição de Inconstitucionalidade nº 0004772-79.2018.8.26.0000, rel. o e. Des. Geraldo Wohlers.

Nesses termos, o meu voto propõe que se julgue improcedente esta ADI.

ROBERTO SOLIMENE

Relator

(assinatura eletrônica)



PODER JUDICIÁRIO
TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO
SJ 6.1 - Serv. de Proces. do Órgão Especial
Praça da Sé s/nº - Palácio da Justiça - Sala 309 - Sé - CEP:
01018-010 - São Paulo/SP - .

Folha
268
Câmara Municipal
de Jacareí

CERTIDÃO

Processo nº: **2006342-56.2024.8.26.0000**
Classe – Assunto: **Direta de Inconstitucionalidade - Transporte Terrestre**
Autor **Prefeito do Município de Guarulhos**
Réu **Presidente da Câmara Municipal de Guarulhos**
Relator(a): **ROBERTO SOLIMENE**
Órgão Julgador: **Órgão Especial**

CERTIDÃO DE TRÂNSITO EM JULGADO

Certifico que o v. acórdão transitou em julgado em **27/06/2024**.

São Paulo, 27 de junho de 2024.

ALESSANDRA SOARES MORAES SANTOS - Matrícula: M814734
Escrevente Técnico Judiciário

PLP 12/2024

Projeto de Lei Complementar



Situação: Pronta para Pauta na Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS)

Identificação da Proposição

Autor
Poder Executivo

Apresentação
05/03/2024

Ementa
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.

Dados Complementares:
Altera a Lei nº 8.212, de 1991.

Informações de Tramitação

Forma de apreciação
Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

Regime de Tramitação
Prioridade (Art. 151, II, RICD)

Despacho atual:

Data	Despacho
16/04/2024	Às Comissões de Indústria, Comércio e Serviços; Trabalho e Constituição e Justiça e de Cidadania (Mérito e Art. 54, RICD) Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Prioridade (Art. 151, II, RICD)

Prazos:

Descrição	Início do prazo
Prazo de 45 dias para apreciação na Câmara dos Deputados (Art. 64 §2 da CF): de 06/03/2024 a 19/04/2024. Sobresta a pauta a partir de: 20/04/2024.	06/03/2024

Última Ação Legislativa

Data	Ação
------	------

02/07/2024	Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS) Retirado de pauta, por acordo.
12/06/2024	Comissão de Trabalho (CTBAB) Aprovado o requerimento nº 49/2024,do Sr. Capitão Alberto Neto que requer a realização de Seminário para discutir o contexto político e legislativo dos Trabalhadores por Plataforma (Aplicativos), na Câmara Municipal de Manaus.
28/05/2024	Comissão de Finanças e Tributação (CFT) Aprovado o requerimento nº 30/2024,do Sr. Júnior Mano que requer aditamento ao Req. nº 10/2023 - CFT, para inclusão de convidado na realização de audiência pública.
16/04/2024	Mesa Diretora (MESA) Às Comissões de Indústria, Comércio e Serviços; Trabalho e Constituição e Justiça e de Cidadania (Mérito e Art. 54, RICD) Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Prioridade (Art. 151, II, RICD)

Documentos Anexos e Referenciados

- [Avulsos](#)
- Destques (0)
- Emendas ao Projeto (0)
- Emendas ao Substitutivo (0)
- [Histórico de Despachos](#) (1)
- [Legislação citada](#)
- [Histórico de Pareceres, Substitutivos e Votos](#) (6)
- Recursos (0)
- Redação Final
- [Mensagens, Ofícios e Requerimentos](#) (41)
- Relatório de conferência de assinaturas
- Dossiê digitalizado

Apreciação em Comissão

- [Requerimentos Procedimentais](#) (6)
- [Destques](#) (0)

Pareceres Aprovados ou Pendentes de Aprovação

Comissão	Parecer
Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania	
Comissão de Trabalho	
Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS)	01/07/2024 - Parecer do Relator, Dep. Augusto Coutinho (REPUBLIC-PE), pela aprovação, com substitutivo.

Tramitação

Obs.: o andamento da proposição fora desta Casa Legislativa não é tratado pelo sistema, devendo ser consultado nos órgãos respectivos.

Data	Andamento
05/03/2024	Plenário (PLEN) • Apresentação do PLP n. 12/2024 (Projeto de Lei Complementar), pela PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA, 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."
05/03/2024	Mesa Diretora (MESA) • Apresentação da MSC n. 65/2024 (Mensagem de Solicitação de urgência), pelo Poder Executivo, que: "Nos termos do § 1º do art. 64 da Constituição, submete à deliberação do Congresso Nacional o texto do projeto de lei complementar 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.'" • Prazo de 45 dias para apreciação na Câmara dos Deputados (Art. 64 §2 da CF): de 06/03/2024 a 19/04/2024. Sobresta a pauta a partir de: 20/04/2024.
11/03/2024	Comissão de Finanças e Tributação (CFT) • Apresentação do REQ n. 10/2024 (Requerimento de Audiência Pública), pelo Deputado Júnior Mano (PL-CE), que: "Requer a realização de audiência pública para discutir amplamente o Projeto de Lei Complementar nº 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".
13/03/2024	Comissão de Defesa do Consumidor (CDC) • Apresentação do REQ n. 5/2024 (Requerimento de Audiência Pública), pelo Deputado Gilson Marques (NOVO/SC), que "Requer a realização de audiência pública para debater o PLP nº 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".
18/03/2024	Comissão de Desenvolvimento Econômico (CDE) • Apresentação do REQ n. 4/2024 (Requerimento de Audiência Pública), pelo Deputado Saulo Pedroso (PSD/SP), que "Requer a realização de Audiência Pública conjunta com a Comissão de Trabalho para discutir o Projeto de Lei Complementar nº 12, de 05 de março de 2024, do Poder Executivo".
20/03/2024	Comissão de Desenvolvimento Econômico (CDE) • Aprovado requerimento n. 4/2024 do Sr. Saulo Pedroso que requer a realização de Audiência Pública conjunta com a Comissão de Trabalho para discutir o Projeto de Lei Complementar nº 12, de 05 de março de 2024, do Poder Executivo.
20/03/2024	Comissão de Finanças e Tributação (CFT) • Aprovado requerimento n. 10/2024 do Sr. Júnior Mano que requer a realização de audiência pública para discutir amplamente o Projeto de Lei Complementar nº 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.

