



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 448-B, DE 2019** **(Do Sr. Igor Timo)**

Regulamenta limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de transporte remunerado privado individual; tendo parecer: da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição deste e do de nº 2255/19, apensado (relator: DEP. LUCAS GONZALEZ); e da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, pela rejeição deste e do de nº 2255/19, apensado (relator: DEP. ALEXIS FONTEYNE).

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:

VIAÇÃO E TRANSPORTES;

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS; E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

**APRECIÇÃO:**

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## SUMÁRIO

I - Projeto inicial

II - Projeto apensado: 2255/19

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Votos em separado (2)

IV - Na Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

PROJETO DE LEI Nº <sup>448</sup> , DE 2019  
(Do Sr. IGOR TIMO)

Regulamenta limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de transporte remunerado privado individual.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A empresa que atua no transporte remunerado privado individual de passageiros não poderá se apropriar de percentual superior a 10% (dez por cento) do valor das viagens realizadas pelos condutores.

§ 1º Fica vedada a cobrança de valor de qualquer natureza além daquele a que se refere o caput.

§ 2º Por transporte remunerado privado individual de passageiros de que trata o caput entende-se o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, contratado por intermédio de provedor de aplicações de internet para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, abrangendo aquelas solicitadas por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação

### JUSTIFICAÇÃO

Esta proposição consiste na apresentação do Projeto de Lei do Senado nº 421, DE 2017, de autoria do Senador Lindbergh Farias. Arquivou-se a citada proposição ao final da 55ª Legislatura, conforme o art. 332 do Regimento Interno da Câmara do Senado Federal.

Em meio a maior crise econômica da história, plataformas tecnológicas têm surgido e aberto possibilidades de geração de renda para brasileiros de todas as regiões do país.

Os aplicativos de transporte de passageiros são o maior exemplo desta



situação, de acordo com dados da própria Uber<sup>1</sup>, no Brasil há mais de 600 mil motoristas cadastrados e 22 milhões de usuários.

Na justificativa do projeto, o Senador argumentou o seguinte:

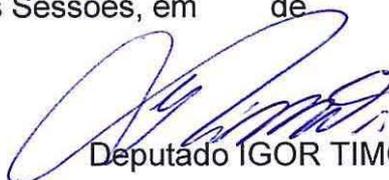
*A empresa Uber, uma grande multinacional cujo valor de mercado já ultrapassa os US\$ 70 bilhões, superior ao apresentado pela Ford ou pela General Motors, costuma argumentar que não é uma empresa de transportes, mas de tecnologia, e que os seus “funcionários” são, na realidade “parceiros”, que têm liberdade para definir quantas horas e quando desejam trabalhar. Ela costuma declarar também que a empresa não contrata motoristas; os motoristas é que contratam os serviços do Uber.*

*Face uma situação atípica, e por que não dizer predatória, de mercado, o projeto visa a limitar o repasse que os motoristas estão hoje obrigados a fazer às empresas, uma verdadeira espoliação de 20% a 25% do valor da corrida.*

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

05 FEV. 2019

Sala das Sessões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

  
Deputado IGOR TIMO

---

<sup>1</sup> <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>

# PROJETO DE LEI N.º 2.255, DE 2019

(Do Sr. Pedro Augusto Bezerra)

Altera a Lei 12.587 de 2012 para instituir valor máximo percentual de comissão cobrada pelas empresas de transporte privado individual de passageiros por aplicativo.

**DESPACHO:**  
APENSE-SE AO PL-448/2019.

O **Congresso Nacional** decreta:

**Art. 1º** Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para instituir valor máximo percentual de comissão cobrada dos condutores pelas empresas de transporte privado individual de passageiros por aplicativo.

**Art. 2º** A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 11-C:

“Art. 11-C. As empresas que atuam no transporte remunerado privado individual de passageiros, atividade prevista no inciso X desta lei, não poderão se apropriar de percentual superior a 15% (quinze por cento) do valor das viagens realizadas pelos condutores (motoristas).”

**Art. 3º** Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

## JUSTIFICATIVA

Diante de uma situação nova de mercado, e por que não dizer exploratória, o projeto visa a limitar o repasse que os motoristas estão hoje obrigados a fazer às empresas, uma verdadeira espoliação que chega a 40% do valor da corrida.

A empresa Uber, por exemplo, uma grande multinacional cujo valor de mercado já ultrapassa os US\$ 100 bilhões, argumenta que não é uma empresa de transportes, mas de tecnologia, e que os seus “funcionários” são na realidade “parceiros”, que têm liberdade para definir quantas horas e quando desejam trabalhar. A empresa declara também que não contrata motoristas, os mesmos é que contratam os serviços da Uber.

A empresa chinesa Didi Chuxing, que se apresenta como a maior plataforma de transporte por aplicativo do mundo, comprou a empresa 99 Táxi, que era a maior empresa brasileira de transporte privado. Demonstrando a hierarquia e quase monopólio das multinacionais no segmento.

Importante destacar que essas multinacionais não se importam com os seus

“parceiros”, os motoristas, e muitos deles prestam o serviço e acabam tendo prejuízo devido a todos os custos que a atividade envolve; como manutenção do veículo e combustível, mas pela falta de emprego no país, mesmo assim, se submetem a tal atividade.

Pela nova lei, pretende-se que, em quaisquer circunstâncias, tal repasse não ultrapasse 15% do valor da corrida. Saliente-se que os custos de manutenção das plataformas de aplicativos são muito baixos, pois se trata de uma intermediação automatizada pelo próprio software fornecido aos motoristas.

Por todo o exposto, solicitamos o apoio dos nobres pares a esta importante propositura em prol dos motoristas e consumidores brasileiros.

Sala das Sessões, em 11 de abril de 2019.

