

PL 737-2021 NT 18.11.2022

versão ajustada em 18.11.2022

Resumo Executivo

PL 737/2021

AJUSTES

AUTOR: SEN. KÁTIA
ABREU (PP/TO)

EMENTA: Regulamenta o transporte remunerado privado de mercadorias por aplicativo.

TAGS: Delivery, entrega por aplicativos, plataformas digitais.

SE A PROPOSIÇÃO FOR APROVADA COMO ESTÁ

- Afastará a fonte de renda de milhares de brasileiros, que contam com as plataformas digitais para o sustento de suas famílias.
- Trará exigências burocráticas, que não consideram a natureza da atividade e engessam a atuação dos entregadores.
- Imporá obrigações excessivas e mal calibradas às plataformas, aumentando seus custos e restringindo sua operação, prejudicando milhares de brasileiros – entregadores e consumidores – que utilizam esses serviços rotineiramente.

O PL 737/2021 regulamenta a atividade de delivery por meio de aplicativos, indicando obrigações a serem seguidas por entregadores e plataformas digitais. A proposta tramita no Senado, onde foi requerida a sua tramitação conjunta com o PL 800/2022.

Apesar de meritório, o projeto estabelece algumas obrigações excessivas e desnecessárias, sendo necessários alguns ajustes para considerar as especificidades do setor e viabilizar o

pleno desenvolvimento dessa atividade que vem trazendo inúmeros ganhos econômicos e sociais.

OBRIGAÇÕES EXCESSIVAS E PREJUÍZOS AOS ENTREGADORES

O PL impõe obrigações oriundas da Lei do motofrete aos entregadores: **(i)** a instalação de protetor de motor mata-cachorro; **(ii)** a instalação de aparador de linha antena; e **(iii)** inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança. Aos ciclistas, estabelece como equipamentos obrigatórios **(i)** campainha, **(ii)** sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e **(iii)** espelho retrovisor do lado esquerdo.

Ainda que importante a preocupação com o bem-estar dos entregadores, é importante considerar alguns pontos: **(i)** o Brasil conta com 1,5 milhão de motoristas e entregadores por aplicativo, sendo que 20, 9% são entregadores¹; e **(ii)** 44% dos entregadores são **casuais** e utilizam as entregas apenas como complemento de renda. As exigências propostas desestimulam a atividade e impedem que os brasileiros acessem uma forma de complementar sua renda e sustentar suas famílias, o que é ainda mais grave no atual cenário de crise econômica.

O motofrete é uma **categoria especial de serviço** de transporte por motocicleta, com características próprias relacionadas à profissionalização e à habitualidade do exercício da atividade. Mas essa categoria não é a única modalidade existente e não representou o fim do serviço comum de entrega. As demais exigências trazidas pelo texto já se mostram suficientes para garantir a segurança dos entregadores, não sendo necessário ou razoável transpor medidas criadas em um contexto distinto e anterior ao surgimento dos modernos modelos de negócios das plataformas digitais.

SIMPLIFICAÇÃO DE BUROCRACIAS

O registro da atividade na CNH do entregador e o seu cadastro como MEI são medidas burocráticas, que também podem restringir o acesso dos brasileiros à geração de renda por meio do uso das plataformas digitais. Por isso, **(i)** o cadastro como MEI deve ser uma faculdade concedida ao entregador, que pode escolher se quer ou não se inscrever e o procedimento para tanto deve ser simplificado; e **(ii)** para atualização na CNH, é necessário que seja concedido um prazo maior, que permita que todos os entregadores se adequem sem complicações que impeçam sua atuação regular.

A imposição de contratação de seguro DPVAT já é prevista na própria lei que institui o seguro, sendo desnecessária outra regra no mesmo sentido.

LIVRE CONCORRÊNCIA

A definição de delivery trazida pelo texto, bem como a previsão da competência dos municípios para regular a matéria são acertadas. Contudo, é importante asseverar que essa competência restringe-se ao estabelecimento de requisitos mínimos de segurança, devendo ser respeitadas a livre iniciativa e livre concorrência, conforme reconhecido pelo STF nos julgamentos da ADPF 449² e do RE 1054110³.

SEGURO CONTRA ACIDENTES DURANTE O TRAJETO

As plataformas digitais já contratam seguro contra acidentes e proteção pessoal (seguro APP) para entregadores durante a entrega, considerando a natureza da atividade, baseada na liberdade e autonomia dos entregadores para atuar em qualquer plataforma e realizar apenas as entregas que desejarem. Por isso, é razoável que cada plataforma se responsabilize pelos sinistros ocorridos durante as entregas intermediadas por ela, sobretudo considerando que, em média, cada parceiro utiliza 2/3 aplicativos⁴.

AUMENTO DE CUSTOS

A imposição de fornecimento de equipamentos de proteção individual pelas plataformas é inviável, pois **(i)** cerca de 44% dos entregadores são casuais; e **(ii)** os aplicativos atuam em regime de concorrência, ou seja, os entregadores podem atuar em mais de uma plataforma, de modo que **não há como determinar quem deveria fornecer os equipamentos.**

Obrigações desse cunho são características de uma relação de emprego, que não é o caso. A relação entre entregadores e plataformas é contratual e civil, os entregadores têm autonomia e flexibilidade. Na prática, a proposta aumenta injustificadamente os custos do negócio das plataformas, criando barreiras para entrada de novos players, prejudicando a concorrência, gerando um serviço mais caro e escasso, podendo **até limitar o número de parceiros cadastrados**, prejudicando inúmeros brasileiros que contam com essas plataformas para obter o sustento de suas famílias.