Data	Andamento
20/03/2024	Comissão de Defesa do Consumidor (CDC) Aprovado requerimento n. 5/2024 do Sr. Gilson Marques que requer a realização de audiência pública para debater o PLP nº 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.
20/03/2024	Comissão de Viação e Transportes (CVT) Apresentação do REQ n. 10/2024 (Requerimento de Audiência Pública), pelo Deputado Mauricio Marcon (PODE/RS), 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".
20/03/2024	Comissão de Desenvolvimento Econômico (CDE) Aprovado o requerimento nº 4/2024, do Sr. Saulo Pedroso que requer a realização de Audiência Pública conjunta com a Comissão de Trabalho para discutir o Projeto de Lei Complementar nº 12, de 05 de março de 2024, do Poder Executivo.
26/03/2024	Comissão de Viação e Transportes (CVT) Apresentação do REQ n. 18/2024 (Requerimento de Audiência Pública), pelo Deputado Gutemberg Reis (MDB/RJ), que "Requer a inclusão do Sr. João Sabino, Diretor de Políticas Públicas do iFood entre os convidados da audiência pública, ainda sem data designada nesta Comissão, para debater o PLP nº 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. ".
27/03/2024	Comissão de Desenvolvimento Econômico (CDE) Apresentação do REQ n. 9/2024 (Requerimento de Audiência Pública), pela Deputada Any Ortiz (CIDADANIA/RS -Fdr PSDB-CIDADANIA), que "Requer a inclusão de convidado em audiência pública, para debater o PLP nº 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. ".
27/03/2024	Comissão de Viação e Transportes (CVT) - Apresentação do REQ n. 17/2024 (Requerimento de Audiência Pública), pelo Deputado Rafael Prudente (MDB/DF), que "Requer a inclusão do Sr. João Sabino, Diretor de Políticas Públicas do iFood entre os convidados da audiência pública, ainda sem data designada nesta Comissão, para debater o PLP nº 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. ".
10/04/2024	Comissão de Viação e Transportes (CVT) Aprovado requerimento n. 10/2024 do Sr. Mauricio Marcon 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.

Data	Andamento
12/04/2024	Mesa Diretora (MESA) • Apresentação da MSC n. 131/2024 (Mensagem de Cancelamento de Urgência), pelo Poder Executivo, que "Cancelamento da urgência ao Projeto de Lei Complementar nº 12, de 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".
16/04/2024	Mesa Diretora (MESA) • Às Comissões de Indústria, Comércio e Serviços; Trabalho e Constituição e de Cidadania (Mérito e Art. 54, RICD) Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário Regime de Tramitação: Prioridade (Art. 151, II, RICD)
17/04/2024	Comissão de Viação e Transportes (CVT) • Aprovado o requerimento nº 17/2024, do Sr. Rafael Prudente que requer a inclusão do Sr. João Sabino, Diretor de Políticas Públicas do iFood entre os convidados da audiência pública, ainda sem data designada nesta Comissão, para debater o PLP nº 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. • Aprovado o requerimento nº 18/2024, do Sr. Gutemberg Reis que requer a inclusão de convidados para da Audiência pública para debater o PLP nº 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.
17/04/2024	Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS) • Recebimento pela CICS. • Designado Relator, Dep. Augusto Coutinho (REPUBLIC-PE)
17/04/2024	COORDENAÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES (CCP) • Encaminhada à publicação. Publicação Inicial em avulso e no DCD de 18/04/2024 PAG 279
23/04/2024	Comissão de Finanças e Tributação (CFT) • Apresentação do REQ n. 30/2024 (Requerimento de Audiência Pública), pelo Deputado(a) Júnior Mano (PL-CE), que: "Requer aditamento ao Req. nº 10/2023 - CFT, para inclusão de convidado na realização de audiência pública".
06/05/2024	Comissão de Trabalho (CTRAB) • Apresentação do REQ n. 36/2024 (Requerimento para realização ou participação em Seminário, Visita Técnica ou outro Evento), pelos Deputados Flávia Moraes (PDT/GO) e Leo Prates PDT, que "Requer realização de Seminário para debater o contexto político e legislativo dos Trabalhadores por Plataforma (Aplicativos), na Câmara Municipal de Salvador."
08/05/2024	Comissão de Trabalho (CTRAB) • Aprovado o requerimento nº 36/2024, da Sra. Flávia Moraes e Do Sr. Leo Prates que requer realização de Seminário para debater o contexto político e legislativo dos Trabalhadores por Plataforma (Aplicativos), na Câmara Municipal de Salvador.