**PEDRO AUGUSTO BEZERRA**  
Deputado Federal – (PTB/CE)

**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

## **LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012**

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

### **A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

#### **CAPÍTULO II**

#### **DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO**

.....

Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista 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. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018](#))

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. ([Artigo com redação dada pela Lei nº 12.865, de 9/10/2013](#))

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Igor Timo, pretende limitar em 10% o percentual do valor da corrida a ser pago pelos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros às empresas de provedoras de aplicativos, a título de comissão. Segundo argumenta o autor, trata-se de situação atípica, até mesmo predatória, em que os motoristas são espoliados ao se verem obrigados a pagar de 20% a 25% de comissão.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços também se pronunciará quanto ao mérito. Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta. A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões.

A essa proposição foi apensado o PL nº 2.255/2019, de autoria do Deputado Pedro Augusto Bezerra, que também tem por finalidade limitar o percentual do valor da corrida às empresas, estipulando o valor de 15%.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

### II - VOTO DO RELATOR

A proposição em apreço, de autoria do nobre Deputado Igor Timo

tanto como a proposição apensada, do Deputado Pedro Augusto Bezerra, visam estabelecer o percentual máximo de 10% e 15%, respectivamente, sobre o valor da tarifa paga pelo usuário do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, a ser pago às empresas provedoras de aplicativos, a título de comissão.

Em que pese a louvável intenção do autor em zelar pela remuneração dos prestadores desse tipo de serviço, entendemos que a medida apresenta alguns pontos que a inviabilizam. Explicamos.

Em primeiro lugar, é importante frisar que estamos diante de uma relação econômica privada, em que as empresas provedoras de aplicativos atuam como intermediadoras entre o usuário e o prestador do serviço de transporte de passageiros. Empresa e motorista firmam contrato, no qual fica estabelecido que o serviço de intermediação prestado será remunerado com base em percentual sobre o valor da corrida paga pelo usuário.

Essa remuneração compreende os custos com o desenvolvimento e manutenção da tecnologia utilizada no aplicativo, com campanhas publicitárias, entre outros custos operacionais, bem como, legitimamente, o lucro dessas empresas. Assim, não há como o Estado interferir nessa relação comercial notadamente privada, no sentido de limitar a remuneração por serviço prestado.

Em segundo lugar, cabe salientar que é essa mesma natureza privada que caracteriza a relação que promove a concorrência entre os prestadores de serviço, proporcionando opções diferenciadas de preços e serviços ao usuário. Empresas diferentes cobram tarifas diferentes para a mesma corrida, principalmente em razão da diferença de percentuais cobrados dos motoristas sobre o valor da corrida. Além disso, a mesma empresa cobra tarifas diferentes em função das particularidades de cada serviço prestado ao passageiro. Daí a interferência estatal proposta pelo autor inviabilizaria toda a liberdade de oferta de serviços e, conseqüentemente, a liberdade de escolha por parte do usuário.

Há, ainda, que se considerar questões jurídicas e constitucionais que se somam aos argumentos que inviabilizam a proposta, sobretudo no tocante à livre iniciativa e livre concorrência. Deixamos, no entanto, a manifestação sobre esses aspectos para as demais Comissões competentes.

Isso posto, no âmbito das competências desta Comissão, entendemos que a medida vai contra os interesses dos maiores beneficiários dessa modalidade de transporte – os passageiros – e, portanto, votamos pela **REJEIÇÃO do PL nº 448/2019 e do PL nº 2.255/2019 apensado.**

Sala da Comissão, em 28 de maio de 2019.

Deputado LUCAS GONZALEZ  
Relator

### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 448/2019, e o PL 2255/2019, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Lucas Gonzalez, contra os votos dos Deputados Clarissa Garotinho, Carlos Gomes, Igor Timo, Gutemberg Reis, Abou Anni e Manuel Marcos e com a abstenção dos Deputados Mauro Lopes e Eli Corrêa Filho. Os Deputados Abou Anni, Gonzaga Patriota e Júnior Bozzella apresentaram voto em separado.

Participaram da votação os Senhores Deputados:

Eli Corrêa Filho - Presidente, Mauro Lopes - Vice-Presidente, Abou Anni, Alcides Rodrigues, Carlos Gomes, Coronel Tadeu, Fabio Schiochet, Gutemberg Reis, Igor Timo, Leda Sadala, Lucas Gonzalez, Manuel Marcos, Professor Joziel, Sanderson, Santini, Valdevan Noventa, Vinicius Poit, Carla Zambelli, Clarissa Garotinho, David Soares, Domingos Sávio, Evair Vieira de Melo, Nicoletti, Rodrigo Coelho, Tiago Mitraud e Vermelho.

Sala da Comissão, em 2 de outubro de 2019.

Deputado ELI CORRÊA FILHO  
Presidente

#### VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO GONZAGA PATRIOTA

##### I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Igor Timo, pretende limitar em 10% o percentual do valor da corrida a ser pago pelos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros às empresas de provedoras de aplicativos, a título de comissão. Segundo argumenta o autor, trata-se de situação atípica em que os motoristas se verem obrigados a pagar de 20% a 25% de comissão.

O PL 2.255/2019, apensado ao principal, define que as empresas que atuam no transporte remunerado privado individual de passageiros, não poderão se apropriar de percentual superior a 15% (quinze por cento) do valor das viagens realizadas pelos condutores (motoristas).

Em seu parecer pela rejeição do PL em epígrafe, o nobre relator argumenta que estamos diante de uma relação econômica privada, sendo que a remuneração compreende os custos com o desenvolvimento e manutenção da tecnologia utilizada no aplicativo, com campanhas publicitárias, entre outros custos operacionais, bem como o lucro dessas empresas. Assim, não há como o Estado interferir nessa relação comercial notadamente privada, no sentido de limitar

a remuneração por serviço prestado. Por fim o relator conclui que a interferência estatal proposta pelo autor da proposição inviabilizaria toda a liberdade de oferta de serviços e, conseqüentemente, a liberdade de escolha por parte do usuário.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas. É o relatório.