¹<https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2022-05/ipea-brasil-tem-15-milhao-de-motoristas-e-entregadores-de-produtos>

²<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750684777>

³<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>

⁴<https://uber.app.box.com/v/745271-datafolha>

PLP 737/2021 | CONCLUSÃO**AJUSTES**

Da forma como está construído, o PL torna o serviço mais burocrático e menos eficiente, prejudicando os entregadores, o consumidor e as plataformas. Os ajustes propostos buscam assegurar que a regulação do delivery por aplicativos respeite os limites da livre concorrência e livre iniciativa, além de preservar e estimular os avanços tecnológicos do setor, que trouxe inúmeros benefícios econômicos e sociais.

Este resumo executivo foi elaborado pela equipe técnica do Instituto Cidadania Digital no cumprimento de sua função de secretariado-executivo da Frente Parlamentar da Economia e Cidadania Digital. Para maiores informações consulte nossa equipe. Para assessores e parlamentares receberem os resumos executivos, por favor se cadastrem em nossa lista de transmissão através do contato com nossa equipe.

Felipe Melo França franca@cidadaniadigital.in
..... 11 974.170.905

Beatriz Nóbrega bia@cidadaniadigital.in
..... 61 983.630.907

Rebeca Mota rebeca@cidadaniadigital.in
..... 61 981.008.822

Thalis Nascimento thalis@cidadaniadigital.in
..... 61 994.323.789

Walysson Barros barros@cidadaniadigital.in
..... 61 995.544.932

Yngrid Nascimento yngrid@cidadaniadigital.in
..... 61 994.192.264

**ANEXO 1 – Sugestões
de Ajustes**

PL 737/2021

AJUSTES

**AUTOR: SEN. KÁTIA
ABREU (PP/TO)**

TEXTO ORIGINAL DO PL

NOSSAS SUGESTÕES

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações: [...]

“Art.11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte remunerado privado delivery e multidelivery previstos no inciso XIV do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.”

[...]

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações: [...]

Art. 11-C. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte remunerado privado delivery e multidelivery previstos no inciso XIV do art. 4º desta lei no âmbito dos seus territórios
, observadas as diretrizes previstas nesta lei e limitando-se ao estabelecimento de requisitos mínimos de segurança, devendo ser observados os princípios da livre iniciativa econômica e livre concorrência.

[...]

§ 1º O serviço de transporte remunerado privado de que trata o caput, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao prestador do serviço que cumprir as seguintes condições:

I – no caso de o prestador de serviço optar pelo transporte de carro ou motocicleta, o mesmo deverá possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria adequada, que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II – exigência de inscrição do prestador de serviço como microempreendedor individual (MEI) ou como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991;

III – exigência de contratação do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).

§ 1º O serviço de transporte remunerado privado de que trata o caput, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao prestador do serviço que, cumprir as seguintes condições: I – no caso de o prestador de serviço **se** optar pelo transporte de carro ou motocicleta, o mesmo deverá possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria adequada, que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II – exigência de inscrição do prestador de serviço como microempreendedor individual (MEI) ou como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

III – exigência de contratação do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).

§ 2º A empresa detentora da plataforma digital deverá ofertar, sem ônus ao prestador de serviço cadastrado:

I – seguro de acidentes pessoais;

II – equipamentos de proteção individual (EPI) e produtos de higiene pessoal para prevenção de contágio durante períodos de pandemia e de emergência em Saúde Pública de Importância Nacional.

§ 2º A empresa detentora da plataforma digital deverá ofertar, sem ônus ao prestador de serviço cadastrado:

I – seguro contra acidentes pessoais **durante as entregas;**

II – equipamentos de proteção individual (EPI) e produtos de higiene pessoal para prevenção de contágio durante períodos de pandemia e de emergência em Saúde Pública de Importância Nacional. **a distribuição ou reembolso de materiais higienizantes, para proteção pessoal durante as entregas, enquanto perdurar o período de pandemia.**

§ 3º Para os fins do transporte de que trata o inciso XIV do art. 4º desta Lei, os condutores de motocicleta deverão observar e se adequar o disposto nos parágrafos II, III e IV, do art. 139-A, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB) e os condutores de bicicleta deverão observar e se adequar ao disposto no art 105, inciso VI da mesma Lei.

§ 3º Para os fins do transporte de que trata o inciso XIV do art. 4º desta Lei, os condutores de motocicleta deverão observar e se adequar o disposto nos parágrafos II, III e IV, do art. 139-A, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (CTB) e os condutores de bicicleta deverão observar e se adequar ao disposto no art 105, inciso VI da mesma Lei.

§4º O prestador de serviço poderá estar inscrito como microempreendedor individual (MEI) ou como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

§5º O procedimento de inscrição dos prestadores de serviço de delivery e multidelivery será simplificado.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta **cento e vinte** dias de sua publicação oficial.

www.frentedigital.org

cidadaniadigital.in

Powered by  Wordable

Category

1. Conteúdo Restrito

Date

18/10/2024

Date Created

09/01/2024