



VEREADORA LUANA ALVES DO PSOL - 26ºGV

PROJETO DE LEI Nº _____/2023

Institui o Marco pela Vida e Saúde dos Trabalhadores de Aplicativo no Município de São Paulo, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO DECRETA:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º - Esta lei estabelece as condições necessárias para que seja assegurada a proteção à saúde do trabalhador de sistemas de aplicativo, adotados, implantados e desenvolvidos pelas empresas de aplicativos, tomadores de serviços e outras pessoas a eles equiparados.

Art. 2º - Disciplina a prestação do Serviço de Entrega Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no município de São Paulo.

Parágrafo Único: Definem-se como empresas de operação de serviços de entrega aquelas que disponibilizam e operam aplicativos on-line e que cadastram em sua plataforma:

- I - consumidores;
- II - estabelecimentos comerciais;
- III - trabalhadores entregadores.

Art. 3º - A Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito – SMT, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Trabalho - SMDET e a Secretaria Municipal de Inovação e Tecnologia - SMIT são os órgãos normatizadores, disciplinadores e fiscalizadores do Serviço de Entrega Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede no município de São Paulo.

Art. 4º - Esta lei leva em conta o princípio da precaução que está vinculada às raízes do princípio do controle de atividades potencialmente poluidoras pelo Poder Público.

Parágrafo primeiro: É considerada atividade poluidora as que afetem as condições estéticas do meio ambiente e que esteja em contradição a lei “Cidade Limpa” configurando poluição visual.



CAPÍTULO II

DA QUALIFICAÇÃO DOS PROFISSIONAIS

Art. 5º - Fica obrigatório às empresas de Serviço de Entrega Baseado em Tecnologia de Comunicação em Rede, ofertar aos prestadores de serviço (ou trabalhadores) por aplicativo:

- I. Formação para capacitação profissional em direção defensiva para o exercício da função com o objetivo de prevenção de acidentes;
- II. Formação para qualificação no uso das ferramentas tecnológicas para prestação do serviço.

CAPÍTULO III

DAS CONDIÇÕES PARA PRESTAÇÃO DE SERVIÇO

Art 6º - Ficam obrigadas as empresas de operação de serviços de entrega a fornecer equipamentos de proteção a serem utilizados pelos trabalhadores no exercício da função sem custo para aos mesmos, sendo eles:

- I - dispositivo de proteção para pernas e motor em caso de tombamento do veículo, fixado em sua estrutura;
- II - dispositivo aparador de linha, fixado no guidon do veículo para proteção de braços, tórax e pescoço;
- III - capacete;
- IV - colete refletivo dentro das normas do Inmetro;
- V - faixa refletiva para moto, bicicleta, capacete e baú;
- VI - baú para motos e bicicletas cujo tamanho não ultrapasse a extremidade final original do veículo, que não atrapalhe ou tampe os retrovisores, não ultrapasse o guidão da motocicleta/bicicleta e não seja mais alto que 70 cm a partir do banco.

CAPÍTULO IV

DA GARANTIA DOS PONTOS DE APOIO

Art. 7º - As empresas que prestam serviços de transporte de pequenas cargas por aplicativo no Município de São Paulo devem ofertar pontos de apoio 24 (vinte e quatro) horas destinadas aos prestadores de serviço.

Art. 8º - Os pontos de apoio deverão contar com:



I - sanitários masculinos e femininos com chuveiros individuais;

II - refeitórios

III - vestiários;

IV - sala para apoio e descanso dos trabalhadores, com acesso à internet sem fio e pontos de recarga de celulares gratuitos;

V - espaço para estacionar carros, bicicletas e motocicletas;

VI - ponto de espera para veículos de transporte individual privado de passageiros.

Art. 9º - A construção, manutenção e funcionamento dos pontos de apoio deverão ser garantidos pelas empresas de aplicativos de entregas e de transporte individual privado de passageiros.

Art. 10º - O não atendimentos ao que determina esta lei sujeitará os infratores:

I - à advertência, na primeira infração;

II - em caso de reincidência, multa e suspensão do cadastro administrativo na Secretaria de Mobilidade, ou órgão que a suceda, por até 30 (trinta) dias;

III - perda do cadastro administrativo e inabilitação para operar, até o oferecimento dos pontos de apoio.

CAPÍTULO V DO MONITORAMENTO DOS SINISTROS

Art. 11 - Passa-se a adotar a nomenclatura de “sinistro de trânsito” quando se referir a “acidente de trânsito”, assumindo a revisão da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Art. 12 - A Divisa de Saúde do Trabalhador da Coordenadoria da Vigilância Sanitária - COVISA, deverá:

I - Criar um Observatório de Saúde dos Trabalhadores de Aplicativo no Município de São Paulo;

II - Criar um Índice de acidentes dos trabalhadores de aplicativos, ligado à COVISA e ao CRST (Centro de Referência de Saúde do Trabalhador).

Art. 13 - Ficam obrigadas as empresas de operação de serviços de entrega por aplicativos incluir em suas ferramentas dispositivos de notificação compulsória de sinistros de trânsito a serem informados pela própria e pelo prestador de serviço, com o intuito de



comunicar oficialmente a COVISA/Divisa de Saúde do Trabalhador todas as ocorrência de sinistro com trabalhadores vinculados ao seu aplicativo.