## II - VOTO

A empresa Uber, uma grande multinacional cujo valor de mercado já ultrapassa os US\$ 70 bilhões, superior ao apresentado pela Ford ou pela General Motors, costuma argumentar que não é uma empresa de transportes, mas de tecnologia, e que os seus "funcionários" são, na realidade "parceiros", que têm liberdade para definir quantas horas e quando desejam trabalhar. Ela costuma declarar também que a empresa não contrata motoristas; os motoristas é que contratam os serviços do Uber.

Face uma situação atípica, e por que não dizer predatória, de mercado, o projeto visa a limitar o repasse que os motoristas estão hoje obrigados a fazer às empresas, uma verdadeira espoliação de 20%, 25% ou mais do valor da corrida. Pela nova lei, pretende-se que, em quaisquer circunstâncias, tal repasse não ultrapasse 10%. Saliente-se que os custos de manutenção do Uber, bem como de outras empresas semelhantes, são muito baixos, pois se trata de uma intermediação automatizada pelo próprio software fornecido aos motoristas.

Em seu voto como relator do PL na CVT, o Dep. Lucas Gonzalez rejeita a proposição com o argumento de que essa remuneração compreende os custos com o desenvolvimento e manutenção da tecnologia utilizada no aplicativo, com campanhas publicitárias, entre outros custos operacionais, bem como, o lucro dessas empresas. Acreditamos que o argumento do nobre parlamentar no seu Parecer, mostra-se frágil, em função da defesa dos interesses financeiros das empresas e não dos condutores/motoristas dos veículos que, as vezes chegam a trabalhar 16 hs/dia para garantir o sustento mínimo da família e o cumprimento de seus compromissos financeiros. Vale registrar também que a proposição apensada (PL nº 2.255/2019) se mostra imprópria já que estipula um valor superior, no montante de 15% (quinze por cento), ao percentual de dez por cento definido no PL nº 448/2019.

Pelo exposto, **somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 448/2019** que limita em 10% o percentual do valor da corrida a ser pago pelos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros às empresas de provedoras de aplicativos, a título de comissão, e rejeição do Projeto de Lei nº 2.255/2019, apensado ao principal, com base nas razões aqui expostas.

Sala das Comissões, em 10/07/2019

**Dep. Gonzaga Patriota**  
PSB/PE

**VOTO EM SEPARADO**  
**(Dos Srs. Deputado Abou Anni e outro)**

### I – RELATÓRIO

A proposição legislativa submetida ao judicioso crivo desta Comissão,

de autoria do ilustre Deputado Igor Timo - PODE (MG), conforme já sinalizado na ementa transcrita, pretende alterar a Lei n.º 12.587, de 2012, para regulamentar em 10% o limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de tecnologia de transporte remunerado privado individual (aplicativos) contra os respectivos motoristas.

Ao projeto em exame (precedente) se encontra apensado o Projeto de Lei n.º 2.255, de 2019, de autoria do ilustre Deputado Pedro Augusto Bezerra - PTB (CE), cujo texto do conteúdo normativo propõe a alteração da Lei n.º 12.587, de 2012, para instituir o percentual máximo de comissão em 15% nas cobranças imputadas em desfavor dos motoristas por tais empresas de tecnologia de transporte privado individual de passageiros por aplicativo.

Note que a proposição precedente contempla uma discreta limitação de 10% a título de comissão, ao passo que o projeto de lei apensado restringe a referida cobrança em, no máximo, 15% sobre o já defasado valor a que fazem jus os motoristas desses aplicativos.

Aliás, em acertada justificação, entre outras alegações, os autores argumentam que, atualmente, o repasse a que estão subjugados tais motoristas em face dessas empresas **constitui verdadeira espoliação que pode alcançar a casa de 40% do valor da corrida.**

Destacam os citados autores que essas multinacionais, nitidamente, não se importam com os seus “parceiros”, isto é, com os motoristas; ademais, vê-se que os condutores só se submetem ao aludido serviço por falta de opções do mercado de trabalho e acabam experimentando um desabrido prejuízo devido aos altos custos que a atividade envolve, tais como: a manutenção do automotor, o caro combustível, o IPVA, o licenciamento, o DPVAT, o seguro veicular, etc.

Salientam, ademais, que o custo de manutenção do sistema desses aplicativos, por sua vez, é muito baixo para tais potências empresariais, especialmente porque se trata de uma intermediação automatizada pelo próprio software fornecido aos motoristas.

Em oportuna e brilhante observação, o autor deste projeto, Deputado Igor Timo, dispara que tal prática: “trata-se de situação atípica, até mesmo predatória”.

Em direção oposta, ao apresentar parecer contendo seu respeitável voto, o relator do projeto em deliberação argumenta que a matéria envolve uma típica relação econômica privada e, nesse sentido, agita que a remuneração fixada por força contratual compreende os custos com o desenvolvimento e a manutenção da tecnologia utilizada no aplicativo, com campanhas publicitárias, entre outras despesas operacionais; em acréscimo, dá a entender que tal contrapartida se mostra justa, eis que se cinge ao lucro dessas empresas.

Ainda imiscuído no mérito da proposição, o seu relator, Deputado Lucas Gonzalez - NOVO (MG), propugna que a empresa cobra tarifas diferentes em função das particularidades de cada serviço prestado ao passageiro, circunstância na qual a interferência estatal inviabilizaria a liberdade de oferta de serviços e, conseqüentemente, a liberdade de escolha por parte do usuário.

Por estas e outras razões, pondera que não haveria como o Estado interferir nessa relação comercial claramente privada no sentido de limitar a remuneração por

serviço prestado.

Por derradeiro, sob uma precoce e açada análise de admissibilidade jurídica e constitucional da proposta, acredita que esta viola os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência.

