

# COMISSÃO DE INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

## PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 12, DE 2024

Apresentação: 28/05/2024 15:49:27.683 - CICS  
PRL 1 CICS => PLP 12/2024

PRL n.1

Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho.

**Autor:** PODER EXECUTIVO

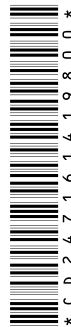
**Relator:** Deputado AUGUSTO COUTINHO

### I - RELATÓRIO

A presente proposição, de autoria do Poder Executivo, pretende estabelecer regras e oferecer garantias aplicáveis à relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas.

A proposição define empresa operadora de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros como a pessoa jurídica que administra aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede e oferece seus serviços de intermediação de viagens a usuários e a trabalhadores previamente cadastrados. Dispõe-se que o cadastro de trabalhadores e usuários seria pessoal e intransferível, observado o disposto nas Leis nºs 13.709/2018 (Lei Geral de Proteção de Dados) e 12.587/2012 (Lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana).

Considera-se, para fins trabalhistas, trabalhador autônomo por plataforma o trabalhador que preste o serviço de transporte remunerado



privado individual de passageiros em veículo automotor de quatro rodas, com intermediação de empresa operadora de aplicativo. O trabalhador autônomo por plataforma será regido pelos termos da proposição, desde que com plena liberdade para decidir sobre dias, horários e períodos em que se conectará ao aplicativo. O enquadramento como trabalhador autônomo também pressupõe a inexistência de qualquer relação de exclusividade entre o trabalhador e a empresa operadora de aplicativo e de quaisquer exigências relativas a tempo mínimo à disposição e de habitualidade na prestação do serviço. Ficaria garantido, também, que o período máximo de conexão do trabalhador a uma mesma plataforma não poderia ultrapassar doze horas diárias, na forma do regulamento.

O trabalhador autônomo por plataforma integraria a categoria profissional “motorista de aplicativo de veículo de quatro rodas” e seria representado por sindicato que abranja a respectiva categoria profissional. As empresas operadoras de aplicativos seriam representadas por entidade sindical da categoria econômica específica. As entidades sindicais teriam as seguintes atribuições: negociação coletiva; celebração de acordo ou convenção coletiva; e representação coletiva dos trabalhadores ou das empresas nas demandas judiciais e extrajudiciais de interesse da categoria.

Outros direitos não previstos na proposição seriam objeto de negociação coletiva entre o sindicato da categoria profissional que representa os trabalhadores e as empresas operadoras de aplicativo, observados os limites estabelecidos na Constituição. As condições estipuladas em negociação coletiva entre as partes não poderiam ser derogadas por pactuação de caráter individual. Frente à recusa de qualquer das partes à negociação coletiva ou à arbitragem, seria facultado às mesmas, de comum acordo, ajuizar dissídio coletivo.

As empresas operadoras de aplicativos ficariam autorizadas a implementar as seguintes práticas, sem que isso configure relação de emprego nos termos da Consolidação das Leis do Trabalho:

- adoção de normas e medidas para garantir a segurança da plataforma, dos trabalhadores e dos usuários, para coibir fraudes, abusos ou



mau uso da plataforma, observadas as regras previamente estipuladas nos termos de uso e nos contratos de adesão à plataforma;

- adoção de normas e medidas para manter a qualidade dos serviços prestados por intermédio da plataforma, inclusive suspensões, bloqueios e exclusões, observadas as regras previamente estipuladas nos termos de uso e nos contratos de adesão à plataforma;

- utilização de sistemas de acompanhamento em tempo real da execução dos serviços e dos trajetos realizados;

- utilização de sistemas de avaliação de trabalhadores e de usuários; e

- oferta de cursos ou treinamentos, bem como quaisquer benefícios e incentivos aos trabalhadores, de natureza monetária ou não, ainda que de caráter continuado.

A exclusão do trabalhador do aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros somente poderia ocorrer de forma unilateral pela empresa operadora de aplicativo nas hipóteses de fraudes, abusos ou mau uso da plataforma, garantido o direito de defesa, conforme regras estabelecidas nos termos de uso e nos contratos de adesão à plataforma.

São propostos os seguinte princípios, que deveriam pautar o trabalho intermediado pelas plataformas:

- transparência;
- redução dos riscos inerentes ao trabalho;
- eliminação de todas as formas de discriminação, violência e assédio no trabalho;

- direito à organização sindical, à sindicalização e à negociação coletiva;

- abolição do trabalho infantil; e
- eliminação do trabalho análogo ao escravo.



Ao trabalhador seria garantido o acesso às informações referentes aos critérios de oferta de viagens, pontuação, bloqueio, suspensão e exclusão da plataforma em linguagem clara e de simples entendimento. O mesmo acesso seria garantido aos critérios que compõem o valor da remuneração do trabalhador, por meio de relatório mensal que detalhe a soma do tempo trabalhado, a remuneração total, a remuneração específica dos serviços realizados em horários de alta demanda, o valor médio da hora trabalhada e sua comparação com a remuneração mínima estabelecida na proposição.

A remuneração mínima do trabalhador autônomo por plataforma seria proporcionalmente equivalente ao salário-mínimo nacional, acrescido do ressarcimento dos custos incorridos pelo trabalhador na prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do disposto em regulamento. Os referidos custos contemplariam, no mínimo, as tarifas e custos relativos ao uso do aparelho celular, ao combustível, à manutenção do veículo, ao seguro automotivo, aos impostos e à depreciação do veículo automotor.

A remuneração mínima teria o valor horário de R\$ 32,10, aplicável somente ao período entre a aceitação da viagem pelo trabalhador e a chegada do usuário ao destino. Dessa remuneração mínima de R\$ 32,10, R\$ 8,03 seriam retribuição pelos serviços prestados, e R\$ 24,07 seriam ressarcimento dos custos incorridos pelo trabalhador na prestação do serviço de transporte. Esses valores seriam reajustados mediante a aplicação da sistemática de valorização do salário mínimo, conforme previsto na Lei nº 14.663/2023.

A verificação da remuneração mínima seria feita de forma agregada, a cada mês, pela empresa operadora de aplicativo. Caso o valor recebido pelas horas trabalhadas, resulte inferior ao valor horário estabelecido, a empresa deveria apurar e realizar o repasse complementar da diferença.

Ficaria vedado às empresas operadoras de aplicativo limitar a distribuição de viagens quando o trabalhador atingir a remuneração horária mínima estipulada.



Para fins de enquadramento previdenciário, o trabalhador autônomo por plataforma será considerado contribuinte individual, e sua contribuição será calculada mediante a aplicação da alíquota de 7,5% sobre o salário-de-contribuição, observado o limite máximo do Regime Geral de Previdência Social. A empresa operadora de aplicativo, por sua vez, contribuiria à alíquota de 20% incidente sobre o salário de contribuição do trabalhador que preste serviço por ela intermediado, não se aplicando, neste caso, o limite máximo do Regime Geral de Previdência Social.

O salário-de-contribuição corresponderia a vinte e cinco por cento do valor bruto auferido no mês.

As empresas operadoras de aplicativo ficariam obrigadas a arrecadar, até o dia vinte do mês seguinte ao da competência, os valores devidos pelos trabalhadores, ficando diretamente responsáveis pela importância que não tenham arrecadado ou tenham arrecadado em desacordo com o que foi estipulado. Também ficariam obrigadas a prestar as informações relativas aos segurados e às contribuições realizadas à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, ao Instituto Nacional do Seguro Social e ao Ministério do Trabalho e Emprego, na forma prevista em regulamento.

A contribuição de 20%, devida pela empresa, seria administrada pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil e estaria sujeita às mesmas condições, prazos, sanções e privilégios constantes das normas gerais ou especiais pertinentes às demais contribuições administradas por esse órgão. O produto da arrecadação dessa contribuição devida pela empresa e dos acréscimos legais incidentes seria destinado, em caráter exclusivo, ao pagamento de benefícios do Regime Geral de Previdência Social e creditado diretamente ao Fundo do Regime Geral de Previdência Social.

A proposição tramita em regime de prioridade e está sujeita à apreciação do Plenário. Após a apreciação da presente Comissão a proposição ainda será apreciada pela Comissão de Trabalho e pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (mérito e art. 54 RICD).

A Proposição se sujeita à apreciação do Plenário e, em razão disso, não houve apresentação de emendas na CICS.



É o relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O debate em torno das relações entre motoristas e aplicativos de transporte tem sido intenso, abrangendo uma série de preocupações, por parte dos trabalhadores, das autoridades reguladoras, das empresas operadoras e da sociedade em geral.

Há questões preocupantes, decorrentes da natureza precária das condições de trabalho dos motoristas de aplicativos, das longas horas sem limitação de jornada, da ausência de controles trabalhistas típicos da relação de emprego, além da fragilidade de benefícios básicos, como a cobertura previdenciária, a proteção à saúde, o seguro-desemprego, as licenças por falta justificáveis e a aposentadoria.

Algumas preocupações também se concentram na falta de representatividade dos sindicatos, que não lograram conquistar a confiança dos motoristas de aplicativos, o que fragiliza a organização coletiva e a defesa dos interesses da categoria, inviabilizando a utilização da negociação coletiva, para elevar os patamares das condições de trabalho e de remuneração.

Por sua vez, a remuneração dos motoristas tem se revelado também uma questão central. Apesar da flexibilidade de horário, muitos motoristas enfrentam dificuldades para garantir uma renda estável e suficiente para cobrir seus custos de vida, especialmente quando consideramos despesas com combustível, manutenção do veículo e seguro.

A classificação dos motoristas de aplicativos como trabalhadores autônomos ou empregados influencia diretamente seus direitos trabalhistas. Há intensos debates se esses trabalhadores devem ser considerados empregados das empresas de aplicativos, o que lhes garantiria uma série de direitos e benefícios, ou se devem permanecer como autônomos, com maior flexibilidade, porém menos proteção trabalhista.



