

PROJETO DE LEI Nº , DE 2022

(Do Sr. FELÍCIO LATERÇA)

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer diretrizes de remuneração de motoristas do transporte remunerado privado individual de passageiros.

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 estabelecer diretrizes de remuneração de motoristas do transporte remunerado privado individual de passageiros.

Art. 2º O art. 11-A da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 11-A

A.

§

1º

.....

.

IV – estabelecimento de valor mínimo a ser repassado ao motorista pelo fornecedor do aplicativo ou plataforma de comunicação em rede, quando esse intermediar o pagamento da tarifa.

V – exigência de recálculo da tarifa devida em caso de mudanças na rota em viagem já iniciada.

VI – exigência de exibição, ao passageiro, de extrato detalhado dos valores de taxas, tributos, repasse ao motorista e demais parcelas que compõem o preço final.

§ 2º O valor mínimo de que trata o inciso IV do § 1º será estabelecido de modo que se constitua superior ao valor



horário do salário mínimo vigente e seu cálculo deverá considerar:

- I) custos médios de limpeza e manutenção veicular no município;
- II) custos de depreciação do veículo;
- III) custos relativos a impostos e taxas;
- IV) preços dos combustíveis, cuja variação maior que 10% (dez por cento) ensejará revisão do valor mínimo vigente; e
- V) tempo dedicado à espera de solicitação de viagem;

§ 3º O processo de definição do valor mínimo de que trata o inciso IV do § 1º terá a participação do fornecedor do aplicativo ou plataforma de comunicação em rede, que poderá oferecer dados para subsidiar os cálculos. ” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Em virtude de relevante mudança de contexto, este Projeto de Lei revisita discussão travada neste Parlamento, há alguns anos, a respeito da remuneração dos motoristas de aplicativo. Após observarmos a evolução do mercado antes, durante e após a pandemia, bem como as medidas adotadas em outros países em relação ao tema, acreditamos ser saudável retomar o debate nesta Casa.

Em 2019, discutimos a conveniência de se limitar (em 10%, 15% ou outro valor) a taxa retida pelos fornecedores de aplicativo usados pelos motoristas. À época, o argumento a favor da medida era o de que os motoristas, embora fossem formalmente meros parceiros, na prática, atuavam como empregados dessas empresas, sujeitando-se a regras de frequência mínima, padrões de atendimento e, principalmente, valores a receber impostos pela fornecedora da plataforma. Contra a medida, evocava-se o princípio da livre iniciativa e a fé de que o mercado, naturalmente, encontraria seu equilíbrio à medida que novos incumbentes incrementassem a concorrência.



O cenário que observamos atualmente, contudo, pouco se alterou de três anos para cá, e os anseios que permeavam a iniciativa anterior persistem. Não por que as regras de mercado não se apliquem ao caso, mas por que o mercado em questão não é um mercado tradicional, mas um mercado digital.

Na economia em rede, há um fenômeno conhecido como “*lock-in*”, no qual os benefícios da solução só são evidentes quando muitas pessoas aderem ao mesmo serviço ao mesmo tempo¹. Quando isso acontece, é extremamente difícil que outro concorrente se estabeleça e consiga atrair usuários suficientes de modo a configurar algum tipo de concorrência relevante. Pela homogeneidade do serviço e pela inconveniência da migração, os usuários permanecem inertes, todos em um mesmo provedor². No caso dos aplicativos de transporte privado, essa regra também se aplica, e as duas maiores companhias dominam 95% do mercado, com a líder respondendo por mais de 70% dos usuários³.

Outro fator importante nessa equação, cujo resultado tem sido a manutenção das injustiças experimentadas, é o fato de que a maior parte dos motoristas dedicam seu tempo de forma integral (ou quase integral) a essa atividade, a qual constitui sua única fonte de renda. Percentual relevante⁴ de pessoas compraram ou trocaram seus veículos para se adequar às exigências da plataforma e fizeram compromissos e mudanças de vida difíceis de reverter. Ainda, o perfil socioeconômico da maior parte dos motoristas é tal que sua realocação no mercado exige preparação e tempo, coisa que a jornada, que frequentemente supera as 12 horas diárias, não permite. Esses fatores dificultam, e, em alguns casos, inviabilizam a saída do motorista desse mercado, o que representa força contrária ao esperado efeito da livre concorrência e do absenteísmo estatal.