Diante disto, o relator apresentou seu voto pela REJEIÇÃO do PL nº 448, de 2019 e também do PL nº 2.255, de 2019 apensado, ao entender que “a medida vai contra os interesses dos passageiros”.

Nos termos do art. 202 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, a Proposta em análise foi despachada e recebida por esta Comissão em 26/02/2019.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cabe a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da proposição. Na sequência, a Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços também se pronunciará quanto ao mérito.

Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania oportunamente deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta. A proposição em apreço está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, lembrando, ainda, que, no prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

## II – VOTO

No tempo da internet, dos *smartphones*, dos aplicativos e, portanto, das facilidades propiciadas por tais avanços tecnológicos, as proposições legislativas aqui apreciadas buscam revisitar um tema candente, que retumba perniciosamente no seio social, em especial no âmbito do serviço de transporte individual de passageiros disponibilizado pela plataforma digital de empresas de tecnologia e operado pelos motoristas destes aplicativos.

De proêmio, sem qualquer pretensão de me assenhorar do monopólio da verdade, mas preocupado com sua integridade, sinto-me no dever político, e também moral, de expressar minha respeitosa insurgência ao parecer emitido pelo nobre relator que já adiantou o seu posicionamento contrário às proposições em discussão.

### **Pois bem. Passemos, doravante, aos argumentos de mérito favoráveis:**

Como é cediço, embora o serviço de transporte privado de passageiro não seja propriamente considerado um serviço público *strictu sensu*, revela-se, pois, um serviço de manifesta utilidade pública, módico e que pragmaticamente atende e satisfaz uma necessidade de acentuada relevância à coletividade.

Vale dizer, atualmente, tal serviço é considerado complementar dentre os serviços de transporte direcionados ao público.

Conjugado a isso, e diante desta revolucionária inovação tecnológica e mercantil, o poder público não pode permitir que a regulação do transporte individual de passageiros por tais aplicativos permaneça totalmente à mercê da mão invisível e impetuosa

do capitalismo predatório, do abuso do poder econômico.

Assim, deve ser reverenciada, pois, a existência de uma harmonia entre o interesse público e o interesse privado, de tal modo que, em havendo falhas no mercado autorregulador, o poder público deve ser tentado a corrigir essas falhas.

**Beira as raias do absurdo se tolerar que certas multinacionais milionárias, aproveitando-se do nítido desastre econômico que vive o País, constriam estes motoristas a trabalharem diuturnamente para, ao final da corrida, terem que, praticamente, dividir todo o produto de seu esforço laboral.**

Honestamente, não será imaginável garantir uma existência digna e tampouco fazer justiça social enquanto consentirmos com um repasse, travestido de confisco, que, não raro, chega a comprometer quase a metade da remuneração desses motoristas, chegando num patamar de até 40% do valor bruto.

**Sendo assim, assiste ao Legislativo o dever-poder de fixar limites razoáveis a essas empresas autointituladas como “de tecnologia” que intentem se locupletar do mercado brasileiro à custa do desmantelamento de uma mão de obra tanto desprestigiada e martirizada, para não se dizer análoga à escravidão.**

Quanto aos pressupostos da admissibilidade relacionados à juridicidade, à constitucionalidade e à técnica legislativa desta proposta, como é cediço, tais questões específicas devem ser oportunamente tratadas e debatidas no âmbito de órgão colegiado fracionário próprio, qual seja: a CCJC.

Aliás, de acordo com o art. 55 do Regimento Interno, "a nenhuma comissão cabe manifestar-se sobre o que não for de sua atribuição específica". Como corolário, o relator da matéria, na comissão de mérito - onde deveria se ater ao exame da conveniência e oportunidade técnico-política das proposições -, jamais deverá opinar sobre aspectos de competência de outra comissão.

Contudo, o distinto relator das proposições aqui apreciadas acabou operando um especioso desvio em seu voto, afastando-se, destarte, do enfrentamento que lhe compete, e a esta Comissão temática, ao migrar deliberadamente para teses relacionadas aos aspectos de juridicidade e constitucionalidade da matéria, quiçá porque ciente e consciente de que faltam argumentos sólidos de mérito para embasar seu parecer e, via reflexa, para impugnar e desqualificar a matéria veiculada pelas propostas em estudo.

A esse propósito, nas palavras do relator, a rejeição das proposições apreciadas estaria alicerçada na necessidade de se resguardar os princípios constitucionais da livre concorrência e da livre iniciativa privada.

Assim, a despeito de não ser o momento adequado, parenteticamente, faz-se apropriado rebater referidas considerações laterais arremessadas pelo relator quanto à juridicidade e à constitucionalidade das proposições em referência, teses que, malgrado convidativas à primeira vista, não seduzem, estando em manifesto descompasso com a realidade. Razão por que a verdade precisa ser iluminada.

Assim, ainda que, por um instante, abstraíamo-nos do foco relacionado ao campo temático desta comissão, mostra-se assaz conveniente rechaçarmos a insinuação de inconstitucionalidade brandida pelo ilustre Relator; **devemos, nesse particular, lançar luz**

ao fato de que os princípios da “livre concorrência” e da “livre iniciativa privada”, acenados pelo relator, devem ser relativizados em deferência aos princípios constitucionais da “busca pelo pleno emprego” (art. 170, VIII, da CF/88), da “valorização do trabalho humano” e da “dignidade da pessoa humana”, máxime quando se persegue uma distribuição de renda política e eticamente correta.

Para se meditar sobre este conflito principiológico, convém transcrever o *caput* do art. 170, da CF/1988, *in verbis*:

*Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:*

*(...)*

*IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa; (grifo nosso)*

Reparem que, topologicamente, o próprio constituinte fez questão de alocar o princípio da livre iniciativa no mesmo inciso (mas depois) do princípio dos valores sociais do trabalho, cuidando de nos lembrar de que ao invocarmos aquele princípio não nos esqueçamos deste.