Essa não tem sido apenas uma questão para o Brasil. Diversos países ou mesmo cidades isoladas estão buscando regulamentar o setor de transporte por aplicativos para proteger os direitos dos motoristas, garantir a segurança dos passageiros e equilibrar a concorrência com os serviços de táxi tradicionais. Isso inclui estabelecer padrões mínimos de remuneração, limitar as horas de trabalho, exigir direitos para os motoristas e garantir condições de trabalho seguras.

Em resumo, o debate e as preocupações em torno dos motoristas de aplicativos refletem questões mais amplas sobre o futuro do trabalho, a proteção dos direitos trabalhistas em uma economia cada vez mais digitalizada e a necessidade de encontrar um equilíbrio entre a inovação tecnológica e os patamares mínimos de proteção social.

No bojo desse debate, após negociações intensas e demoradas em um grupo de trabalho específico criado pelo Poder Executivo, chegou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei Complementar nº 12 de 2024, que se propõe a regular somente as relações de trabalho entre empresas operadoras de aplicativos e motoristas do transporte remunerado privado individual de passageiros, que utilizam automóveis.

Chama a atenção logo de início que a exclusão de motociclistas do Projeto tenha levado o Poder Executivo a usar a expressão “veículos automotores de quatro rodas”, para delimitar o tema. Sabemos que essa expressão é popularmente usada na diferenciação, porém a legislação de trânsito não utiliza tal categorização. De fato, a leitura do art. 96 da Lei nº 9.503/1997 promove uma classificação detalhada dos veículos em diversas categorias. Em nenhuma dessas categorias aparece a expressão “quatro rodas”. Por outro lado, o inciso II do art. 96 da Lei de Trânsito expressamente classifica os veículos de passageiros em motocicleta (item 4) e automóvel (item 7). Assim, do ponto de vista normativo vigente, a designação “automóvel” por si só exclui os demais veículos de passageiros, inclusive as “motocicletas”. Examinando todos demais veículos de passageiros listados no inciso, não nos parece haver problemas em limitar a regulamentação apenas ao automóvel. Por essa razão, pensamos que a designação usada na lei vigente deve ser adotada no texto da nova lei que se pretende elaborar.



Seguindo adiante, temos que, apesar dos esforços de negociação preliminar, o PLP foi recebido no Congresso com manifestações acaloradas de insatisfação. Por parte dos motoristas, as principais queixas incluem:

- **Remuneração e custos operacionais:** Os motoristas criticam a remuneração proposta (R\$ 32,10 por hora, dividida entre serviço e custos operacionais), pois não cobriria adequadamente os custos com combustível, manutenção do veículo, seguro e impostos. Eles argumentam que isso pode resultar em uma queda na renda líquida, tornando a atividade menos sustentável.

- **Jornada de trabalho e autonomia:** O projeto limita a jornada de trabalho a doze horas diárias e estabelece que a remuneração seja baseada em um salário mínimo, o que muitos motoristas veem como uma perda de liberdade e flexibilidade que a profissão atualmente oferece. A falta de um vínculo empregatício é vista como uma desvantagem adicional, pois não garante benefícios típicos de um emprego formal.

- **Contribuição Previdenciária:** a obrigatoriedade de contribuição para o INSS, com alíquotas de 7,5% para motoristas e 20% para as empresas, é considerada onerosa. Muitos motoristas acreditam que isso aumentaria os custos sem possibilitar um benefício proporcional, comparando sua nova situação de maneira desfavorável ao regime de Microempreendedor Individual – MEI, já existente.

- **Interferência de sindicatos:** a proposta de regulamentação prevê a mediação de sindicatos nas relações de trabalho, o que é visto com desconfiança pelos motoristas, os quais sentem que essas entidades não os representam adequadamente e podem reduzir ainda mais sua autonomia.

- **Impacto no mercado de trabalho:** há um temor de que a regulamentação rígida possa levar a uma redução no número de corridas e até mesmo na quantidade de motoristas ativos, devido ao aumento de custos operacionais e às novas exigências legais. Isso poderia afetar negativamente tanto os motoristas quanto os usuários dos serviços .





Essas preocupações em torno do PLP 12, repercutiram fortemente dentro do Congresso Nacional, com manifestações organizadas para expressar o descontentamento em relação à proposta, o que levou os parlamentares a realizarem mais audiências públicas de modo a garantir o devido respaldo da sociedade civil em relação ao texto apresentado..

De outra parte, entidades representativas de outros segmentos da categoria bem como membros do Ministério Público e da Justiça do Trabalho expressaram preocupações em relação às soluções encontradas pelo PLP 12 para regulamentar a relação em análise.

O eixo principal da insatisfação desses segmentos para com a proposta gira em torno da caracterização das empresas como intermediárias e não como transportadoras de pessoas. Tal caracterização tem repercussões nos aspectos trabalhistas, de forma que, segundo esses críticos, prejudicariam os motoristas, pois estes deveriam ser considerados empregados e não autônomos.

De nossa parte, ouvimos com atenção todas as críticas, recebemos e lemos todas as manifestações, promovemos conversas com técnicos do Poder Executivo e da Câmara dos Deputados e também negociações com as autoridades políticas e administrativas municipais e do Governo Federal, de modo a produzir um relatório que contivesse avanços e que conduzisse a uma proposta capaz de endereçar as melhores soluções possíveis para as preocupações legítimas aqui descritas.

Como introdução, devemos nos reportar ao debate jurídico no âmbito da Supremo Tribunal Federal -STF em relação ao tema.

Em 2019, o STF julgou Ações Diretas de Inconstitucionalidade, que questionavam a validade de leis municipais que restringiam ou proibiam o uso de aplicativos no transporte individual privado.

Nesse julgamento, o Supremo fixou a tese de que os municípios têm competência para regulamentar aspectos operacionais dos serviços de transporte por aplicativo. No entanto, tais regulamentações não podem implicar a proibição ao uso de carros particulares para o transporte



individual remunerado de passageiros, contrariando princípios da ordem econômica e a competência da União para legislar sobre trânsito e transporte.

Essa decisão do STF teve impactos significativos, cujos desdobramentos nos levam ao momento em que estamos. Num primeiro instante, a decisão reforçou a segurança jurídica para motoristas, aplicativos e usuários, já que a atividade se tinha popularizado rapidamente, havendo milhares de pessoas no Brasil que atuavam como motoristas de aplicativos, muitos dos quais tendo a atividade como principal fonte de renda. Além disso, muitos usuários já tinham incorporado esse modal de transporte à sua rotina de mobilidade. Essa decisão é um marco decisivo da economia digital no Brasil, estabelecendo parâmetros importantes para a atuação dos diversos entes federativos na regulamentação de novas tecnologias e de novos modelos de negócio.

Após o reconhecimento da repercussão geral, a Lei nº 13.640/2018 foi editada, alterando a Lei nº 12.587/2012 (Lei de mobilidade urbana). O art. 4º, inciso X, da Lei nº 12.587/2012, passou a conceituar o transporte remunerado privado individual de passageiros como sendo o “serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede”. A lei também destacou a distinção desse serviço em relação ao oferecido por táxis e estabeleceu os requisitos para o exercício da atividade de motorista nesse modal.

Após a pacificação do debate sobre a regularidade dessa prestação de serviços e das competências para sua regulação, seguiu-se novo debate sobre a natureza do vínculo entre o motorista e a plataforma.

Mesmo no âmbito do Tribunal Superior do Trabalho -TST, o entendimento foi divergente, havendo Turmas decidindo em favor do reconhecimento do vínculo de emprego e Turmas rejeitando-o. A questão foi levada ao STF, que se inclinou pela inexistência de vínculo empregatício, seguindo o entendimento de que nossa ordem jurídica admite múltiplas formas de contratação de trabalhadores, tais como a terceirização (ADPF nº



324), contratos de trabalho regulados pelo Código Civil, como no caso dos transportadores autônomos de cargas -TAC (ADC nº 48) e também contratos de parceria, entre os salões de beleza e os profissionais autônomos de higiene e estética que laboram dentro dele (Lei nº 12.592/ 2012 e ADIN nº 565).

Com essa inclinação, o STF cassou, atendendo a uma Reclamação, a decisão da 11ª Turma do TRT da 3ª Região, que tinha concedido vínculo emprego entre um motorista e uma plataforma. O STF concordou com a reclamante que a decisão da Justiça do Trabalho desconsiderou os precedentes da Corte. Na decisão, o Ministro Relator manifestou entendimento que a relação entre o motorista se assemelha à relação dos transportadores autônomos de cargas com seus contratantes, que teria natureza comercial na forma da Lei nº 11.442/2004.

No bojo do Recurso Extraordinário nº 1.446.336, apresentado ao STF por uma plataforma que alegou haver mais de dez mil processos sobre tema tramitando nas diversas instâncias da justiça trabalhista, o Supremo, por deliberação unânime do Plenário Virtual, reconheceu que a matéria tem repercussão geral. Nesse sentido, à vista da jurisprudência do STF, que caminha para pacificação, por meio do instrumento da repercussão geral, entendemos que o PLP está correto ao seguir o entendimento jurisprudência superior e fixar no texto que o motorista em questão é trabalhador autônomo e que as relações entre as partes não geram vínculo de emprego. Não seria saudável para o processo legislativo elaborar, nesse momento, uma lei determinando o vínculo empregatício, que fatalmente seria questionado junto ao STF, com grande chance de que a lei recém-produzida já fosse considerada inconstitucional.

Some-se a isso que o vínculo de emprego não é, pelo que pudemos perceber do debate em curso, um consenso na categoria, sendo esse ponto, na verdade, rejeitado ou pelo menos ignorado por uma sólida maioria dos motoristas.

Note-se que o PLP fixa a autonomia do motorista, mas impõe contornos objetivos para a verificação dela, como a ausência de exclusividade,



a liberdade na aceitação de viagens, no tempo à disposição e na habitualidade dos serviços. Esse são elementos que consideramos bastante robustos.