1 LANIER, Jaron. Ten arguments for deleting your social media accounts right now. Random House, 2018. Pág 19.

2 Exemplos de *lock-in* na economia digital não faltam. Whatsapp nas comunicações (no Brasil), Meta nas redes sociais, Google nos mecanismos de busca, iFood na entrega de refeições, AirBnb no mercado de hospedagem. Todos esses fornecedores atuam há anos praticamente sozinhos em seus mercados, sem concorrência real. No caso de refeições, a Uber, mesmo sendo hegemônica no transporte de passageiros, teve de abandonar a entrega de comida por se ver incapaz de reverter o *lock-in* do iFood.

3 <https://www.tecmundo.com.br/mercado/146526-uber-perde-mercado-app-99-continua-lider-absoluto-entre-apps.htm>

4 REICH, Michael. Pay, Passengers and Profits: Effects of Employee Status for California TNC Drivers. 2020.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felício Laterça e outros

Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224891430100>



Esse contexto, portanto, desqualifica o argumento de que o livre mercado seria suficiente para equalizar as distorções experimentadas nesse setor, cuja principal vítima é o motorista. A esperança de que as forças concorrenciais trariam os ajustes necessários foi esmagada pela realidade de uma economia digital cuja dinâmica ainda não dominamos, mas com a qual já podemos aprender e contra a qual devemos reagir.

Isso posto, é preciso retomar a discussão sobre a natureza do vínculo do motorista com a plataforma (empregado ou parceiro?). Dessa vez, entretanto, partimos de um ponto mais amadurecido, no qual descartamos o vínculo empregatício formal e tradicional observado nas demais atividades. Reconhecemos que esse é um mercado com particularidades que ensejam uma legislação mais moderna e adaptada. Afinal, se analisarmos o modelo de exploração do transporte individual, sob o qual os táxis operam há décadas, veremos que a atuação autônoma ou em cooperativas predomina, o que nos aponta para solução semelhante, na qual a liberdade do prestador é preservada ao mesmo tempo que condições mínimas de trabalho e remuneração são oferecidas.

Rechaçamos a hipótese de que o motorista, nesse contexto, seja mero parceiro da fornecedora de aplicativo. Essa relação é flagrantemente desigual e esse poder discrepante é frequentemente exercido pela empresa, por meio de imposição de tarifas distorcidas, retenção de taxas que chegam a 50%⁵ ou exclusão arbitrária de motoristas da plataforma⁶. Admitir, nesse cenário, que os motoristas possam ser enquadrados como “empreendedores” e que sua relação com a plataforma seja a de “parceiros comerciais” é, na melhor das hipóteses, uma ofensa ao bom senso e flagrante distorção da legislação duramente construída em favor do microempresário no País.

A definição de uma tarifa mínima, adaptada à realidade de cada Município, nos parece ser uma boa alternativa para equacionar a principal falha desse arranjo proposto pela chamada *gig economy*⁷ no contexto do

5 <https://garagem360.com.br/crise-na-uber-motoristas-e-usuarios-voltam-a-reclamar-do-aplicativo/>

6 <https://extra.globo.com/economia-e-financas/motorista-excluido-da-uber-garante-na-justica-direito-de-retornar-plataforma-25416353.html>

7 Segundo Cambridge Dictionary: uma maneira de trabalhar que se baseia em pessoas que têm empregos temporários ou fazem trabalhos separados, cada um pago separadamente, em vez de trabalhar para um empregador.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felício Laterça e outros

Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224891430100>



transporte individual. A solução já existe fora do Brasil. Em Seattle, nos Estados Unidos da América (EUA), por exemplo, foi adotada tarifa mínima a ser repassada aos motoristas de aplicativo. Lá, a prefeitura oferece plataforma com a legislação relacionada, orientações a usuários, empresas e motoristas e um simulador para cálculo e verificação do cumprimento da norma⁸. A discussão ocorre também em outras localidades dos EUA⁹, até mesmo na Califórnia, berço das principais plataformas.