Data	Andamento
28/05/2024	Comissão de Finanças e Tributação (CFT) Aprovado o requerimento nº 30/2024, do Sr. Júnior Mano que requer aditamento ao Req. nº 10/2023 - CFT, para inclusão de convidado na realização de audiência pública.
28/05/2024	Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS) - Apresentação do PRL n. 1 CICS (Parecer do Relator), pelo Deputado Augusto Coutinho (REPUBLIC/PE). - Parecer do Relator, Dep. Augusto Coutinho (REPUBLIC-PE), pela aprovação, com substitutivo.
04/06/2024	Comissão de Trabalho (CTRAB) Apresentação do REQ n. 49/2024 (Requerimento de Audiência Pública), pelo Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM), que "Requer a realização de Seminário para discutir o contexto político e legislativo dos Trabalhadores por Plataforma (Aplicativos), na Câmara Municipal de Manaus. ".
10/06/2024	Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS) - Apresentação do PRL n. 2 CICS (Parecer do Relator), pelo Deputado Augusto Coutinho (REPUBLIC/PE). - Parecer do Relator, Dep. Augusto Coutinho (REPUBLIC-PE), pela aprovação, com substitutivo.
11/06/2024	Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS) - <u>14:30 Reunião Deliberativa Extraordinária (semipresencial)</u> Retirado de pauta, de ofício, por solicitação do Relator.
12/06/2024	Comissão de Trabalho (CTRAB) Aprovado o requerimento nº 49/2024, do Sr. Capitão Alberto Neto que requer a realização de Seminário para discutir o contexto político e legislativo dos Trabalhadores por Plataforma (Aplicativos), na Câmara Municipal de Manaus.
01/07/2024	Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS) - Apresentação do PRL n. 3 CICS (Parecer do Relator), pelo Deputado Augusto Coutinho (REPUBLIC/PE). - Parecer do Relator, Dep. Augusto Coutinho (REPUBLIC-PE), pela aprovação, com substitutivo.
02/07/2024	Comissão de Indústria, Comércio e Serviços (CICS) - <u>14:00 Reunião Deliberativa Extraordinária (semipresencial)</u> Retirado de pauta, por acordo.

[Versões para impressão](#)

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

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.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei Complementar 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.

Art. 2º Para fins do disposto nesta Lei Complementar, considera-se empresa operadora de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros a pessoa jurídica que administra aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede e oferece seus serviços de intermediação de viagens a usuários e a trabalhadores previamente cadastrados.

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.

Art. 3º O trabalhador que preste o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículo automotor de quatro rodas, com intermediação de empresa operadora de aplicativo, será considerado, para fins trabalhistas, trabalhador autônomo por plataforma e será regido por esta Lei Complementar sempre que prestar o serviço, desde que com plena liberdade para decidir sobre dias, horários e períodos em que se conectará ao aplicativo.

§ 1º O enquadramento do trabalhador de que trata o **caput** pressupõe as seguintes condições, que serão objeto de fiscalização na forma do disposto no art. 14:

I - inexistência de qualquer relação de exclusividade entre o trabalhador e a empresa operadora de aplicativo, assegurado o direito de prestar serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículo automotor de quatro rodas, com intermediação de mais de uma empresa operadora de aplicativo no mesmo período; e

II - inexistência de quaisquer exigências relativas a tempo mínimo à disposição e de habitualidade na prestação do serviço.

§ 2º O período máximo de conexão do trabalhador a uma mesma plataforma não poderá ultrapassar doze horas diárias, na forma do regulamento.

§ 3º Para fins do disposto nesta Lei Complementar, o trabalhador de que trata o **caput** integra a categoria profissional "motorista de aplicativo de veículo de quatro rodas" e será representado por sindicato que abranja a respectiva categoria profissional, e as empresas operadoras de aplicativos serão representadas por entidade sindical da categoria econômica específica, com as seguintes atribuições:

I - negociação coletiva;

II - celebração de acordo ou convenção coletiva; e

III - representação coletiva dos trabalhadores ou das empresas nas demandas judiciais e extrajudiciais de interesse da categoria.

Art. 4º Sem prejuízo do disposto no art. 3º, outros direitos não previstos nesta Lei Complementar serão objeto de negociação coletiva entre o sindicato da categoria profissional que representa os trabalhadores que prestam o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e as empresas operadoras de aplicativo, observados os limites estabelecidos na Constituição.

§ 1º Recusando-se qualquer das partes à negociação coletiva ou à arbitragem, é facultado às mesmas, de comum acordo, ajuizar dissídio coletivo.

§ 2º Durante o processo de negociação coletiva entre os sindicatos representativos dos trabalhadores que prestam o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e as empresas operadoras de aplicativos, as partes envolvidas serão incentivadas a buscar soluções consensuais antes de demandarem o Poder Judiciário, de modo a promover a resolução amigável de disputas e fortalecer a autonomia na negociação coletiva, o diálogo e a autocomposição na relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativo.

§ 3º As condições estipuladas em negociação coletiva entre as partes não poderão ser derogadas por pactuação de caráter individual.

Art. 5º As empresas operadoras de aplicativos ficam autorizadas a implementar as seguintes práticas, sem que isso configure relação de emprego



nos termos do disposto na Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943:

I - adoção de normas e medidas para garantir a segurança da plataforma, dos trabalhadores e dos usuários, para coibir fraudes, abusos ou mau uso da plataforma, observadas as regras previamente estipuladas nos termos de uso e nos contratos de adesão à plataforma;

II - adoção de normas e medidas para manter a qualidade dos serviços prestados por intermédio da plataforma, inclusive suspensões, bloqueios e exclusões, observadas as regras previamente estipuladas nos termos de uso e nos contratos de adesão à plataforma;

III - utilização de sistemas de acompanhamento em tempo real da execução dos serviços e dos trajetos realizados;

IV - utilização de sistemas de avaliação de trabalhadores e de usuários; e

V - oferta de cursos ou treinamentos, bem como quaisquer benefícios e incentivos aos trabalhadores, de natureza monetária ou não, ainda que de caráter continuado.

Art. 6º A exclusão do trabalhador do aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros somente poderá ocorrer de forma unilateral pela empresa operadora de aplicativo nas hipóteses de fraudes, abusos ou mau uso da plataforma, garantido o direito de defesa, conforme regras estabelecidas nos termos de uso e nos contratos de adesão à plataforma.

Art. 7º Os serviços das empresas operadoras de aplicativos e o trabalho intermediado por suas plataformas devem pautar-se pelos princípios de:

I - transparência;

II - redução dos riscos inerentes ao trabalho;

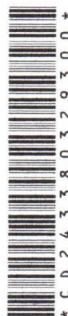
III - eliminação de todas as formas de discriminação, violência e assédio no trabalho;

IV - direito à organização sindical, à sindicalização e à negociação coletiva;

V - abolição do trabalho infantil; e

VI - eliminação do trabalho análogo ao escravo.