Não obstante, em nossas contribuições para aperfeiçoamento do Projeto, agregamos um novo elemento para medir a autonomia efetiva do motorista. Trata-se da vedação a qualquer mecanismo que resulte em prejuízo, vantagem ou imposição de condições ao motorista atrelado a taxas de aceitação de propostas de serviços. Consideramos um reforço importante na autonomia do motorista, pois veda à plataforma o emprego de estratégias subliminares que o obriguem de maneira indireta a aceitar serviços que não queira, com receio de ser prejudicado no relacionamento com a plataforma em outras situações.

Por sua vez, as excludentes previstas no PLP, que permitem às plataformas monitorar em tempo real as viagens ou impor ao motorista certos padrões de comportamento e atitudes durante o serviço, sem a caracterização do vínculo de emprego, nos parecem justas e razoáveis.

O mesmo se aplica à oferta de cursos, treinamentos, benefícios e incentivos aos trabalhadores, de natureza monetária ou não, ainda que de caráter continuado. Veja-se que, nos temos do art. 458 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, a oferta pelo empregador de serviços de educação, pagamento de mensalidade, anuidade, fornecimento de livros e material didático, de assistência médica, hospitalar, seguros e previdência privada, não se configura como prestação salarial. Ou seja, mesmo na relação de emprego, tais incentivos e benefícios podem ser ofertados à margem do contrato de trabalho, como mera liberalidade. Em razão disso, tais excludentes no contrato entre motoristas e plataformas nos parecem justas e equilibradas.

Por fim, a realização de consulta de antecedentes criminais está em consonância com o art. inciso IV do art. 11-B da Lei de mobilidade urbana.

A fixação do motorista como prestador autônomo influencia também a continuação do debate sobre a natureza jurídica das empresas: se são transportadoras ou intermediadoras. Superadas as questões trabalhistas decorrentes dessa caracterização, restariam apenas questões tributárias



envolvidas. Considerando que o PLP é de autoria do Poder Executivo, que sopesou com cuidado os ganhos e perdas arrecadatários envolvidos na regulamentação da atividade, entendemos que deva ser mantida a definição de intermediadora para as empresas de aplicativo, conforme previsto no projeto.

A relação de trabalho entre motoristas e plataformas traz consigo um tema inerente ao mundo moderno, que é a transparência nas relações entre a sociedade e as plataformas tecnológicas. A falta de transparência nessas relações é um problema complexo que envolve várias dimensões, incluindo privacidade, governança de dados e responsabilidade corporativa.

Os algoritmos utilizados por essas plataformas para curadoria de conteúdo, publicidade direcionada e outras funções críticas são frequentemente opacos. Esta falta de transparência impede que usuários e reguladores entendam como as decisões automatizadas são tomadas, o que pode resultar em preconceitos implícitos, discriminação e desinformação. A falta de transparência dos algoritmos dificulta a responsabilização das plataformas por decisões prejudiciais ou injustas. Essa matéria tem sido objeto de crescente preocupação por parte de governos, organizações da sociedade civil e usuários, devido ao impacto significativo que essas plataformas têm sobre a vida cotidiana, a economia e a estrutura social.

Nesse sentido, andou bem o Projeto ao trazer para a regulamentação o princípio da transparência, detalhando-o inclusive, ao determinar sua aplicação, no acesso às informações sobre oferta de viagens, pontuação, bloqueio, suspensão e exclusão da plataforma, obrigando as operadoras ao emprego de linguagem clara e de simples entendimento. Temos por certo que tal providência é bastante oportuna, e nossa concordância com ela nos levou a propor algumas contribuições adicionais nessa seara para aperfeiçoar a proposta.

Ademais, o Projeto propõe que as plataformas ofereçam informações a respeito dos fatores que influenciam a ordem de recebimento e distribuição de viagens, os critérios de monitoramento, pontuação e avaliação do motorista e do passageiro, bem como os tipos de dados e informações



peçoais coletados pela operadora e as principais características associadas à utilização de sistemas automatizados para fins de prestação de serviços, ressalvados os segredos comercial e industrial da plataforma.

Entendemos que tal solução endereça de modo efetivo o problema da assimetria informacional hoje existente entre os operadores das plataformas, de um lado, e motoristas e usuários, de outro. Nessa linha, é comum entre motoristas a reclamação de que hoje não há qualquer regra de transparência que os faça entender quais os parâmetros utilizados pela plataforma para distribuição de viagens, sendo que tal opacidade poderia resultar em práticas abusivas por parte da plataforma.

O Projeto endereça esta questão ao exigir que as plataformas prestem informações como a descrição geral de seu algoritmo e dê destaque para os principais parâmetros utilizados para determinação da ordem de recebimento das viagens. Entendemos que tais exigências balanceiam de maneira adequada as necessidades de preservação do segredo do negócio e de uma maior transparência sobre como os dados e informações pessoais dos motoristas e usuários são categorizados e interpretados pelo algoritmo.

No que concerne aos aspectos previdenciários do PLP nº 12, de 2024, as principais medidas relacionadas aos motoristas de aplicativo e às empresas de aplicativos que atuam no setor são: (a) a instituição da alíquota de contribuição desses trabalhadores de 7,5% incidente sobre 25% do valor da remuneração bruta mensal pela prestação do serviço de transporte privado individual de passageiros; (b) a criação de uma nova fonte para a seguridade social, consistente na contribuição social a cargo da empresa operadora de aplicativo de transporte, com alíquota de 20% incidente sobre a mesma base da contribuição do segurado da previdência social cujo serviço é por ela intermediado; e (c) a instituição da responsabilidade tributária das plataformas de reter a contribuição previdenciária do motorista de aplicativo e recolhê-la aos cofres públicos.

As três medidas, em nossa avaliação, certamente contribuirão para resolver a questão da baixa cobertura previdenciária verificada entre essa



categoria profissional e os significativos custos sociais que a atividade de transporte privado individual de passageiros impõe ao Estado e à sociedade brasileira.

Dados do módulo Teletrabalho e Trabalho por Meio de Plataformas Digitais da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua, divulgado pelo IBGE, contabilizavam 778 mil trabalhadores que tinham como principal meio de vida serviços de transporte de passageiros por intermédio de aplicativos<sup>1</sup>. Números mais recentes levantados a pedido do setor econômico<sup>2</sup> apontam 1.274.281 motoristas de aplicativos vinculados às duas maiores plataformas de tecnologia em atividade no país.

O problema da baixa cobertura previdenciária observada não é exclusivo dessa categoria profissional, abrangendo um espectro mais amplo de todos os contribuintes individuais. De acordo com o citado módulo Teletrabalho e Trabalho por Meio de Plataformas Digitais da PNAD-Contínua, contudo, cerca de 77,1% dos ocupados plataformizados são trabalhadores por conta própria e 9,3% são empregados do setor privado sem carteira assinada, sendo que apenas 35,7% desses prestadores de serviços contribuíam para a previdência social, contra 60,8% do total de ocupados no setor privado<sup>3</sup>.

Observa-se, portanto, que o grande desafio que essa nova forma de trabalho, intermediado por aplicativos, apresenta é aumentar a cobertura previdenciária entre esses prestadores de serviço, garantindo-lhes a efetiva proteção social contributiva, sem lhes impor restrições a sua autonomia e à flexibilidade com que seu trabalho precisa ser desenvolvido. Nesse aspecto, mostram-se muito importantes os mecanismos que facilitem ou viabilizem o regular recolhimento de contribuições previdenciárias desses trabalhadores.

<sup>1</sup> Disponível em <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38160-em-2022-1-5-milhao-de-pessoas-trabalharam-por-meio-de-aplicativos-de-servicos-no-pais#:~:text=O%20rendimento%2Fhora%20dos%20motoristas,plataformizados%20contribu%C3%ADam%20para%20a%20previd%C3%AAncia>. Acesso em 23 mai. 2024.

<sup>2</sup> Mobilidade urbana e logística de entregas [livro eletrônico]: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos / [coordenação Victor Callil, Monise Fernandes Picanço]. -- 1. ed. -- São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2023. PDF.

<sup>3</sup> Disponível em <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38160-em-2022-1-5-milhao-de-pessoas-trabalharam-por-meio-de-aplicativos-de-servicos-no-pais#:~:text=O%20rendimento%2Fhora%20dos%20motoristas,plataformizados%20contribu%C3%ADam%20para%20a%20previd%C3%AAncia>. Acesso em 23 mai. 2024.



Pelas regras atuais, os próprios trabalhadores devem efetuar esse recolhimento em nome próprio. A ideia do PLP nº 12, de 2024, é passar essa atribuição à empresa operadora de aplicativo, que ficará responsável por reter, da remuneração devida ao motorista, o valor da contribuição social do segurado e recolher esse numerário para os cofres da previdência social.

Com isso, espera-se haver considerável diminuição, se não eliminação, na evasão fiscal e baixa cobertura previdenciária verificada entre os trabalhadores de aplicativos.

De outra parte, também julgamos acertado o enquadramento dos motoristas na categoria de contribuintes individuais da previdência social, sem possibilidade de se inscreverem como microempreendedor individual – MEI, cuja contribuição mensal para o sistema de seguridade é de apenas 5% sobre o salário mínimo. Essa contribuição módica certamente não é capaz de conferir sustentabilidade e equilíbrio financeiro e atuarial para a cobertura previdenciária oferecida, gerando um sistema estruturalmente desequilibrado e deficitário<sup>4</sup>, sobretudo no longo prazo. Especialistas apontam que o MEI, tal como existe hoje, sem a adesão maciça dos trabalhadores de aplicativos, representa um déficit atuarial da ordem de R\$ 1,4 trilhão<sup>5</sup>.