Para a equalização desta aporia, o princípio da razoabilidade constitui ferramenta idônea e apta a compatibilizar os valores afiançados pelos supracitados princípios.

Desta maneira, considerando a flagrante abusividade na cobrança de comissão pelas empresas contra os extorquidos motoristas e, ao lado deste fato, o escopo axiológico do *caput* do art. 170, da CF/88, recomenda o bom senso que, em vista desta intrincada crise principiológica, *in casu*, devemos dar prevalência aos direitos salvaguardados pelos princípios da busca pelo pleno emprego e da valorização do trabalho, uma vez que, à luz de uma interpretação guiada pelas balizas da razoabilidade e da proporcionalidade, resta fulgente que a finalidade do constituinte foi a de assegurar a todos uma existência digna, e não a de enriquecer, cada vez mais, empresas multinacionais ao sacrifício da dignidade dos nossos cidadãos.

A esse propósito, o princípio do pleno emprego almeja um emprego produtivo e que proporcione um rendimento justo apto a garantir à população economicamente ativa o exercício de dadas atividades que lhe permitam desfrutar de uma qualidade de vida decente.

As discutidas proposições legislativas buscam justamente proteger o princípio da busca pelo pleno emprego em face do abuso revelado pela livre iniciativa/concorrência, propiciando a coexistência efetiva entre ambos os valores cotejados.

Tal princípio constitucional está umbilicalmente relacionado ao direito social ao trabalho (art. 6º, *caput*, CF) que cuida da democratização das oportunidades de trabalho mediante a efetivação do pleno emprego.

Dessarte, infere-se que o pleno emprego constitui um pré-requisito para

a dignidade dos trabalhadores e uma condição essencial para a estabilidade e o progresso da sociedade. Todo ser humano tem direito a um emprego e a um trabalho decente. Tal princípio constitui, em última análise, uma forma de se garantir este direito e, ao mesmo tempo, um recurso para se melhorar as condições econômicas do país, aproveitando, sem descomedimentos, repito, sem descomedimentos, o seu “capital humano”.

**Isto significa que esta Casa Legislativa, investida no poder soberano do Estado, tem título jurídico e pura legitimidade para refrear os desmandos cometidos em nome do princípio da livre iniciativa, especialmente quando estes excessos defloram outros valores constitucionais, tanto caros à sociedade.**

Para o eminente relator, calcado na livre iniciativa privada, a eleição da atividade que será empreendida assim como o *quantum* a ser produzido ou comercializado resultam de uma decisão livre dos agentes econômicos. No seu raciocínio, o direito de fazê-lo lhes advém diretamente do texto constitucional e descende, mesmo, da própria acolhida do regime capitalista.

Com efeito, a relação de prestação de serviços objeto da presente proposição é construída por força contratual, todavia, tal fato não é suficiente para elidir seus contraentes da observância dos basilares princípios da eticidade, da função social e econômica dos contratos e da boa-fé objetiva preconizados e tão exultados pela legislação civil.

Nessa trilha, o princípio da autonomia privada sofre certa limitação/redução em seu alcance ao que passa dever respeito não apenas ao direito positivado, mas aos efeitos irradiados pelo princípio da dignidade da pessoa humana, dotado de alta carga axiológica, refletindo justamente valores humanísticos constitucionais que transcendem interesses puramente individuais e egoísticos.

Assim, na perspectiva do que doutrinariamente se chama “dirigismo contratual” ou “constitucionalização/publicização” do direito privado, devemos nos compenetrar de que o poder público deve adotar postura ativa, assumindo um papel garantidor do equilíbrio e da igualdade formal e material na ordem (relações) privada mediante uma ingerência positiva voltada ao bem-comum, fruto do redimensionamento do ordenamento jurídico operado pela Constituição Cidadã/88.

E tal postura não pode ser interpretada como a volta do autoritarismo estatal, pois a aludida interferência não exaure do particular a sua liberdade de escolha; apenas restringe, reduzindo seu alcance justamente para equacionar as disparidades nas relações entre particulares, bem como evitar a ilicitude funcional do uso abusivo de direito a eles garantidos.

Noutras palavras, esta moderada intervenção se mostra salutar exatamente para fazer valer determinados direitos, como o da busca do pleno emprego e da dignidade dos motoristas desses aplicativos, sem que isto suprima outros direitos consagrados no texto constitucional.

O que se verifica, hoje, é que a norma brasileira vigente condescende com um enriquecimento ilícito por parte das empresas que disponibilizam esses aplicativos, razão por que se mostra justo trazer uma limitação razoável ao percentual da descomedida comissão projetada sobre o valor da corrida.

Entende-se, ainda, que não subsiste o receio ventilado pelo relator quanto à lucratividade das multinacionais que disponibilizam referidas plataformas digitais (aplicativos); afinal, não é por acaso que estão bilionárias, enquanto os seus motoristas penam dia após dia para se manterem no mercado.

Dessarte, dirirjo do voto expressado no parecer do relator, porquanto não é apenas premente, mas é também salutar a necessidade de padronização do limite do percentual da cobrança da comissão, tal como sucede, a título de remoto exemplo, com a estipulação da tarifa do táxi.

No mais, importante ressaltar que as propostas em exame, embora se justifiquem pelo mesmo objetivo - estabelecer um limite à comissão cobrada pelas empresas de tecnologia dos motoristas de transporte remunerado privado individual por aplicativos -, acabam por regulamentar este teto de forma distinta.