Art. 8º O princípio da transparência a que se refere o inciso I do **caput** do art. 7º deve permitir que o trabalhador tenha acesso às informações sobre os critérios de oferta de viagens, pontuação, bloqueio, suspensão e exclusão da plataforma em linguagem clara e de simples entendimento, e também aos critérios que compõem o valor de sua remuneração, por meio de relatório mensal que detalhe a soma do tempo trabalhado, a remuneração total, a remuneração específica dos serviços realizados em horários de alta demanda, o valor médio da hora trabalhada e sua comparação com a remuneração mínima estabelecida nesta Lei Complementar, nos termos do disposto em regulamento.



Art. 9º A remuneração mínima do trabalhador de que trata o **caput** do art. 3º será proporcionalmente equivalente ao salário-mínimo nacional, acrescido do ressarcimento dos custos incorridos pelo trabalhador na prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do disposto em regulamento.

§ 1º Os custos a que se refere o **caput** contemplam, no mínimo, os custos e as tarifas relativos ao uso do aparelho celular, ao combustível, à manutenção do veículo, ao seguro automotivo, aos impostos e à depreciação do veículo automotor.

§ 2º Fica estabelecido, como remuneração mínima, o valor horário de R\$ 32,10 (trinta e dois reais e dez centavos), devendo ser contabilizado, para fins desse cálculo, somente o período entre a aceitação da viagem pelo trabalhador e a chegada do usuário ao destino.

§ 3º O valor da remuneração a que se refere o § 2º é composto de R\$ 8,03 (oito reais e três centavos), a título de retribuição pelos serviços prestados, e de R\$ 24,07 (vinte e quatro reais e sete centavos), a título de ressarcimento dos custos incorridos pelo trabalhador na prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

§ 4º Os valores a que se referem os § 2º e § 3º deste artigo serão reajustados mediante a aplicação da sistemática de valorização do salário-mínimo prevista no **caput** e no § 1º do art. 3º da Lei nº 14.663, de 28 de agosto de 2023.

§ 5º A remuneração mínima estabelecida neste artigo será verificada de forma agregada, a cada mês, pela empresa operadora de aplicativo.

§ 6º Caso o valor recebido pelas horas trabalhadas, calculado na forma prevista neste artigo, seja inferior ao valor horário estabelecido, a empresa deverá apurar e realizar o repasse complementar da diferença, observado o prazo previsto no inciso II do § 3º do art.10.

§ 7º É vedado às empresas operadoras de aplicativo limitar a distribuição de viagens quando o trabalhador atingir a remuneração horária mínima de que trata este artigo.

Art. 10. Para fins de enquadramento previdenciário, o trabalhador que preste o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículo automotor de quatro rodas, com intermediação de empresa operadora de aplicativo, nos termos do disposto no art. 3º, será considerado contribuinte individual e sua contribuição será calculada mediante a aplicação da alíquota de sete inteiros e cinco décimos por cento sobre o salário-de-contribuição, observado o limite máximo do Regime Geral de Previdência Social.

§ 1º O salário-de-contribuição para a obrigação de que trata o **caput** corresponde a vinte e cinco por cento do valor bruto auferido no mês.

§ 2º A empresa operadora de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros de que trata o art. 2º contribuirá à alíquota de vinte por cento, incidente sobre o salário de contribuição do trabalhador que

preste serviço por ela intermediado, no mês, calculado na forma prevista no § 1º.

§ 3º As empresas operadoras de aplicativo ficam obrigadas a:

I - prestar as informações relativas aos segurados e às contribuições realizadas à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, ao Instituto Nacional do Seguro Social e ao Ministério do Trabalho e Emprego, na forma prevista em regulamento; e

II - arrecadar, até o dia vinte do mês seguinte ao da competência, os valores devidos pelos trabalhadores, conforme o disposto neste artigo.

§ 4º O desconto da contribuição a que se refere o § 3º presume-se feito oportuna e regularmente pela empresa operadora de aplicativo, que ficará diretamente responsável pela importância que deixou de arrecadar ou que arrecadou em desacordo com o disposto nesta Lei Complementar.

§ 5º Não se aplica à contribuição social da empresa de que trata o § 2º o limite máximo do Regime Geral de Previdência Social.

§ 6º A contribuição de que trata o § 2º será administrada pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e estará sujeita às mesmas condições, prazos, sanções e privilégios constantes das normas gerais ou especiais pertinentes às demais contribuições administradas por esse órgão.

§ 7º O produto da arrecadação da contribuição de que trata o § 2º e dos acréscimos legais incidentes será destinado, em caráter exclusivo, ao pagamento de benefícios do Regime Geral de Previdência Social e creditado diretamente ao Fundo do Regime Geral de Previdência Social, de que trata o art. 68 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Art. 11. A Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art.

21.
.....

§

2º
.....

III - 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento), no caso de trabalhador que preste serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículo automotor de quatro rodas, com intermediação de empresa operadora de aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede.

.....” (NR)



"Art. 26-A. Constitui receita da Seguridade Social a contribuição da empresa que opere aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede para oferecer serviços de intermediação a trabalhadores que prestem o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e a usuários previamente cadastrados, incidente, à alíquota de 20% (vinte por cento), sobre o valor total dos salários-de-contribuição daqueles trabalhadores, na forma prevista no § 13 do art. 28 desta Lei, desde que se refiram aos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros de que trata o art. 3º da Lei Complementar nº , de de de ." (NR)

"Art.

28.
.....

.....
.....

§ 13. Considera-se remuneração auferida pelo contribuinte individual de que trata o art. 3º da Lei Complementar nº , de , o montante correspondente a 25% (vinte e cinco por cento) do valor bruto pago, observado o limite máximo a que se refere o § 5º deste artigo." (NR)

"Art.

30.
.....

.....
.....