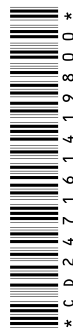
Esse caminho, sem sombra de dúvidas, acabaria por aumentar consideravelmente o futuro e certo subsídio público, em razão das insuficiências financeiras e atuariais geradas, a serem cobertas pelo orçamento público, arcando, assim, a coletividade com mais impostos (aumento de carga tributária) para viabilizar esse sistema especial de inclusão previdenciária.

Nesse aspecto, reputamos louvável a instituição de uma nova contribuição para a seguridade social, a cargo das empresas que operam aplicativos de transporte. Essas plataformas tecnológicas, por não serem contratantes dos serviços em questão, sendo consideradas apenas intermediárias entre motoristas e usuários do aplicativo, não possuem a obrigação de recolher a contribuição previdenciária patronal de 20% sobre a

<sup>4</sup> Ver, por exemplo: COSTANZI, Rogério Nagamine. Os Desequilíbrios Financeiros do Microempreendedor Individual (MEI). Carta de Conjuntura IPEA, Brasília, n. 38, 1. trim. 2018. Disponível em:

[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/180117\\_CC38\\_desequilibrio\\_financeiro\\_MEI.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/180117_CC38_desequilibrio_financeiro_MEI.pdf). Acesso em 23 mai. 2024.

<sup>5</sup> Disponível em <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2023/12/05/mei-pressiona-previdencia-e-pode-custar-r-14-tri.ghml>. Acesso em 23 mai. 2024.





remuneração paga ao trabalhador. Por outro lado, essas empresas de tecnologia tiram substancial proveito econômico do trabalho prestado por milhões de pessoas físicas.

Assim, diante dos ganhos econômicos obtidos pelas empresas que operam e administram plataformas tecnológicas de intermediação de serviços de transporte e das externalidades negativas geradas pela atividade econômica, que hoje são arcados de forma exclusiva pelas famílias e pelo poder público, em especial os gastos nas áreas da saúde, previdência e assistência social, nada mais justo do que instituir uma nova fonte de financiamento da seguridade social. Pelas estimativas que teriam sido elaboradas pelo Governo Federal, divulgadas pela imprensa, espera-se um “impacto de R\$ 280 milhões por mês na arrecadação”, sendo R\$ 203 milhões oriundas das plataformas e, dos trabalhadores, R\$ 79 milhões”<sup>6</sup>, recursos que irão atenuar os desequilíbrios financeiros e atuariais do RGPS.

Notamos, porém, espaços para aprimoramentos no texto do PLP nº 12, de 2024, na parte em que trata relação do trabalhador com a previdência.

Acerca da base de incidência da contribuição do motorista de aplicativo, enquadrado como contribuinte individual, o texto do projeto é ambíguo e não muito claro sobre a limitação desse valor ao salário mínimo. De um lado, o caput e o § 1º do art. 10 do Projeto falam em “salário-de-contribuição, observado o limite máximo do Regime Geral de Previdência Social” (RGPS), e “vinte e cinco por cento do valor bruto auferido no mês”. De outro lado, a inserção do dispositivo que traz a alíquota diferenciada de 7,5% como um dos incisos do § 2º do art. 21 da Lei nº 8.212, de 1991, faz com que, na verdade, a base de incidência corresponda invariavelmente a um salário mínimo.

Se, para fins de definição do salário de contribuição do trabalhador segurado, propõe-se uma regra estabelecendo que deve ser observado o limite máximo do RGPS, não faria sentido que outra limitasse essa

<sup>6</sup> Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2024/03/motorista-de-app-veja-o-que-muda-em-7-pontos-e-o-que-fazer-para-garantir-seus-direitos.shtml#:~:text=A%20estimativa%20%C3%A9%20que%20empresas,doen%C3%A7a%20e%20pens%C3%A3o%20por%20morte>. Acesso em 23 mai. 2024.



base ao valor do piso salarial. Em razão, disso propomos no Substitutivo modificações no texto relativo às contribuições dos segurados.

Outra alteração proposta no nosso substitutivo diz respeito à contribuição da operadora na hipótese em que optar por não fazer a complementação no valor da remuneração do motorista para alcançar os R\$ 32,10 (trinta e dois reais e dez centavos) por hora.

A imposição desse piso remuneratório, para além das discussões sobre sua constitucionalidade, como não se trata de trabalhadores empregados, mas autônomos, poderia impedir inúmeras interações econômicas entre usuários e motoristas, isto é, corridas cuja remuneração ficasse abaixo desse patamar, mas que fossem do interesse tanto do tomador do serviço, quanto do motorista. O exemplo clássico é o motorista que, pretendendo retornar a sua casa, resolve aceitar um valor menor para custear em parte o gasto com combustível com esse trajeto da sua rotina. Mas há também casos de pessoas que fazem corridas curtas e baratas entre o ponto final do transporte público e suas residências, em especial em bairros mais afastados das cidades.

Assim, considerando que corridas com esse perfil são importantes, sobretudo para a população de renda mais baixa e moradora de áreas periféricas dos centros urbanos, e que representam relevante atividade econômica, sobre qual incidem contribuições para o sistema de previdência, propomos a possibilidade de as plataformas eventualmente não observarem esse patamar, sem trazer prejuízos do ponto de vista de acesso ao sistema de previdência pelos trabalhadores envolvidos.

Nesses casos, será presumido, em favor do motorista segurado, no mês de referência, o atingimento da remuneração mínima por hora proporcionalmente equivalente ao salário mínimo nacional, sem que esse trabalhador tenha de complementar sua contribuição com recursos do próprio bolso, já que esse ajuste será feito por meio de uma alíquota diferenciada para a plataforma, que será majorada ligeiramente, de maneira a compensar o financiamento da seguridade social.



Em relação à remuneração dos motoristas, como já dissemos, eles repudiam a abordagem do PLP, por considerar o pagamento por hora contrário a seus interesses. Assim, a abordagem remuneratória baseada na indexação ao salário-mínimo ao mesmo tempo em que força os limites interpretativos do art. 7º, V e do art. 170 da Constituição, não conta com o apoio da categoria. Em razão disso, nos parece que tal abordagem deve ser aperfeiçoada. Neste Parecer buscamos, então, contribuir com uma nova abordagem para a precificação da remuneração da plataforma e dos motoristas.

A ausência de regulação no transporte de passageiros intermediado por plataformas digitais, no que diz respeito à precificação dos serviços de intermediação, abriria possibilidade de abusos por parte das plataformas intermediadoras. As plataformas detêm um volume crescente de dados tanto de motoristas quanto de passageiros cadastrados e conseguem, portanto, fazer uma boa estimativa de duas informações chave: o mínimo valor que determinado motorista aceita para fazer uma viagem e o máximo valor que pode ser oferecido a determinado passageiro de modo que aceite a viagem.

Nesse cenário, uma plataforma, com o objetivo de maximizar os lucros, teria incentivo para fazer uma discriminação quase perfeita de preços e se apropriar integralmente da diferença entre o valor que o motorista recebe e o passageiro paga. Em outras palavras, a plataforma cobraria o maior valor possível do passageiro e repassaria o menor valor possível ao motorista, apropriando-se da diferença. A concretização dessa prática se daria por meio de uma taxa de intermediação variável.

Ao contrário do que se poderia imaginar, a taxa de intermediação variável não decorreria de um cálculo prévio que utilizasse variáveis específicas aplicadas a qualquer tipo de viagem, cujos detalhes deveriam ser omitidos por sigilo do negócio. Em verdade, essa forma de remuneração da plataforma seria uma forma de omitir ao motorista a natureza real de como se dá a remuneração da plataforma: cobrar o máximo do passageiro e repassar o mínimo ao motorista.



É bem verdade que, em uma economia de livre mercado, pressupõe-se a liberdade dos agentes econômicos, de forma que as plataformas nada mais estariam fazendo do que gerir da melhor forma seu negócio. Mas haveria muitas ressalvas a tal argumento.

Do mecanismo de taxa variável derivaria, por exemplo, uma incongruência com os cânones econômicos, pois é esperado que agentes produtores que se tornem mais eficientes sejam recompensados adequadamente pelo seu aumento de eficiência. No presente caso, essa expectativa seria solapada pelo mecanismo de taxa variável. Isso ocorreria porque aqueles motoristas que fizerem investimentos para entregar um serviço mais barato, não aufeririam maior renda, pois, no momento em que as plataformas entenderem que eles aceitam um valor menor, entregariam a eles justamente o mínimo possível, o que não ocorreria em um mercado com preço determinado pelo equilíbrio entre oferta e demanda.

Soma-se a essa questão a possibilidade de as plataformas criarem mecanismos para direcionar a atuação do motorista no sentido de privilegiar os interesses das plataformas em detrimento dos interesses do próprio motorista. Mecanismos que se opõem, muitas das vezes, ao pressuposto, constantemente anunciado pelas plataformas, de existência de autonomia dos motoristas.

São exemplos desses mecanismos a criação de classes de motoristas, com concessão de vantagens operacionais àqueles que se submetem aos direcionamentos da plataforma; e a disponibilização de informação inadequada de propostas de viagens, que resultam na necessidade de os motoristas aceitarem ou não aceitarem propostas de viagens em espaço de tempo insuficiente para uma decisão adequada.

Nessa última questão, dado não ser difícil imaginar formas mais adequadas de se apresentar propostas de serviços, pairam dúvidas se o objetivo não seria justamente encaminhar propostas pouco práticas. Pois seria do interesse das plataformas que os motoristas aceitassem mais facilmente o que não aceitariam com completa consciência, de modo a reduzir o percentual do preço da viagem repassado ao motorista. Tendo em vista que há uma



intensa disputa na busca por clientes, o motorista, no afã de ser o primeiro a aceitar a viagem, decide por impulso e acaba se obrigando a fazer uma viagem ruim, pois cancelamentos posteriores ao aceite acarretam, invariavelmente, algum tipo de sanção.