Por todos os motivos de mérito arrazoados, com reserva à devida vênua ao entendimento desposado pelo Ilmo. Relator, submetemos à apreciação dos membros desta Comissão de Viação e Transportes este voto em apartado, manifestando-nos pela admissibilidade e pela aprovação do apensado Projeto de Lei n.º 2.255, de 2019, de autoria do nobre Deputado Pedro Augusto Bezerra, que propugna pela limitação razoável do percentual do valor da corrida às empresas em 15%; prejudicialmente, somos pela rejeição do Projeto de Lei nº 448, de 2019 que, conquanto louvável em seu desígnio, modestamente, estipula referida limitação em apenas 10%.

Sala da Comissão, em 13 de agosto de 2019.

**Abou Anni**  
Deputado Federal – PSL (SP)

**Júnior Bozzella**  
Deputado Federal – PSL (SP)

# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

## PROJETO DE LEI Nº 448, DE 2019 APENSADO PL Nº 2.255/2019

Regulamenta limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de transporte remunerado privado individual.

**Autor:** Deputado IGOR TIMO

**Relator:** Deputado ALEXIS FONTEYNE

### I - RELATÓRIO

O projeto de lei em análise, de autoria do nobre Deputado Igor Timo, pretende limitar em 10% o percentual do valor da corrida a ser pago pelos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros às empresas de provedoras de aplicativos, a título de comissão. Segundo argumenta o autor, trata-se de situação atípica, até mesmo predatória, em que os motoristas são espoliados ao se verem obrigados a pagar de 20% a 25% de comissão.

Nos termos dos arts. 139, inciso I, e 142 do Regimento Interno, foi apensado o Projeto de Lei nº 2.255/2019 que institui valor máximo percentual de comissão cobrada pelas empresas de transporte privado individual de passageiros por aplicativo.

O mérito da proposição foi analisado na Comissão de Viação e transporte, nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. O Deputado Lucas Gonzalez foi exitoso ao apresentar o parecer pela rejeição do PL 448/19.

Coube-nos, nos termos do art. 32, inciso VI, a honrosa tarefa de relatar o aludido projeto, o qual, no prazo regimental, não recebeu emendas.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

A proposição em apreço, de autoria do nobre Deputado Igor Timo, visa estabelecer o percentual máximo de 10% sobre o valor da tarifa paga pelo usuário do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, a ser pago pelos motoristas às empresas de provedoras de aplicativos, a título de comissão.

O Relatório apresentado pelo Deputado Lucas Gonzalez é bem completo e pedimos vênia para transcrevê-lo parcialmente:

“Em que pese a louvável intenção do autor em zelar pela remuneração dos prestadores desse tipo de serviço, entendemos que a medida apresenta alguns pontos que a inviabilizam. Explicamos.

Em primeiro lugar, é importante frisar que estamos diante de uma relação econômica privada, em que as empresas provedoras de aplicativos atuam como intermediadoras entre o usuário e o prestador do serviço de transporte de passageiros. Empresa e motorista firmam contrato, no qual fica estabelecido que o serviço de intermediação prestado será remunerado com base em percentual sobre o valor da corrida paga pelo usuário.

Essa remuneração compreende os custos com o desenvolvimento e manutenção da tecnologia utilizada no aplicativo, com campanhas publicitárias, entre outros custos operacionais, bem como, legitimamente, o lucro dessas empresas. Assim, não há como o Estado interferir nessa relação comercial notadamente privada, no sentido de limitar a remuneração por serviço prestado.

Em segundo lugar, cabe salientar que é essa mesma natureza privada que caracteriza a relação que promove a concorrência entre os prestadores de serviço,

proporcionando opções diferenciadas de preços e serviços ao usuário. Empresas diferentes cobram tarifas diferentes para a mesma corrida, principalmente em razão da diferença de percentuais cobrados dos motoristas sobre o valor da corrida. Além disso, a mesma empresa cobra tarifas diferentes em função das particularidades de cada serviço prestado ao passageiro. Daí a interferência estatal proposta pelo autor inviabilizaria toda a liberdade de oferta de serviços e, conseqüentemente, a liberdade de escolha por parte do usuário.”

Há, ainda, que se considerar questões jurídicas e constitucionais que se somam aos argumentos que inviabilizam a proposta, sobretudo no tocante à livre iniciativa e livre concorrência. Deixamos, no entanto, a manifestação sobre esses aspectos para as demais Comissões competentes.”

Nesta toada, reforçando os argumentos já apresentados, o presente projeto fere os princípios da livre iniciativa e da autonomia privada, que é o principal meio de realização econômica dos contratos privados.

Há que se ressaltar que o contrato é celebrado para ser cumprido e, com toda vênua, este tipo de intervencionismo nesta relação contratual colocaria em perigo a ordem econômica e jurídica do Brasil. Na pior das hipóteses acabaria com este tipo de atividade econômica, e por consequência subtrairia a fonte de renda de milhares de motoristas de aplicativo brasileiros.

Isso posto, no âmbito das competências desta Comissão, entendemos que a medida vai contra os interesses dos maiores beneficiários dessa modalidade de transporte – os passageiros, bem como impactará negativamente a prestação de serviços pelos aplicativos de transporte, portanto, votamos pela **REJEIÇÃO do PL nº 448/2019 e do PL nº 2.255/2019 a ele apensado.**

Sala da Comissão, em        de        de 2019.

Deputado ALEXIS FONTEYNE  
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA,  
COMÉRCIO E SERVIÇOS**

**PROJETO DE LEI Nº 448, DE 2019**

**III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela rejeição o Projeto de Lei nº 448/2019, e do PL nº 2255/2019, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Alexis Fonteyne. O Deputado Josivaldo Jp apresentou voto em separado.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Otto Alencar Filho - Presidente, Marco Bertaiolli e Capitão Fábio Abreu - Vice-Presidentes, Amaro Neto, Augusto Coutinho, Bosco Saraiva, Dra. Vanda Milani, Eli Corrêa Filho, Glaustin da Fokus, Guiga Peixoto, Helder Salomão, Joenia Wapichana, Lourival Gomes, Norma Pereira, Zé Neto, Alê Silva, Alexis Fonteyne, Enio Verri, Fabio Reis, Geninho Zuliani, Hugo Leal, Joaquim Passarinho, José Ricardo, Josivaldo Jp, Juninho do Pneu, Lucas Vergilio e Neri Geller.