§ 10. A empresa que opere aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros, de que trata o art. 2º da Lei Complementar nº , de , fica responsável por arrecadar as contribuições do segurado, observado o disposto no inciso II do § 3º do art. 10 da referida Lei Complementar." (NR)

Art. 12. As empresas operadoras de aplicativos têm o dever de diligência na adoção de medidas para prevenir abusos aos direitos dos trabalhadores, inclusive nos casos em que o cadastro de trabalhadores na plataforma for efetuado por terceiros.

Art. 13. A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e a Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego, em cumprimento ao disposto no art. 20-A da Lei nº 10.593, de 6 de dezembro de 2002, poderão firmar convênio ou instrumento congênere para compartilhar, por meio digital, registros de informações disponíveis sobre pagamentos, notas fiscais e recibos relacionados à prestação de serviços de que trata esta Lei Complementar.

Art. 14. A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e a Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego, observadas as respectivas competências, fiscalizarão a



regularidade e a veracidade das informações prestadas pelas empresas operadoras de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros no Sistema Simplificado de Escrituração Digital das Obrigações Previdenciárias, Trabalhistas e Fiscais - eSocial, que deverá ser adequado para os fins desta Lei Complementar.

Parágrafo único. O fornecimento de dados e informações à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e à Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego não viola as disposições da Lei nº 13.709, de 2018, por seu enquadramento no disposto no inciso III do **caput** do art. 7º da referida Lei, e soma-se ao dever de transparência e de colaboração das empresas perante o Estado.

Art. 15. O descumprimento do disposto nesta Lei Complementar, no que se refere às disposições trabalhistas, sujeita a empresa infratora ao pagamento de multa administrativa cujo valor corresponderá a até cem salários-mínimos, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 16. Ao trabalhador de que trata esta Lei Complementar não se aplica a opção de que trata o art. 18-A da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

Art. 17. Fica revogado o inciso III do **caput** do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 2012.

Art. 18. Esta Lei Complementar entra em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente ao de sua publicação.

Brasília,

Folha

898

Câmara de Vereadores de Jacareí

Apresentação: 05/03/2024 15:44:00 000 - Mesa

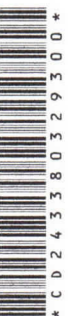
PLP n.12/2024



Brasília, 4 de Março de 2024

Excelentíssimo Senhor Presidente da República,

1. Temos a honra de submeter à sua consideração o Projeto de Lei Complementar que dispõe sobre as formas de relação de trabalho intermediado por empresas que operam aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros, estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para o exercício da atividade.
2. O avanço tecnológico e a popularização dos aplicativos de transporte remunerado individual de passageiros têm trazido significativas transformações ao panorama do mercado de trabalho em nosso país. O trabalho intermediado por empresas que operam aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros representam uma alternativa conveniente e acessível para a locomoção urbana, oferecendo serviços eficientes e ágeis. Contudo, a forma como a relação de trabalho entre os condutores e as empresas que operam os aplicativos é estabelecida tem suscitado debates e preocupações quanto à garantia dos direitos trabalhistas e à segurança social dos profissionais envolvidos.
3. Esses desafios evidenciam a necessidade de propor uma legislação que clarifique a natureza jurídica da relação laboral intermediada pelas empresas e os trabalhadores, garantindo-lhes direitos mínimos para uma existência digna. Este marco legal deve estar em conformidade com os princípios fundamentais estabelecidos na Constituição Federal de 1988, especialmente no que tange à dignidade da pessoa humana.
4. O propósito fundamental deste Projeto de Lei Complementar é harmonizar a inovação tecnológica com a proteção dos direitos laborais, buscando assegurar um ambiente de trabalho digno e justo para os condutores que prestam serviços por meio de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros. Nesse contexto, o Projeto de Lei Complementar visa estabelecer diretrizes claras e transparentes para a relação entre os trabalhadores e as empresas operadoras de aplicativos, garantindo a proteção social dos envolvidos sem prejudicar a eficiência e a dinâmica do setor.
5. Ressalta-se que o Projeto de Lei Complementar em questão é resultado das discussões conduzidas no Grupo de Trabalho que foi instituído pelo Decreto nº 11.513, de 2023. Este Grupo teve como objetivo primordial elaborar uma proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades realizadas por meio de plataformas tecnológicas.
6. É relevante ressaltar que esta iniciativa encontra respaldo nos princípios da Convenção 144 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que preconiza o diálogo entre governo, empregadores e trabalhadores na formulação de políticas e legislações trabalhistas, promovendo a representatividade dos trabalhadores e a consideração de seus interesses. Já a agenda do Trabalho Decente estabelece os pilares essenciais para garantir a dignidade no trabalho, incluindo a promoção



dos direitos no trabalho, a criação de emprego produtivo, a extensão da proteção social e o fortalecimento do diálogo social.

7. Entre os principais aspectos contemplados pelo Projeto de Lei Complementar, destacam-se:

a) O estabelecimento claro da relação de trabalho entre os condutores e as empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros, garantindo direitos trabalhistas, como piso remuneratório reajustado de acordo com a Política Nacional de Reajuste do Salário-Mínimo, e a segurança e saúde do trabalhador, estabelecendo, dentre outros, o limite máximo de 12 horas de conexão à plataforma por dia.

b) A garantia dos direitos previdenciários, essencial para assegurar a proteção social e o bem-estar dos trabalhadores ao longo de suas vidas.

c) A Implementação de mecanismos de controle e fiscalização das atividades das empresas operadoras de aplicativos, visando coibir práticas abusivas, discriminação e precarização do trabalho. Definindo regras claras para o bloqueio suspensão e exclusão do trabalhador da plataforma.

d) Os direitos à representação por entidade sindical, garantido direitos à organização sindical, a sindicalização e à negociação coletiva.

e) O incentivo à capacitação e formação profissional dos condutores, visando ao desenvolvimento de habilidades técnicas e de segurança no trânsito.