Se sabemos que ao motorista importam duas informações, quais sejam, preço por quilômetro e preço por minuto, então por que não garantimos que as propostas encaminhadas respeitem limites mínimos de valor que contemplem esses dois parâmetros definidos por cada motorista? E ainda poderíamos ir mais longe - e fomos - pois nosso aperfeiçoamento do texto cuidou de garantir que as propostas feitas ao motorista já apresentassem a vantagem da viagem, ou seja, o quanto o preço da viagem estava acima do valor mínimo, a partir do qual ele já aceitaria realizá-la.

Como solução à questão da taxa de intermediação, surgiram, durante o debate, várias propostas, que resumimos em quatro alternativas: estabelecimento de um mínimo remuneratório, precificação por markup, definição de taxa fixa de intermediação pelas plataformas e definição de taxa fixa de intermediação pelo Poder Público.

Em nossa opinião, todas essas propostas teriam fragilidades que resultariam prejudiciais, cada uma a sua maneira, ao conjunto de agentes: motoristas, plataformas e passageiros.

A fixação de preço mínimo, solução aventada pelo próprio PLP 12, teria diversas inconveniências:

- uso de parâmetros médios de custos que raramente coincidem com os parâmetros reais de custos de cada motorista específico.
- fixação de valores de custos referentes a itens cuja precificação varia diariamente, como seria o caso de combustíveis, o que torna o mínimo estabelecido descompassado da realidade mesmo no dia subsequente a sua definição.
- desconsideração da diversidade regional no país em termos de custos de vida, caso o mínimo estabelecido tenha caráter nacional.



- impossibilidade da realização de viagens que resultem em valores inferiores ao mínimo estabelecido.

No caso específico do PLP 12/2024, foi estabelecido um mínimo remuneratório ao motorista de R\$ 32,10 por hora efetivamente trabalhada, melhor dizendo, em viagens. A imposição desse mínimo se daria em bases mensais, ou seja, algumas corridas poderiam resultar em valores inferiores, mas a média remuneratória mensal deveria respeitar esse patamar mínimo. Desses R\$32,10, R\$ 24,07 corresponderiam ao ressarcimento dos custos incorridos na viagem, e R\$ 8,03 corresponderiam ao ganho efetivo do motorista. Note-se que, caso o motorista trabalhe uma média de 44 horas semanais, o ganho, descontados os custos, corresponderia justamente ao valor mensal do salário mínimo atual, de R\$1.412,00.

O componente de custo horário estimado de R\$ 24,07 suscitou, com razão, críticas dos motoristas. Algumas críticas se baseavam no desconhecimento do teor dos cálculos dessa estimativa, como a suposição de que não estaria sendo levado em conta o custo por quilômetro. Mas outras críticas são válidas e merecem um detalhamento maior.

Foi utilizado, para o PLP 12;2024, como base da estimativa de custos, um veículo específico (Onix) e uma série de outros parâmetros para estimar um custo horário médio, como consumo médio por quilômetro, preço de combustível, velocidade média, custo de pneus, etc. Veja-se, portanto, que essa estimativa já se mostraria irrealista para qualquer outro veículo. Para o caso de veículos elétricos, por exemplo, a estimativa restaria completamente inadequada no que diz respeito a gastos com combustível.

A velocidade média estimada nos cálculos, de cerca de 20 km/h, é o que permitiria transformar custos por quilômetro em custos por hora. Por exemplo, quando se supõe que a cada 60.000 km haverá um gasto de R\$1.500 para a troca de pneus, deriva-se que o custo de pneus seria de R\$0,50 por hora. Isso porque um veículo com velocidade média de 20km/h, demoraria 3.000 horas para percorrer 60.000 km. De forma que a cada 3000 horas de operação o motorista gastaria R\$ 1.500 em trocas de pneus, em outras palavras, R\$ 0,50 por hora.



Todos os demais custos por quilômetro são transformados em custo por hora de forma semelhante. Mas e se a velocidade não for uma boa estimativa da velocidade média real de uma região? Nesse caso o valor calculado como base para o cálculo de custos dos motoristas seria completamente irrealista. Usando o exemplo anterior de pneus, se a velocidade média real for o dobro (40km/h), então o custo horário de pneus seria de R\$1,00, o dobro do que foi estimado.

Em outra quadra, a imposição de mínimos resultaria em uma norma sem efeitos práticos em regiões de alta renda, onde naturalmente as viagens são mais caras. Entretanto, para regiões de baixíssima renda, a imposição de mínimos poderia inviabilizar operações locais, suprimindo uma oportunidade de renda para os motoristas dessa região.

Dessa forma, entende-se que a imposição de mínimos na forma prevista no PLP 12/2024, ou de qualquer outro tipo de mínimo não seria uma abordagem adequada.

Passemos à análise da precificação por markup, que é feita com base em uma estimativa dos custos incidentes numa prestação de serviço, sobre a qual é aplicada uma margem de ganho pré-definida. Por exemplo, se a margem de markup é definida em 20%, então um serviço cujos custos totalizam o valor de R\$ 10, resultaria em um preço de R\$12 ao cliente final, ou seja, R\$ 10 acrescido de margem de 20%.

A precificação por markup encontraria algumas dificuldades já elencadas na imposição de mínimos. As mesmas críticas atinentes à incapacidade de uma estrutura de custos comuns se refletir perfeitamente na realidade de custos de cada motorista subsistem na precificação por markup. Essa distorção pode ser reduzida ao se estabelecer diferentes classes de veículos, sujeitos a diferentes estruturas de custos, mas ainda será uma mera aproximação.

Maior crítica dirigida ao markup é que ela geraria dois efeitos negativos: em alguns casos inviabilizaria a realização de corridas possíveis, em outros casos limitaria o ganho dos motoristas.



Reduziria a realização de corridas possíveis porque aquelas corridas que implicassem margem inferior à definida pelo markup não poderiam ser feitas. Limitaria os ganhos dos motoristas porque aquelas viagens em que o cliente estaria disposto a pagar um valor com alta margem limitariam os ganhos dos motoristas à margem definida pelo markup.

Caso a regulação se desse no formato de taxa fixada pela própria plataforma, a esperada reação das operadoras de aplicativo seria estabelecer uma taxa de intermediação que maximizasse seus lucros. Uma possível abordagem nesse sentido seria a plataforma consultar os históricos de propostas de corridas e calcular a taxa de intermediação que oferecesse maior retorno à plataforma. Haveria um conflito a ser solucionado numericamente: se a taxa for alta, menos corridas seriam realizadas, mas entregariam um alto retorno por corrida à plataforma. Se a taxa for baixa, mais corridas seriam realizadas, mas entregariam menor valor por corrida à plataforma.

Suponhamos que a plataforma, estimando o efeito de uma taxa de intermediação de 10%, entenda que 1000 corridas poderiam ser realizadas a um valor médio de R\$ 10, então a plataforma teria um retorno de 10% sobre R\$10.000, ou seja, R\$1.000. Entretanto, caso a estimativa do impacto de uma taxa de 20% resulte em 5000 corridas de valor médio de R\$ 15,00, o ganho projetado da plataforma seria de 20% de R\$ 7.500, ou seja, R\$ 1.500. Nesse exemplo hipotético, a plataforma maximizaria seus lucros optando pela taxa de 20%, e muitas corridas deixariam de ser feitas, em especial aquelas em que há pouca diferença entre o valor que o cliente pode pagar e o valor que a motorista aceita receber.

Por fim, resta a análise da definição de taxa fixa de intermediação pelo Poder Público. Essa possibilidade, assim como a taxa fixada pela plataforma, leva à inviabilização de algumas viagens. Mas haveria diferenças relevantes. A primeira é que essa medida seria uma intervenção excessiva na liberdade de precificação das plataformas, com impacto negativo no ambiente de negócios, gerando insegurança em potenciais investidores na economia do país. Em segundo lugar, a fixação da taxa seria baseada em um mero palpite, pois os dados necessários para o cálculo de uma taxa adequada





não estariam à disposição do Poder Público. De qualquer forma, a conclusão permanece: esta alternativa também não parece adequada.

Além disso, é preciso ter em conta que valor das viagens nesse modal é um preço privado. Não se pode confundi-lo com as tarifas, que são receitas provenientes da intervenção do Estado, através dos seus associados, permissionários ou concessionários, na atividade econômica. As viagens realizadas tradicionalmente por táxi são normalmente tarifadas, ou seja, fixadas pelo ente público permissionário ou autoritário. No caso em análise, as operadoras de aplicativo não são permissionárias do serviço, sendo de duvidosa juridicidade a possibilidade de o estado fixar diretamente o percentual que podem cobrar pelos serviços de intermediação que prestam.

A opção que adotamos foi, inicialmente, obrigar que as plataformas fixassem uma taxa média, a ser observada em um período determinado de apuração. Com uma taxa média, seria possível, em tese, realizar qualquer viagem em que o cliente estivesse disposto a pagar mais do que o motorista estivesse disposto a receber. A taxa média, caso o período de apuração fosse um mês, significaria o percentual de todo o montante pago em viagens a um motorista dentro de um mês que teria sido transferido às plataformas a título de remuneração. Em exemplo prático, se um motorista faz R\$ 10.000 em viagens mensais e a taxa média estabelecida é de 20%, então à plataforma caberia R\$2.000 e ao motorista restaria R\$ 8.000.

Perceba-se que pouco importa se uma ou outra viagem tenha sido taxada pela plataforma de forma excessiva, pois, ao final do período de apuração, as taxas se compensariam para convergir à média estabelecida. Essa flexibilidade permitiria, inclusive, à plataforma praticar taxas de intermediação negativas, com a finalidade de reter ou adicionar passageiros à rede. Ademais, ao motorista seria garantida transparência e previsibilidade de gastos de intermediação. No que diz respeito à competição entre plataformas, a uniformidade da forma de cobrança tornaria mais justa a competição, deixando todas expostas ao escrutínio de motoristas e passageiros, que facilmente poderiam concluir quem oferece a taxa mais competitiva.