O modelo que propomos aqui, em harmonia com a Constituição Federal, que delega aos Municípios a competência para organizar o transporte local, baseia-se na apresentação de diretrizes para a definição de valor mínimo a ser repassado ao motorista. Essa definição, aplicável apenas às soluções que intermediarem o pagamento do serviço, deverá ser feita com a participação das empresas, de modo que os valores sejam construídos de forma colaborativa e, portanto, tenham minimizadas eventuais distorções.

A premissa básica, que, para nosso espanto, nem sempre é observada atualmente, é a de que o trabalho seja remunerado observando-se o salário mínimo em vigor. Além disso, o valor mínimo deve ser sensibilizado por outros custos, como depreciação, manutenção, limpeza e combustíveis, e, último, quando sofrer variação de mais de 10% no preço, deverá ensejar revisão do valor mínimo. A "hora parada" também precisa ser considerada no valor mínimo, de modo que seja, ao menos indiretamente, remunerada. Ainda que não esteja efetivamente prestando o serviço, pela natureza da atividade, é impossível que o motorista reduza a zero o tempo que ele fica à disposição da empresa aguardando solicitações. Estima-se que 30% do tempo dedicado à atividade seja de espera até que a empresa direcione alguma chamada. Esse aspecto é especialmente importante, pois a irrestrita inclusão de novos motoristas, sem proporcionalidade com a demanda por corridas, é um dos fatores que distorcem as tarifas. A correta calibração desse aspecto pode diminuir o tempo parado, ao mesmo tempo que contribui para a estabilização da tarifa em um patamar mais justo.

8 <https://www.seattle.gov/laborstandards/ordinances/tnc-legislation/minimum-compensation-ordinance>

9 https://pantagraph.com/news/state-and-regional/govt-and-politics/minimum-pay-law-for-uber-and-lyft-drivers-proposed-in-chicago/article_00bf01c7-9724-5149-85a3-5bc2f0489c2b.html



Segundo um estudo¹⁰ sobre o mercado da Califórnia, eventual aumento nas tarifas, decorrente de medida semelhante à aqui proposta, de fato diminuiria a quantidade de usuários do serviço. Contudo, o aumento de receita seria tal que, no fim das contas, o faturamento e os lucros da empresa fornecedora de aplicativo aumentariam. Esse é um indício importante de que há um caminho alternativo que pode oferecer tarifas justas para todas as partes.

A correta precificação do serviço deve ser buscada, pois oferece benefício a todos os envolvidos. Preços justos permitem a operação de modo sustentável. Não se imagina que os usuários percebam ser mais vantajoso gozar de tarifas reduzidas às custas da deterioração das condições de trabalho dos motoristas ou da sustentabilidade das operações da plataforma, que em pouco tempo se veria obrigada a abandonar a atividade. Ainda, como sociedade, não podemos permitir precedentes que sacrifiquem direitos trabalhistas duramente conquistados em troca de parques descontos em corridas.

Por fim, reconhecemos a contribuição dessas empresas como oportunidade de renda, especialmente durante a pandemia, quando muitas famílias enfrentaram grandes desafios para honrar suas contas. Além disso, estamos cientes das dificuldades que nosso País ainda enfrenta na geração de empregos e na oferta de serviço de mobilidade urbana adequados. Esses desafios, contudo, devem ser enfrentados com as ferramentas corretas, por meio de políticas públicas adequadas, sem, jamais, relativizar os direitos já estabelecidos e os avanços já conquistados.

Pelo exposto, rogo aos nobres Pares apoio para a aprovação da matéria. Sala
das Sessões, em de de 2022.

Deputado FELÍCIO LATERÇA

2022-5222

10 REICH, Michael. Pay, Passengers and Profits: Effects of Employee Status for California TNC Drivers. 2020

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Felício Laterça e outros

Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224891430100>





Projeto de Lei **(Do Sr. Felício Laterça)**

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer diretrizes de remuneração de motoristas do transporte remunerado privado individual de passageiros.

Assinaram eletronicamente o documento CD224891430100, nesta ordem:

- 1 Dep. Felício Laterça (PP/RJ)
- 2 Dep. Delegado Pablo (UNIÃO/AM)