8. Senhor Presidente, a aprovação deste Projeto de Lei Complementar representa um avanço significativo na promoção de um ambiente de trabalho mais justo e equitativo para os profissionais que atuam no setor de transporte remunerado privado individual de passageiros. Ao garantir a proteção social dos condutores, estaremos reforçando não apenas os direitos trabalhistas, mas também os valores de solidariedade, justiça e dignidade que fundamentam nossa sociedade.

9. São essas, Senhor Presidente, as razões que justificam a Proposta de Lei Complementar que submetemos à sua elevada consideração.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por: Luiz Marinho, Carlos Roberto Lupi, Fernando Haddad





12 perguntas sobre os rumos da regulação do trabalho plataformizado no Brasil

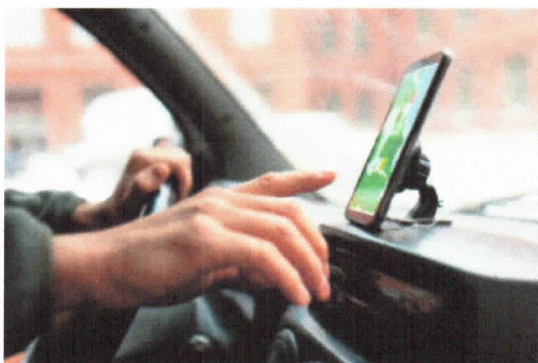
27 de novembro de 2024, 7h00

Por Ilan Fonseca de Souza



No próximo dia 9 de dezembro, ocorrerá audiência pública no STF nos autos do Recurso Extraordinário 1.446.336, tendo como relator o ministro Edson Fachin, inserida no Tema 1291 da sistemática da repercussão geral, em que se discute a possibilidade de reconhecimento de vínculo de emprego entre motoristas de aplicativo e empresa administradora de plataforma digital.

Reprodução



Segundo despacho do ministro do Supremo Tribunal Federal, aqueles que forem habilitados a participar da referida audiência pública deverão, como pré-requisito para sua atuação, trazer respostas a uma ou mais perguntas abaixo elencadas.

As perguntas referem-se a temas complexos sobre as plataformas digitais de transporte no Brasil, com foco nas relações de trabalho entre motoristas e empresas como Uber, 99 e Ifood. A análise a seguir busca refletir os principais pontos discutidos no referido recurso extraordinário, bem como contextualizar as implicações jurídicas, econômicas e sociais desse modelo de negócios.

Qual é o regime adequado para as relações entre as empresas de intermediação por aplicativo e os motoristas, considerando os princípios da Constituição? Quais são direitos e deveres das empresas intermediadoras e dos motoristas?

De acordo com os princípios da Constituição, especialmente no que tange aos direitos trabalhistas, a relação entre motoristas e empresas de aplicativos poderia ser caracterizada por um vínculo de emprego, levando em consideração os princípios da dignidade da pessoa humana, igualdade, liberdade e a proteção contra a exploração do trabalho. A Constituição, no artigo 7º, garante uma série de direitos ao trabalhador, como salário mínimo, jornada de trabalho, férias, 13º salário, e proteção contra despedida arbitrária.

Quando se fala que tal relação pode ser caracterizada relativiza-se a afirmação justamente porque a conclusão definitiva dependerá sempre do caso concreto, ou seja, da casuística, uma vez que no direito do trabalho, além da subordinação sempre presente no trabalho plataformizado, há que se analisar ainda se determinado motorista de aplicativo, por exemplo, também laborava com não eventualidade ou com personalidade.

A configuração do vínculo empregatício, embora fortemente contestada por essas empresas, garantiria ao motorista os seguintes direitos:

- **Direitos dos motoristas:** salário mínimo, jornada de trabalho, repouso semanal remunerado, férias, 13º salário, e aposentadoria.
- **Deveres das empresas:** fornecer condições adequadas de trabalho, pagar encargos trabalhistas e sociais, garantir a segurança dos motoristas e respeitar os direitos trabalhistas.
- **Manutenção da dinâmica de trabalho atual:** a própria CLT, no seu artigo 468, não autoriza a alteração unilateral do contrato de trabalho, o que significa que o salário dos motoristas continuaria sendo pago por corrida realizada, por quilometro percorrido e com aceite voluntário das corridas, características típicas de um salário por peça.

O que se entende por “novo modelo de negócios de ‘economia compartilhada’ de trabalho intermediado por plataformas tecnológicas”? Quais são os modelos de contrato de atividade praticados pela Uber no Brasil?

O termo “economia compartilhada” por si só já é equivocado. Apesar da propalada democratização, a grande maioria das empresas proprietárias de plataformas digitais não disponibiliza livre acesso aos seus códigos-fonte. Com diferentes finalidades, público-alvo e modo de agir, a maioria delas tem interesse de lucro, corroborando o fato de que compartilhar não é o verdadeiro *leitmotiv* dessas corporações. De mais a mais, o compartilhamento é uma via de mão única, com trabalhadores compartilhando seus instrumentos de trabalho e os riscos do negócio, em um desvirtuamento do que dispõe os artigos 2º e 3º da CLT.

Spacca

No caso da Uber e 99, os motoristas não são considerados empregados, mas sim prestadores de serviços independentes. Mas como pude analisar detalhadamente no livro “Dirigindo Uber: a Subordinação Jurídica na Atividade de um Motorista de Aplicativo” (2024, Editora Juruá), especificamente no Brasil, as plataformas praticam o modelo de “contrato de adesão”, onde o motorista aceita integralmente as condições gerais de uso da plataforma, sem negociação individual dos termos. Nesse contrato, não há vínculo de emprego formal, o que coloca os motoristas como trabalhadores autônomos, mas com uma forte dependência econômica das plataformas e subordinação demonstrada pelo trabalho de campo como motorista de aplicativo por quatro meses em Salvador. O que resta claro é que se trata de um contrato de atividade cujo núcleo duro repousa na prestação de um serviço por uma pessoa física — e não na disponibilização de serviços digitais ou de intermediação.