Entretanto, solução mais aprimorada, e que optamos por incorporar ao texto, seria permitir que as plataformas estabelecessem um limite máximo à taxa média. Isso porque, se ao final de um período de apuração um motorista estivesse abaixo do limite da taxa, nenhuma compensação seria devida por ele à plataforma, o que não ocorreria caso a taxa tivesse sido fixada. Por exemplo, se a taxa média fosse fixada em 20% e, ao final do período de apuração, o motorista tivesse realizado R\$ 10.000 em viagens e pagado R\$ 1.000,00 em intermediação, então ele deveria transferir mais R\$ 1.000,00 à plataforma para satisfazer a taxa fixada. Nesse caso, se a taxa for apenas um limite superior, nenhuma compensação seria devida.

Movendo-nos para outro assunto, passamos à análise da disposição sobre o período máximo de conexão às plataformas. O PLP 12/2024 estabeleceu que período máximo de conexão do trabalhador a uma mesma plataforma não poderá ultrapassar doze horas diárias, na forma do regulamento.

Trata-se de um tema sensível, pois o motorista autônomo não ganha por tempo à disposição como um empregado e sim pelas viagens efetivamente realizadas. É compreensível que o trabalhador queira o máximo de flexibilidade para buscar seu ganha-pão. Deve-se observar, porém, que as normas de saúde e segurança do trabalho são normas de ordem pública e que, por isso, ultrapassam os interesses privados e são aplicáveis a qualquer regime de contratação, seja como empregado, seja como autônomo. No caso dos motoristas, além da saúde do trabalhador, temos o fato de eles serem condutores de veículo em via pública, que têm sob sua responsabilidade passageiros. E são muito conhecidos os efeitos da privação de sono e descanso nos acidentes de trânsito.

Por todos esses aspectos, é imprescindível uma norma clara e objetiva, determinando a interrupção do trabalho para repouso obrigatório. A norma contida no Projeto estabelece limite de doze horas em cada plataforma, o que não nos parece impedir que ele continue logado em outra e trabalhando até a exaustão.

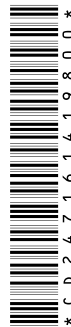


A CLT, em seu art. 66, impõe ao empregado um período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso entre duas jornadas de trabalho. Naturalmente, a imposição direta dessa norma aos trabalhadores autônomos lhes retiraria a flexibilidade de que necessitam para auferir renda. Porém, a própria CLT, em seu art. 235-C flexibiliza a norma geral ao dispor sobre o motorista profissional empregado, cujas necessidades de flexibilidade em muito se assemelham ao caso aqui tratado. Em razão dessas semelhanças e do precedente na legislação trabalhista, entendemos que se possa estabelecer que o motorista deve permanecer desconectado de todas as plataformas por período mínimo de onze horas, dentro de 24 horas. Porém, esse período pode ser fracionado em intervalos menores, desde que observadas seis horas ininterruptas.

Pensamos que essa regra permite a flexibilidade necessária para as jornadas complexas do motorista, ao mesmo tempo em que se impõe uma obrigação de descanso similar ao do empregado. A norma poderá ser fiscalizada por amostragem pelo Ministério do Trabalho, por meio das informações fornecidas pela empresa operadora do aplicativo e também diretamente em cada uma delas, caso o tempo máximo possível chegue ao limite.

Ouvimos também muitas queixas dos motoristas de que o PLP não se dedicou como deveria aos seus problemas no relacionamento com a plataforma. Entendemos essa preocupação e concordamos com ela. Em razão disso, aperfeiçoamos o texto do PLP com várias contribuições no sentido de trazer mais garantias aos motoristas. Nesse ponto, rendemos homenagens ao ilustre Deputado Daniel Agrobom, cujo Projeto de Lei nº 536/2024 foi uma fonte de contribuições valiosas para formatação de dispositivos tratando da forma detalhada dos direitos e obrigações do motorista e da plataforma.

Assim, deixamos expresso o direito de o motorista prestar serviços em automóvel próprio ou de terceiros, de compartilhar um mesmo automóvel com outros motoristas e de receber do passageiro compensação pelo cancelamento da viagem iniciada, além de indenização por retenção indevida do pagamento do serviço prestado (fixada em 15% do preço da viagem).



Há também situações cotidianas que embaraçam e causam transtornos ao motorista e passaram despercebidas para o PLP 12/2024, mas que foram captadas pelas contribuições do Deputado Agrobom e por nós. Assim deixamos também exposto que o motorista não será punido por cancelar a prestação de serviços quando o passageiro for diferente do solicitante, houver mais pessoas do que o permitido no veículo, o local de partida for inseguro, o passageiro estiver com animal ou excesso de bagagem, ou o passageiro apresentar comportamento agressivo ou perigoso.

No caso dos animais, ressaltamos, expressamente, os cães guia e outros que a lei venha a regulamentar, propondo mecanismos de parametrização, para que passageiros possam indicar que levam consigo animais e que motoristas possam igualmente indicar que não os transportam, prevenindo o embate desagradável entre as partes.

Os deveres e direitos da operadora foram também especificados e incluem informar claramente ao motorista sobre o preço da viagem, custos de intermediação e outros componentes, fornecer relatórios mensais das operações e disponibilizar dados mínimos da viagem. Em correspondência, vedamos às operadoras rebaixar a categoria do automóvel, depois que tenha sido listado em categoria superior. A plataforma deve ainda exigir uma identificação básica ao cadastrar usuários, informar sobre a precificação dinâmica nas viagens, permitir a portabilidade de dados a pedido, oferecer um canal humanizado de atendimento igualitário para motoristas, exigir a autorização para transporte de menores de dezesseis anos e realizar consultas de antecedentes criminais dos motoristas para garantir a segurança.

A operadora deve garantir a faculdade de parametrização, condicionando a ela a distribuição de propostas de viagem. Assim, os motoristas terão direito de delimitar áreas de trânsito, definir a avaliação mínima de passageiros e recusar passageiros com animais, exceto os especificados na lei, ao mesmo tempo em que os passageiros poderão informar se viajam com pets, além de garantir que as motoristas e passageiras possam escolher serviços exclusivos para mulheres. A parametrização deverá condicionar a oferta de viagens aos valores mínimos por quilômetro e por minuto definidos pelo motorista, garantindo que paradas e destinos



intermediários sejam precificados de acordo com os indicadores predefinidos. Agregamos a esse conjunto o direito de o motorista fazer a portabilidade do histórico de prestação de serviços e do seu desempenho para qualquer plataforma, discriminamos os elementos para o cadastro e fixamos o dever de diligência da plataforma para eliminar perfis falsos.

Aprofundando a questão da portabilidade, entendemos conveniente estabelecer que a plataforma deverá garantir a portabilidade dos dados ou informações pessoais coletados dos motoristas e passageiros, inclusive para fins de criação de perfis em outras plataformas, que incluam, no mínimo, a totalidade de viagens realizadas e suas respectivas avaliações, nos termos de regulamentação posterior. Nossa opinião é que a regulamentação é essencial neste caso para garantir uma efetiva interoperabilidade entre os dados produzidos e disponibilizados por diversas plataformas, preferencialmente por meio de tecnologias, padrões e formatos abertos que garantam a comunicação destes dados com os de outros sistemas, observando-se os princípios de segurança da informação aplicáveis.

Uma contribuição que merece ser destacada diz respeito ao procedimento para suspensões, bloqueios, e demais penalidades aplicadas ao motorista por força dos termos de uso ou do contrato. Fixamos requisitos para sanções em plataformas, que incluem a apresentação de um resumo do incidente, indicando claramente as cláusulas violadas nos termos de uso ou contrato, com prazos definidos para a defesa do motorista e resposta da operadora e a proibição do uso de Inteligência Artificial para julgamentos. Ressalvamos algumas situações que permitiriam uma sanção preventiva unilateral. São casos que podem ter grande repercussão e levantar um clamor público, de modo que o afastamento imediato do motorista serve inclusive para protegê-lo, tais como maus-tratos ou abandono a pessoas vulneráveis, agressões física e sexual, embriaguez em serviço e agressão verbal ou escrita, por meio das funcionalidades de comunicação dos aplicativos.

Em contrapartida, nessas e noutras situações que constituem crimes, fixamos um procedimento próprio que assegura a proteção ao motorista em caso de denúncias falsas ou caluniosas.



Nossas contribuições incluem também a alteração de duas legislações tributárias em busca de tratamento mais favorável a motorista.

A primeira é a Lei nº 7.713/1988, na qual promovemos uma adequação da base de cálculo do Imposto de Renda para assegurar a justiça fiscal em favor do motorista. A segunda é a Lei nº 8.989/1995, para permitir que motoristas de aplicativo que comprovem requisitos ligados ao tempo de atividade e à vinculação de sua renda ao exercício da profissão possam também obter a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no trabalho.

Pensamos que todas as contribuições aqui discutidas ensejam um conjunto de alterações e acréscimos ao PLP 12/2004 que o aperfeiçoam de modo a endereçar soluções para as legítimas preocupações da categoria dos motoristas de aplicativo. Nosso entendimento é que tais acréscimos e alterações não prejudicam as linhas mestras do texto do PLP, que foram longamente negociadas pelo Poder Executivo e que não poderiam ser desprezadas, sob pena de desperdiçarmos todo o esforço, energia e diálogo social colocados na formatação da matéria.

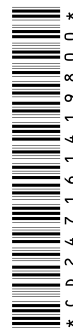
Importa destacar que o processo legislativo para construir essa regulação adentra territórios que apenas começam a ser explorados pelos agentes econômicos, pelos legisladores, pelos doutrinadores e operadores do direito. Trata-se de um desafio não só do Brasil, mas de um empreendimento global, que inclui novos atores, solicita novos conhecimentos e uma capacidade de entendimento e diálogo social inéditos.