Sala da Comissão, em 5 de maio de 2021.

Deputado OTTO ALENCAR FILHO  
Presidente



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Otto Alencar Filho  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214084626000>



# COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

## PROJETO DE LEI Nº 448, DE 2019 APENSADO PL Nº 2.255/2019

Regulamenta limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de transporte remunerado privado individual.

**Autor:** Deputado IGOR TIMO

**Relator:** Deputado ALEXIS FONTEYNE

### VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO JOSIVALDO JP

#### I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei nº 448/2019, de autoria do Deputado Igor Timo, pretende limitar em 10% do valor da corrida a comissão paga pelos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros às empresas provedoras de aplicativos. Segundo o Autor, trata-se de situação atípica, até mesmo predatória, em que os motoristas são espoliados.

Nos termos do art. 139, inciso I, e do art. 142 do Regimento Interno, ao PL nº 448/2019 foi apensado o Projeto de Lei nº 2.255/2019. A proposição apensada pretende instituir o valor máximo de 15% para a comissão cobrada pelas empresas de transporte privado individual de passageiros por aplicativo.

O mérito da proposição foi anteriormente analisado na Comissão de Viação e Transporte – CVT, nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados. Apesar de, na CVT, o voto vencedor ter sido pela rejeição do PL nº 448/19, e consolidação do PL nº 2.255/2019, apensado,



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Josivaldo Jp  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213783148500>

apresentaram-se dois Votos em Separado em sentido contrário: um do Deputado Gonzaga Patriota e outro do Deputado Abou Anni.

O projeto foi distribuído a esta Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços, nos termos do art. 32, inciso VI, para oferecer parecer. Nesta comissão, no prazo regimental, o projeto não recebeu emendas.

É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

Os motoristas de aplicativo encontram-se em situação vulnerável no mercado de transporte remunerado privado individual de passageiros. O ordenamento jurídico brasileiro não reconhece os direitos trabalhistas dos motoristas, que ficam à mercê das condições impostas pelas empresas provedoras de aplicativos. Ademais, a renda auferida pelos motoristas apresenta-se ínfima em comparação com os lucros exorbitantes dessas empresas.

A título de ilustração, a empresa Uber, cujo valor de mercado já ultrapassa os US\$ 90 bilhões<sup>1</sup>, argumenta que não presta serviço de transporte, mas sim oferta tecnologia. Segundo essa empresa, ela não contrata motoristas; são os motoristas que contratam seus serviços. Nesse sentido, a empresa defende que os motoristas não seriam empregados, mas sim meros "parceiros", a quem caberia definir livremente carga de trabalho e dias de trabalho.

Face à exploração econômica exercida pelas empresas provedoras de aplicativo, os projetos analisados visam a limitar o repasse que os motoristas estão obrigados a fazer a essas firmas. Os motoristas são obrigados a pagar até 70% do preço a título de comissão, a depender da distância, do tempo da corrida, do conforto do veículo e da demanda de passageiros. Especificamente, o PL nº 448/2019 visa a estabelecer, como limite

---

<sup>1</sup> Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/business/2021/03/05/ter-motoristas-clt-no-brasil-tiraria-us-10-bi-em-valor-de-mercado-da-uber>>. Acesso em: 16 abr. 2021.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Josivaldo Jp

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213783148500>



da comissão paga pelos motoristas às empresas provedoras de aplicativos, o percentual de 10% sobre o valor da tarifa paga pelo usuário do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Nada obstante, na CDEICS, o Relator, Deputado Alexis Fonteyne, no mesmo caminho já trilhado pelo Relator na CVT, seu correligionário, Deputado Lucas Gonzalez, votou pela rejeição das proposições. Ambos os Deputados do NOVO argumentam que não se pode limitar a comissão das empresas de aplicativo, que compreende os custos com o desenvolvimento e com a manutenção da tecnologia utilizada no aplicativo, com campanhas publicitárias, entre outros custos operacionais, bem como o lucro.

A Constituição Federal de 1988 prevê, como fundamentos da República Federativa do Brasil, ao lado da livre iniciativa, "*os valores sociais do trabalho*" (art. 1º, IV). Mais adiante, dispõe que "*a ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social*", devendo observar, entre outros, o princípio da função social da propriedade (art. 170, caput e inciso III). Outrossim, o Código Civil, aplicável às relações jurídicas empresariais, prevê que "*a liberdade contratual será exercida nos limites da função social do contrato*" (art. 421).

Com efeito a Carta Magna, seguida pela Código Civil, preconizam que deve haver um equilíbrio entre a autonomia privada e a livre iniciativa, de um lado, e a função social exercida pela empresa, de outro. Nesse sentido, ao empreender no Brasil, o empresário deve buscar, além do sucesso de sua atividade e do lucro, o cumprimento de sua função social, caracterizada pelo recolhimento de tributos, a geração de empregos ou de fontes de renda para o trabalhador autônomo, o respeito às normas ambientais e aos direitos do consumidor, entre outros fatores.

Não se pretende ignorar, no presente Voto em Separado, o mandamento previsto no Código Civil, acrescentado pela Lei de Liberdade Econômica, no sentido de que "*os contratos civis e empresariais presumem-se paritários e simétricos até a presença de elementos concretos que justifiquem o afastamento dessa presunção*" (art. 421-A). Ocorre que, no caso da relação



empresarial entre as empresas de tecnologia – a exemplo do Uber – e os respectivos motoristas, não há dúvidas de que existem elementos que justifiquem o afastamento dessa presunção de paridade, autorizando uma intervenção do Estado em defesa da parte mais vulnerável, conforme pretendido pelos projetos de lei.