Caso seja reconhecido o efetivo vínculo empregatício entre os motoristas e a empresa administradora, qual o impacto estimado no faturamento geral anual das empresas intermediadoras? E caso não seja reconhecido tal vínculo, o que sugere?

Caso seja reconhecido o vínculo empregatício, as plataformas teriam que arcar com os custos trabalhistas (encargos sociais, férias, 13º salário, FGTS etc.), o que implicaria um aumento relativo nas despesas operacionais. Isso poderia reduzir de alguma maneira a margem de lucro, e as empresas provavelmente precisariam repassar esses custos ao consumidor, aumentando as

tarifas. Além disso, a flexibilização nas condições de trabalho poderia ser prejudicada, já que as empresas poderiam adotar, para novos contratos de trabalho, horários fixos e normas trabalhistas mais rígidas.



No entanto, ainda assim, esse parece ser o modelo empresarial de maior sustentabilidade. O que se assiste hoje é uma insatisfação generalizada por parte de motoristas, passageiros e por toda a sociedade: trabalhadores praticando jornadas exaustivas, ganhos cada vez menores, competição intensa entre motoristas, exigências arbitrárias de plataformas e usuários, riscos à saúde e segurança; passageiros aguardando muito tempo pela aceitação de corridas, veículos guiados por condutores exaustos que dormem ao volante, automóveis cada vez mais velhos ou quebrados, com pouca higiene no interior da cabine, episódios de desrespeito ou de desonestidade por parte de alguns motoristas, e preços abusivos em determinados horários de pico. Para a sociedade, os prejuízos são ainda maiores: a substituição do transporte coletivo por serviços como Uber e 99 voltou a causar congestionamentos em grandes cidades, baixíssimos índices de arrecadação de impostos e alta sonegação previdenciária, leitos de hospital cheios e múltiplas ocorrências policiais diante de colisões e assaltos ou sequestros de motoristas e entregadores, trabalhadores sem qualquer perspectiva de aposentadoria, o que irá resvalar na necessidade urgente de políticas públicas voltadas a esse público quando do seu adoecimento ou velhice. Trata-se de um modelo atual fadado ao insucesso e insatisfação, mas que a aplicação de leis trabalhistas teria o condão de assegurar maior sustentabilidade e benefícios mútuos.

Sem o reconhecimento do vínculo, a sugestão de alguns especialistas seria a busca por alternativas de regulamentação que ofereçam uma proteção mínima aos motoristas, como benefícios sociais, redução de encargos trabalhistas e flexibilização nas condições de trabalho. No entanto, o PL 12/2024 não contou com o apoio da categoria dos motoristas e, por falta de ambiente político para sua aprovação, parece não ter mais futuro. Principalmente, o projeto de lei apresentado pelo governo representava sério risco de expansão para outras categorias laborais (por força do artigo 8º da CLT), o que poderia fragilizar ainda mais a proteção social no Brasil.

Quais os dados mais atualizados acerca de decisões da Justiça do Trabalho sobre este tema no Brasil?

A Justiça do Trabalho no Brasil tem enfrentado diversas demandas envolvendo motoristas de aplicativos. O número de decisões que reconhecem ou não o vínculo de emprego tem sido um tema de debate. Algumas decisões afirmam que o vínculo empregatício é incompatível com a natureza autônoma do serviço, enquanto outras entendem que os motoristas estão sujeitos a regras da plataforma, configurando uma subordinação típica de uma relação de emprego.

As decisões podem variar de acordo com as circunstâncias de cada caso, desde o reconhecimento da autonomia até a caracterização do vínculo de emprego, passando pela incompetência da Justiça Laboral. Os estudos mais recentes demonstram uma baixa demanda judicial por parte de motoristas de aplicativo. Os julgamentos em primeira instância demonstravam uma tendência de vitória das plataformas digitais. No entanto, no Tribunal Superior do Trabalho, a tendência é revertida, com quatro turmas sendo favoráveis ao vínculo, ao passo que três delas se mostravam contrárias a esse reconhecimento. Cabe salientar, ainda, que no bojo de demandas coletivas, o Ministério Público do Trabalho ingressou com ações

civis públicas requerendo a assinatura de carteira de trabalho para todos os motoristas e entregadores de refeições de empresas como Uber (procedência), 99 (improcedência), Ifood (improcedência mas recente reforma para procedência por parte do TRT da 2ª Região) e Rappi (procedência), todas elas ainda sem trânsito em julgado, mas evidenciando que, quando há provas robustas, a chance de reconhecimento do vínculo é maior do que para reclamações trabalhistas individuais.



Qual o número de motoristas de aplicativos ativos nas plataformas e os dados disponíveis sobre horas percorridas por dia/semana/mês?

Os dados sobre motoristas ativos e sua jornada de trabalho variam conforme a plataforma. A Uber, por exemplo, possui informações detalhadas sobre o tempo de trabalho dos motoristas, incluindo horas de condução, intervalo e tempo de espera, mas recusa-se a divulgar tais informações para autoridades brasileiras. A empresa também parou de atualizar o quantitativo de motoristas ativos na plataforma e, atualmente, apenas informa que mais de 5 milhões de parceiros já geraram renda através do seu aplicativo no Brasil. A plataforma possui 7,4 milhões de motoristas e entregadores no mundo, e estima-se que cerca de 1,5 milhão deles são brasileiros, o que significa 20% de sua mão de obra mundial, tornando o mercado nacional prioritário para a companhia.

Embora os números exatos estejam ocultos, apesar da sua facilidade de obtenção pelas plataformas digitais, estimativas apontam que a maioria dos motoristas trabalha em média 46 horas por semana.

Quais os dados disponíveis sobre quantidade de motoristas que dependem exclusivamente ou primariamente do trabalho por aplicativo?