Em razão do exposto, somos pela aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em            de            de 2024.

Deputado AUGUSTO COUTINHO  
Relator

2024-4738



## SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 12, DE 2024

Dispõe sobre as condições contratuais e de trabalho nos serviços de transporte privado individual de passageiros em automóveis intermediados por operadoras de aplicativos de transportes e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos dos motoristas por aplicativos.

O Congresso Nacional decreta:

### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES GERAIS

##### *Seção I*

##### *Das definições*

Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre relações contratuais entre o motorista autônomo por aplicativo e a operadora de aplicativo de transporte, nos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros, em automóvel, de que trata inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 2012.

§ 1º Consideram-se:

I - motorista autônomo por aplicativo ou motorista: o condutor do automóvel para a prestação dos serviços de que trata o *caput* deste artigo;

II - operadora de aplicativo de transporte ou operadora: a pessoa jurídica que administra aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede e oferece serviços de intermediação por tecnologia de viagens a usuários e motoristas previamente cadastrados;



III - passageiro: pessoa a quem o serviço de transporte é efetivamente prestado;

IV - usuário: solicitante do serviço de transporte intermediado pela operadora, passageiro ou não.

§ 2º O motorista exercerá suas atividades como trabalhador autônomo pessoa física, observados requisitos estabelecidos no art. 11-B da Lei nº 12.587, de 2012.

§ 3º O exercício da atividade pelo motorista não gera vínculo de emprego com a operadora, observadas as seguintes condições:

I - inexistência de qualquer relação de exclusividade entre o motorista e a operadora, assegurado o direito de prestar serviços livremente a mais de uma operadora;

II - inexistência de quaisquer exigências relativas a tempo mínimo à disposição e de habitualidade na prestação do serviço;

III – inexistência de qualquer mecanismo que resulte em prejuízo, vantagem ou imposição de condições ao motorista atrelado a taxas de aceitação de propostas de serviços.

Art. 2º Para os fins desta Lei Complementar, consideram-se:

I – Percurso efetivo (PE): soma da distância entre o motorista e a origem do passageiro com a distância entre a origem do passageiro e o destino definido pelo passageiro;

II – Taxa de aceitação de proposta de serviços: proporção das propostas de serviços oferecidas pela operadora que são aceitas pelo motorista.

III – Preço da viagem: valor efetivamente pago por uma viagem pelo usuário tomador dos serviços de transporte intermediado pela operadora e prestado pelo motorista;

IV – Custo de intermediação tecnológica (CIT): parcela do preço da viagem devido à operadora a título de remuneração por qualquer serviço prestado por ela;





V – Valor pago ao motorista (VPM): parcela do preço da viagem efetivamente paga ao motorista deduzida de pedágios, tarifas aeroportuárias ou qualquer outro custo reembolsável pela operadora, acrescida de eventuais prêmios de seguros facultativos retidos pela operadora em favor do motorista;

VI – Taxa de intermediação da viagem (TIV): o quociente resultante da divisão do CIT pela soma do CIT com o VPM, todos referentes a uma única viagem;

VII – Custo global de intermediação tecnológica (CIT Global): soma de todas as CITs auferidas por uma operadora junto a um único motorista e de eventuais desembolsos pagos pelo mesmo motorista a título de remuneração por serviços prestados não relacionados a uma viagem específica pela mesma operadora em um período de apuração fixado;

VIII – Valor global pago ao motorista (VPM Global): soma de todos os VPMs auferidos por um motorista e de eventuais bonificações de qualquer espécie pagas em favor do mesmo motorista não relacionadas a uma viagem específica junto a uma mesma operadora e em um período de apuração fixado;

IX – Taxa média de intermediação (TMI): o quociente resultante da divisão do CIT Global pela soma do CIT Global com o VPM Global, todos relativos a um mesmo período de apuração fixado;

Parágrafo único. O preço da viagem, o VPM e o VPM Global não compreenderão quaisquer liberalidades, como gorjetas, oferecidas pelo usuário ou passageiro ao motorista, as quais deverão ser repassadas na sua integralidade.

## **Seção II**

### **Da associação sindical**

Art.3º O motorista de que trata essa Lei integra a categoria profissional diferenciada de “motorista autônomo de serviços de mobilidade urbana em automóvel”.



Parágrafo único Nenhum motorista será obrigado a filiar-se ou a manter-se filiado ao ente sindical.

Art. 4º As condições de trabalho e de remuneração serão objeto de negociação coletiva entre o sindicato da categoria profissional que represente os motoristas e as operadoras de aplicativo de transporte, observados os limites estabelecidos na Constituição Federal.

§1º Durante o processo de negociação coletiva, as partes envolvidas deverão de boa-fé envidar todos os esforços na busca de soluções consensuais antes de demandarem o Poder Judiciário, de modo a promover a resolução amigável de disputas e fortalecer a autonomia na negociação coletiva, o diálogo e a autocomposição.

§2º Não havendo acordo ou recusando qualquer das partes à negociação coletiva ou à arbitragem, é facultado às mesmas, de comum acordo, ajuizar dissídio coletivo.

§3º As condições estipuladas em negociação coletiva entre as partes não poderão ser derogadas por pactuação de caráter individual.

### **Seção III**

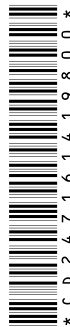
#### ***Das disposições contratuais***

Art. 5º O contrato celebrado entre o motorista e a operadora deve se revestir da forma escrita e estabelecer:

I – a forma como se dará a cobrança pelos serviços de intermediação prestados pela operadora e os respectivos valores, observado o disposto no art. 21;

II – a forma como se dará a cobrança e o recebimento de valores transitórios recebidos de usuários ou passageiros;

III – as condições e a periodicidade do repasse de pagamento de valores transitórios, nunca superior a 5 (cinco) dias úteis após a data da realização da viagem;



IV – os direitos e deveres do motorista quanto ao uso do aplicativo;

V – reembolso do valor retido indevidamente do motorista, acrescido do pagamento de 15% (quinze por cento) do preço da viagem, até o pagamento subsequente;

VI – obrigações e responsabilidades do motorista, incluindo padrões de comportamento, requisitos de segurança e manutenção do automóvel.

Parágrafo único. A operadora é responsável pela modalidade de pagamento, concessão ou tolerância que permita ao passageiro pagar posteriormente o serviço prestado.

Art. 6º A exclusão do motorista somente poderá ocorrer de forma unilateral pela empresa operadora de aplicativo nas hipóteses de fraudes, abusos ou mau uso da plataforma, garantido o direito de defesa, nos termos do art. 24 desta Lei.

## **CAPÍTULO II**

### **DEVERES E DIREITOS DO MOTORISTA**

Art. 7º São deveres do motorista:

- I – observar os termos de uso estabelecidos pela operadora;
- II – manter regular sua inscrição perante as autoridades previdenciárias e de trânsito;
- III – realizar a manutenção do automóvel;
- IV – observar o período obrigatório de repouso.

Art. 8º Dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, o motorista observará um período obrigatório de repouso não inferior a 11 (onze) horas, durante o qual deverá permanecer desconectado de todas as plataformas, facultado o fracionamento, desde que assegurado o mínimo de 6 (seis) horas ininterruptas de descanso.

Art. 9º A inobservância do intervalo de repouso obrigatório, de que trata o art. 8º desta Lei, sujeita o motorista à penalidade de suspensão em



todas as plataformas em que estiver cadastrado e o impedimento de cadastrar-se em nova plataforma por 30 (trinta) dias, aplicada em dobro na reincidência.

§1º As penalidades de que trata este artigo serão impostas ao motorista após lavratura de auto de infração pelo órgão competente de fiscalização do Poder Executivo.

§2º As operadoras deverão disponibilizar, em seus aplicativos, uma funcionalidade que permita a visualização fácil e destacada do quantitativo de horas de conexão e promover a desconexão automática do motorista, caso sua disponibilidade de torne incompatível com o cumprimento do repouso obrigatório.

Art. 10. São direitos do motorista, sem prejuízo de outros decorrentes dos deveres da operadora:

I – prestar serviços em automóvel próprio ou de terceiros, desde que devidamente formalizado em contrato ou em autorização escrita do proprietário, especificamente para o transporte de passageiros;

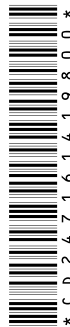
II – compartilhar um mesmo automóvel com outros motoristas cadastrados na mesma operadora;

III – perceber, a expensas do usuário, compensação em razão do cancelamento da viagem iniciada, correspondente ao VPM da viagem completa multiplicada pela fração do PE que tenha sido percorrida até a solicitação de cancelamento;

IV – receber, no pagamento imediatamente subsequente, indenização por retenção indevida do pagamento do serviço prestado fixada em 15% (quinze por cento) do preço da viagem;

V – cancelar a prestação de serviços nas hipóteses autorizadas em lei ou no contrato.

Art. 11. A remuneração mínima do motorista de que trata o inciso I do § 1º do art. 1º será proporcionalmente equivalente ao salário-mínimo nacional, acrescido do ressarcimento dos custos incorridos pelo motorista na prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do disposto em regulamento.



§ 1º Os custos a que se refere o caput contemplam, no mínimo, os custos e as tarifas relativas ao uso do aparelho celular, ao combustível, à manutenção do veículo, ao seguro automotivo, aos impostos e à depreciação do automóvel.

§ 2º Fica estabelecido, como remuneração mínima, o valor horário de R\$ 32,10 (trinta e dois reais e dez centavos), devendo ser contabilizado, para fins desse cálculo, somente o período entre a aceitação da viagem pelo trabalhador e a chegada do usuário ao destino.

