

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 bilhões¹, 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

¹ 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...”².

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 mil³. 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.

² 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.

³ 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>