Há uma nítida assimetria contratual entre as partes. As empresas de tecnologia são dotadas de porte econômico bilionário e têm a sua disposição um imenso corpo técnico e jurídico, que conhecem todos os detalhes daquele negócio, seja do ponto de vista tecnológico ou regulatório. Os motoristas, por sua vez, desconhecem boa parte das informações tecnológicas relativas aos aplicativos, de que os condutores dependem como fonte de sustento próprio e de sua família.

Ademais, ao contratarem com essas empresas, os motoristas não o fazem em situação de plena liberdade contratual. Eles submetem-se às políticas, diretrizes e normas da multinacional, sem a possibilidade de negociar ou discutir cláusulas contratuais. No máximo, eles podem escolher opções e categorias, entre as ofertadas pelo aplicativo. Ou seja, o motorista realiza um verdadeiro contrato de adesão, em um contexto de subordinação e dependência empresarial, situação essa que justifica o dirigismo estatal com vistas a reequilibrar a relação contratual.

Ademais, o Relator considera apenas os interesses financeiros das empresas e ignora totalmente a situação dos motoristas, que, em muitos casos, chegam a trabalhar dezesseis horas por dia, para garantir o sustento mínimo da família e o cumprimento de seus compromissos financeiros. O Relator não atenta para os elevados custos suportados pelos motoristas – a aquisição de veículos que atendam aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público, a manutenção periódica dos veículos, as taxas de cadastramento, o prêmio do seguro veicular, os tributos incidentes sobre a propriedade do veículo, o combustível...

Neste ano, os preços dos combustíveis acumulam alta significativa. No final de 2020, a gasolina era vendida a R\$ 1,84 nas refinarias da Petrobras. A partir de 16 abril de 2021, nessas refinarias, o litro da gasolina já



custa R\$ 2,59. O aumento no valor do litro da gasolina nas refinarias reflete-se no preço cobrado nas bombas de combustível, onde o preço já supera R\$ 5,00, assim como no nível geral de preços, haja vista que o encarecimento do frete das mercadorias é repassado para o consumidor final. Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, em março de 2021, “a maior contribuição inflacionária, em todos os segmentos de renda, veio do grupo de transportes, impactado pela alta de 11,2% dos combustíveis...”<sup>2</sup>.

Para agravar a situação, o isolamento social relacionado à pandemia do novo coronavírus reduziu a demanda pelo serviço de transporte urbano de passageiros, aprofundando a crise dos motoristas. A título de ilustração, o motorista Ricardo Rodrigues de Souza informa que, pelo aumento no preço dos combustíveis e pela pandemia, seu faturamento médio mensal caiu de R\$ 7 mil para apenas R\$ 3 mil<sup>3</sup>. Para conseguir aumentar a margem de lucro, os motoristas de aplicativo tem-se submetido a jornadas de trabalho cada vez mais extenuantes, trabalhando mais horas por dia e reduzem o descanso semanal. Eles quase pagam para trabalhar.

Essa penúria justifica a incapacidade de muitos motoristas de aplicativo em saldar todas as suas obrigações, redundando na inscrição de seus nomes nos cadastros de proteção ao crédito. Isso acaba por retroalimentar a crise dos motoristas de aplicativo, que não conseguem o acesso ao crédito bancário, para completar sua renda.

Temos certeza de que a proposição não afetará o funcionamento das empresas de aplicativo, cujos custos de manutenção, representados pela intermediação automatizada pelo software fornecido aos motoristas, mostram-se baixos. Além disso, o limite proposto tem correspondência com o lucro auferido por firmas de outros setores – que já corresponde a uma expressiva taxa de retorno para o capital investido.

---

<sup>2</sup> INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Carta de Conjuntura**, n. 51, Nota de Conjuntura 5, 2º tri. 2021. Disponível em: <<https://static.poder360.com.br/2021/04/inflacao-baixa-renda-13abr2021.pdf>>. Acesso em: 19 abr. 2021.

<sup>3</sup> BRASIL DE FATO. **Aluguel, dívidas, gasolina: motoristas de app relatam desespero para fechar as contas**. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2021/03/10/aluguel-dividas-gasolina-motoristas-de-app-relatam-desespero-para-fechar-as-contas>>. Acesso em: 19 abr. 2021.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Josivaldo Jp

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213783148500>



Nessa discussão, não se podem esquecer os significativos lucros auferidos pelas empresas provedoras de aplicativos, que não são necessariamente reinvestidos no Brasil, em benefício de seus empregados, de seus motoristas “parceiros” e da população em geral. As empresas multinacionais no setor do transporte de passageiros remetem lucros e dividendos para o exterior, subtraindo de nossa nação a riqueza gerada no País, a qual poderia ser revertida, por meio de tributos, em recursos para serviços públicos essenciais – saúde, educação, segurança pública ...

O impacto no serviço de transporte público mostra-se desastroso. A remessa de lucros e dividendos para o exterior reduz a arrecadação tributária e os investimentos nesse serviço público, ao passo que os baixos preços praticados no transporte remunerado privado individual às custas dos motoristas reduz a demanda e a receita das empresas de transporte público.

Por fim, avaliamos que, não obstante seja meritória, a proposição apensada apresenta-se menos conveniente que a proposição original. Aquela proposição estipula, em 15% do custo da viagem, o limite da comissão devida às empresas provedoras de aplicativo – percentual proporcionalmente muito superior aos 10% definidos pelo PL nº 448/2019.

Pelo exposto, somos **pela aprovação do Projeto de Lei nº 448/2019 e pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.255/2019.**

Sala da Comissão, em 27 de abril de 2021.

Deputado JOSILVADO JP  
PODEMOS/MA



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Josivaldo Jp  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD213783148500>



**FIM DO DOCUMENTO**