Estudos indicam que uma parte significativa dos motoristas depende principalmente do trabalho por aplicativo, com cerca de 50% considerando-o sua principal fonte de renda. Segundo IBGE, em 2022, o Brasil tinha 1,5 milhão de pessoas que trabalhavam por meio de plataformas digitais. Desse total, 52,2% (ou 778 mil) exerciam o trabalho principal por meio de aplicativos de transporte de passageiros.

Cerca de 77,1% dos ocupados plataformizados são trabalhadores por conta própria e 9,3% são empregados do setor privado sem carteira assinada, outra informação que sugere a ampla dependência dos motoristas às plataformas, afastando a ideia de que se trata de um "bico".

Qual a estimativa de impacto financeiro ou orçamentário, no caso de reconhecimento de relação de emprego, relativo a contribuições sociais e recolhimento previdenciário?

O impacto financeiro de reconhecer o vínculo de emprego para motoristas não seria substancial para as plataformas, dado que elas poderiam repassar tais custos, de maneira proporcional e módica, para consumidores. Considerando que o modelo tarifário hoje utilizado por plataformas como Uber e 99 é flutuante, referida compensação poderia ser feita facilmente para horários ou locais com alta demanda (preço dinâmico).

Isso poderia resultar em um aumento de até 20% nos custos da tarifa base (se uma corrida custa em média R\$ 15,00 para o passageiro ela seria ajustada para R\$ 18,00, o que ainda tornaria interessante a opção pelo transporte por aplicativo), além de pequena redução em

margem de lucro bilionária hoje em dia. Mas isso também dependeria do salário pago e da quantidade de motoristas em atividade na plataforma, números ainda desconhecidos.

Qual o quantitativo de motoristas que contribuem para a previdência social como autônomos?

É pequeno o quantitativo de trabalhadores plataformizados contribuindo para previdência (35,7% motoristas de aplicativo e 22% entregadores de refeições), segundo dados do IBGE.

Os trabalhadores que contribuem para a previdência assim o fazem como autônomos. Com isso, o Estado perde duas vezes: ao não arrecadar contribuições previdenciárias de motoristas e empregadores e ao arcar com os custos sociais para situações de inatividade dos trabalhadores.

Em síntese, embora os números exatos sejam difíceis de obter, cerca de 30% dos trabalhadores plataformizado podem estar fazendo contribuições individuais.

Qual a média de horas percorridas e o impacto na saúde dos motoristas?

Como dito acima, embora os números exatos possivelmente não venham a ser divulgados pelas plataformas digitais durante a audiência pública do STF, o conjunto dos estudos aponta que a maioria dos motoristas trabalha em média 46 horas semanais, com rendimentos líquidos próximos a R\$ 2 mil.

Outros estudos sobre a saúde dos motoristas de aplicativos indicam que muitos enfrentam problemas de saúde física, como dores nas costas, distúrbios no sono e problemas relacionados à postura. Em termos de saúde mental, o estresse e a pressão por altas taxas de aceitação de corridas também são fatores de risco. A literatura médica aponta para um aumento de casos de esgotamento físico e psicológico entre motoristas que trabalham longas horas.

Quais os dados disponíveis sobre a composição dos valores no modelo de negócios?

A composição dos valores pagos aos motoristas pelas plataformas envolve uma divisão entre o valor pago pelo usuário e a comissão da plataforma. A Uber, por exemplo, retira uma comissão de 25% a 30% do valor da corrida, o que pode variar dependendo da cidade e das condições específicas. O restante é repassado ao motorista.

Por outro lado, além do principal gasto com combustível, motoristas precisam abater despesas com seguro do carro, IPVA, depreciação, manutenção, alinhamento, e balanceamento, troca de pneus, troca de óleo, projeção de gastos em caso de colisão, projeção de gastos para multas de trânsito, pedágios e estacionamento pagos, renovação da CNH, imposto de renda/INSS, e despesas com aquisição do celular e plano de dados móveis. Por tais motivos é que na cidade de São Paulo, pesquisa feita pela Stop Club, evidenciou que o rendimento líquido ficará em torno de R\$ 2,5 mil quando abatidos todos estes itens, mas nas demais cidades o rendimento será inferior a este.

Como outros países estão tratando a questão do vínculo entre empresas de intermediação por aplicativo e motoristas?

Em outros países, como o Reino Unido, Espanha e França, há uma tendência crescente de reconhecimento do vínculo empregatício ou de criação de uma nova categoria de trabalhador, com direitos intermediários, como o reconhecimento de benefícios sociais e direitos trabalhistas básicos.



Quais países já regularam a questão da natureza do vínculo?

Alguns países já regularam a questão do vínculo entre plataformas e motoristas, como o Reino Unido (onde motoristas são classificados como “workers”), e a Espanha (onde leis de proteção foram implementadas). Esses países criaram legislações específicas que garantem benefícios sociais aos motoristas, mesmo sem vínculo formal de emprego.



Conclusão

A título de conclusão, deve-se dizer que a questão do vínculo **entre** motoristas e empresas proprietárias de plataformas digitais de transporte é complexa e **envolve** uma série de considerações jurídicas, econômicas e sociais. No entanto, **ainda assim**, a decisão irresoluta das esferas estatais e da sociedade de querer resolver a precariedade **existente** é simples e passa necessariamente pela aplicação de leis trabalhistas.

O padrão legal trabalhista nacional prevê a possibilidade de: salário por peça ou tarefa, trabalho intermitente, limitação de jornada, negociação coletiva, pluralidade de empregadores, vedação à alteração unilateral do contrato, incremento da subordinação para que mais corridas sejam atendidas, riscos do negócio correrem exclusivamente por conta do empregador, institutos que aperfeiçoariam o contrato entre as partes, trazendo mais dignidade para motoristas e entregadores, segurança jurídica e conforto para os passageiros, e maior eficiência empresarial.

No Brasil, embora as plataformas evitem o reconhecimento do vínculo de emprego, a realidade dos motoristas e os direitos constitucionais indicam a necessidade de um regime mais equilibrado que já possui previsão na CLT, reconhecendo as especificidades desse trabalho sem prejudicar esse modelo de negócios.