Parágrafo único: O índice de acidente dos trabalhadores de aplicativos deverá ser alimentado pelas notificações compulsórias realizadas nos serviços de saúde no momento da entrada do paciente como já acontece, bem como pelas notificações realizadas pelos prestadores de serviço nas plataformas de aplicativos e pelas empresas de operação.

CAPÍTULO VI

DO CUSTEIO DAS ATIVIDADES RELACIONADAS A SAÚDE DO TRABALHADOR

Art. 14 - Fica estabelecido que as empresas de operação de serviços de entrega por aplicativos (modais moto e bicicleta), passarão a pagar pelo uso do viário público municipal através da tarifa do km rodado na cidade sem que haja ônus financeiro para os trabalhadores no exercício da função.

Art. 15 - Fica estabelecido que o valor do km rodado poderá sofrer modificações no cálculo final conforme índice de acidentes de cada empresa sem que haja ônus financeiro para os trabalhadores no exercício da função.

Art. 16 - Fica estabelecido que 50% recolhido a título de compensação pelo km rodado será revertido para ampliação do atendimento da COVISA/CRST, criação do Observatório de Saúde dos Trabalhadores de Aplicativo no Município de São Paulo e monitoramento do índice de acidentes, com a perspectiva de abertura de concurso para ampliação dos recursos humanos caso necessário.

Art. 17 - As despesas decorrentes da execução desta lei correrão à conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18 - Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

Sala das Sessões, 15 de Agosto de 2023.

Às Comissões competentes.

(assinatura digital)
Luana Alves
Vereadora do PSOL



JUSTIFICATIVA

De acordo com informações do Comitê Municipal de Uso Viário (CMUV), atualmente existem mais de 500 mil motoristas de Apps na cidade de São Paulo, embora nem todos trabalhem simultaneamente, cabe apresentar qual é o conceito de saúde utilizado neste documento. A Organização Mundial da Saúde (OMS), em 1946, definiu “saúde” como um estado de completo bem-estar físico, mental e social, e não apenas como a ausência de doença ou enfermidade. Por isso, a noção de saúde está muito relacionada à existência do que costumamos chamar de “qualidade de vida”.

A saúde do trabalhador faz parte do Sistema Municipal de Vigilância em Saúde, que é coordenado pela COVISA. E há vários outros sistemas de vigilância, como sanitária, ambiental, e saúde do trabalhador também fazem parte desse sistema. Isso no município de São Paulo, razão pela qual se fez necessário buscar entender a saúde dos trabalhadores de aplicativos, em especial dos motofrentistas.

As empresas de aplicativo de entrega e transporte individual privado de passageiros poderiam ser consideradas as maiores “empregadoras” no Brasil, se constituíssem uma única empresa e formalizarem as relações de trabalho com os trabalhadores que utilizam o sistema. São mais de 4 milhões de brasileiros que dependem dos Apps para realizar os seus serviços. Mas as empresas insistem em negar o vínculo com esses trabalhadores. Ora, mas os clientes são cadastrados em suas plataformas, os trabalhadores também. O pagamento pelos serviços é intermediado pelas empresas, elas recebem dos clientes e repassam uma parte para os trabalhadores. Portanto, há vínculo estabelecido entre empresa e trabalhador, ainda que não seja por meio da CLT brasileira.

Este foi o entendimento da Justiça do Trabalho, em São Paulo, que reconheceu, em dezembro de 2019, a existência de vínculo empregatício entre uma empresa de aplicativo delivery e os entregadores. A sentença obriga, entre outras decisões, a empresa a criar pontos de apoio aos trabalhadores cadastrados em seu sistema. Além disso, foi condenada a pagar R\$30 milhões de indenização por dano moral coletivo, para “efeito pedagógico”.

Há uma recente produção acadêmica sobre o que se convencionou chamar de “urberização” do trabalho na atual fase do capitalismo internacional. O termo foi criado justamente pelo alto nível da exploração e precarização nas relações de trabalho estabelecidas por essas empresas. Motoristas e entregadores trabalham até 18 horas por dia para garantir um sustento mínimo. Os acionistas dos aplicativos, por outro lado, atraem cada vez mais capital.

A precarização e exploração nessa forma de trabalho se manifestam de algumas maneiras trágicas. Das jornadas ininterruptas aos baixos rendimentos recebidos, da ausência de vínculo trabalhista formal à ausência de seguros e garantias previdenciárias. Enfim, isso fez com que várias ações individuais na justiça fossem tomadas por trabalhadores contra as empresas. Há uma tendência crescente de ações como essa. Portanto, nós como legisladores e representantes dos trabalhadores devemos construir leis junto a eles para respaldar e melhorar minimamente as condições de trabalho.



No momento em que o trabalhador se conectava ao aplicativo, ele ficava sob a vigilância e as regras da empresa. Considerando que a empresa está trabalhando com uma nuvem de entregadores, ela sabe que há algum motoqueiro que vai aceitar a corrida. E quando aceita, toda sua vida é guiada pelo algoritmo. Quando a gente olha de perto, verifica que isso faz com que ele seja mais subordinado que outras categorias de trabalhadores. O algoritmo é mais poderoso que o relógio de ponto de uma fábrica ou escritório.

Esse Projeto de Lei tem a finalidade, portanto, de atender a demanda emergencial dessa categoria, para que possam exercer seu trabalho de maneira digna,

(assinatura digital)
Luana Alves
Vereadora do PSOL