§ 3º O valor da remuneração a que se refere o § 2º é composto de R\$ 8,03 (oito reais e três centavos), a título de retribuição pelos serviços prestados, e de R\$ 24,07 (vinte e quatro reais e sete centavos), a título de ressarcimento dos custos incorridos pelo motorista na prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

§ 4º Os valores a que se referem os § 2º e § 3º deste artigo serão reajustados anualmente, em 1º de janeiro, de acordo com a variação integral do Índice Nacional de Preços ao Consumidor – INPC, calculado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

§ 5º A remuneração mínima estabelecida neste artigo será verificada de forma agregada, a cada mês, pela empresa operadora de aplicativo.

§ 6º Caso o valor recebido pelas horas trabalhadas, calculado na forma prevista neste artigo, seja inferior ao valor horário estabelecido, a empresa deverá apurar e realizar o repasse complementar da diferença, observado o prazo previsto na alínea “b” do inciso I-A do caput do art. 30 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, ou recolher a contribuição de que trata o art. 29 desta Lei Complementar na forma do § 3º daquele artigo.

§ 7º É vedado às empresas operadoras de aplicativo limitar a distribuição de viagens quando o motorista atingir a remuneração horária mínima de que trata este artigo.

Art. 12. O motorista não será punido direta ou indiretamente por cancelar a prestação de serviços quando:



- I – o passageiro for terceiro diferente do usuário solicitante;
- II – o usuário requisitar corrida para um número de pessoas maior do que o permitido pela legislação para o veículo solicitado;
- III – o local de partida não for seguro;
- IV – o passageiro estiver com animal de qualquer porte;
- V – o passageiro estiver com volume de bagagem superior à capacidade do veículo;
- VI – o passageiro apresentar comportamento agressivo ou perigoso para saúde ou segurança própria ou do motorista.

§ 1º É facultado ao motorista exigir autorização dos pais ou responsável legal para realizar transporte de passageiro menor de dezesseis de idade desacompanhado.

§ 2º É vedado ao motorista recusar a prestação de serviço para pessoas com deficiência acompanhadas de cão guia, conforme Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005, ou de outro animal de suporte previsto em lei.

### CAPÍTULO III

#### DEVERES E DIREITOS DA OPERADORA

##### *Seção I*

##### *Deveres e obrigações em geral*

Art. 13. A atuação das operadoras observará os princípios da transparência nas operações, da minimização dos riscos associados aos serviços prestados, da promoção de um ambiente de prestação de serviços justo, livre de discriminação, de violência, de assédio e de situações que degradem a dignidade humana, zelando pelo direito dos motoristas de se organizarem, além do compromisso com a sustentabilidade ambiental e com a redução do impacto ecológico das atividades de transporte.

Art. 14. A operadora é obrigada a:

- I – informar, de forma clara e completa, ao motorista acerca:



a) do preço da viagem, dos custos de intermediação e outros componentes do preço da viagem, da TIV e do VPM da viagem;

b) do agregado mensal de suas operações, em forma de relatório que contemple, no mínimo, somatório de todos VPMs, VPM global, somatório de todos CITs, CIT global, TMI e retenções legalmente estabelecidas;

c) da precificação dinâmica da viagem, quando houver;

II – disponibilizar os dados mínimos da viagem;

III – garantir e operacionalizar a faculdade de parametrização, nos termos dos arts. 16 a 18;

IV – exigir dos usuários, quando se cadastrarem na plataforma, no mínimo, os elementos básicos de identificação;

V – informar ao usuário sobre a precificação dinâmica da viagem solicitada;

VI – promover o fornecimento dos dados e informações pessoais dos motoristas e passageiros, nos termos do art. 27;

VII - cumprir as obrigações de transparência do algoritmo de que trata o Capítulo IV;

VIII – possuir canal humanizado direto para acesso do motorista, sem qualquer diferenciação de disponibilidade ou prioridade de atendimento entre os motoristas cadastrados;

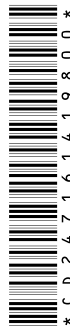
IX – exigir a autorização dos pais ou do responsável legal para o transporte de passageiro menor de dezesseis anos;

X – realizar consulta prévia de antecedentes criminais de motoristas, visando a garantir a segurança de todos os cadastrados.

§ 1º Consideram-se dados mínimos da viagem:

I – a foto e primeiro nome do usuário;

II – nome do bairro e, quando houver, da rua do local de partida e do destino;



- III – nota do usuário e quantidade de viagens;
- IV – distância em quilômetros, até o local da partida;
- V – número de paradas;
- VI – distância em quilômetros, até o destino do passageiro.

§ 2º Entende-se por precificação dinâmica, de que trata o inciso V do *caput*, aquela que ocorre quando aos motoristas são concedidas vantagens financeiras adicionais decorrentes da localização do ponto de partida definido pelo usuário.

## Seção II

### Cadastramento

Art. 15. A prestação de serviços intermediados por operadora de que trata o *caput* do art. 1º desta Lei pressupõe a realização de cadastro pessoal e intransferível dos motoristas e dos usuários dos serviços, observado o disposto na Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais - LGPD) e na Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

§ 1º A operadora tem o dever de diligência na adoção de medidas para prevenir o cadastramento indevido de motorista na plataforma usando dados pertencentes a terceiros.

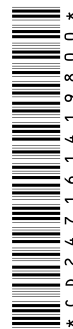
§ 2º Devem constar do cadastro de usuários, no mínimo, os seguintes elementos básicos de identificação:

- a) documento de identificação oficial, com identificação fotográfica;
- b) fotografia facial;
- c) fotografia com o documento previsto na alínea a.

## Seção III

### Parametrização

Art. 16. As operadoras garantirão aos motoristas as faculdades de:





I – delimitar áreas pelas quais não queiram transitar, devendo encerrar o encaminhamento de propostas que impliquem o trânsito do motoristas nessas áreas;

II – definir o limite de avaliação mínima exigível de passageiros, que deverá ser respeitado no encaminhamento de propostas de serviços;

III – recusar o transporte de passageiros acompanhados de animal de qualquer porte, ressalvado o disposto no § 2º do art. 12.

Parágrafo único. Com a finalidade de efetivar o disposto no inciso III do *caput* deste artigo, as operadoras disponibilizarão em seus aplicativos a possibilidade de os passageiros informarem se estão acompanhados de animal diverso daqueles referenciados no § 2º do art. 12.

Art. 17. As operadoras garantirão às motoristas e às passageiras a faculdade de determinar, respectivamente, que as passageiras ou motoristas sejam exclusivamente mulheres.

Art. 18. As operadoras que ofereçam recursos para definição de destino pelos motoristas não poderão impor qualquer diferenciação de acesso ao recurso em razão de qualquer condição do motorista ou de seu automóvel.

Art. 19. A operadora, quando intervier na formação do preço da viagem, deverá:

I – permitir que cada motorista defina e altere, a qualquer momento, os valores mínimos exigíveis por quilômetro e por minuto para a realização de uma viagem;

II – oferecer aos motoristas apenas as propostas de serviços cujos VPMs sejam iguais ou superiores ao VPM mínimo exigível da viagem (VPMmín), definido no § 1º deste artigo;

III – apresentar a proposta de serviço ao motorista indicando, no mínimo:

a) o VPM; e



b) a vantagem da viagem, definida como o quanto o VPM da viagem é percentualmente superior ao VPMmín;

IV – garantir que eventuais paradas e destinos intermediários solicitados após o início da viagem sejam remunerados com base nos parâmetros mínimos definidos no inciso I do *caput*, acrescidos percentualmente da vantagem da viagem definida no inciso III deste artigo.

§ 1º O VPM mínimo exigível da viagem de que trata o inciso II do *caput* deste artigo será calculado mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$\text{VPMmín} = (\text{PE}_{\text{km}} \times \text{mín}_{\text{km}}) + (\text{PE}_{\text{t}} \times \text{mín}_{\text{t}})$$

Onde:

VPMmín = VPM mínimo exigível da viagem;

$\text{PE}_{\text{km}}$  = distância do percurso efetivo da viagem;

$\text{mín}_{\text{km}}$  = mínimo exigível por quilômetro previsto no inciso I do *caput* deste artigo;

$\text{PE}_{\text{t}}$  = tempo estimado em minutos para percorrer o percurso efetivo da viagem;

$\text{mín}_{\text{t}}$  = mínimo exigível por minuto previsto no inciso I do *caput* deste artigo.

Art. 20. A operadora, quando permitir a livre negociação do preço da viagem, deverá observar o disposto no inciso I do *caput* do art. 19 e informar ao motorista, em cada proposta de serviço, o respectivo VPMmín, a título de referência para a precificação da viagem.

#### Seção IV

##### Do limite da taxa média de intermediação

Art. 21. A operadora cuja remuneração pelos serviços de intermediação seja integral ou parcialmente proporcional a qualquer componente do preço da viagem deve definir o limite máximo da TMI e divulgá-lo a todos os motoristas cadastrados.

§ 1º O período de apuração do limite máximo da TMI não será superior a 30 dias (trinta) mês.



§ 2º A operadora pode alterar o limite máximo de taxa média previsto no *caput*, desde que informe essa alteração com antecedência mínima de 5 (cinco) dias e realize eventuais compensações financeiras necessárias para que o limite previamente definido seja respeitado antes da entrada em vigor do novo limite estipulado.

## Seção V

### Vedações e Autorizações

Art. 22. É vedado às operadoras que ofereçam diferentes categorias de serviços decorrentes do tipo de automóvel usado no transporte rebaixar sua categoria, uma vez que já tenha sido listado em categoria superior.

Parágrafo único. A identificação do automóvel se dará, no mínimo, por marca, modelo, ano de fabricação e ano do modelo.

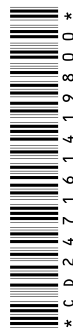
Art. 23. É lícito à operadora, sem prejuízo da relação de trabalho autônomo:

I – estabelecer normas e procedimentos para assegurar a segurança do aplicativo e da plataforma, assim como dos motoristas, usuários e passageiros, com o intuito de prevenir fraudes, abusos ou utilizações inadequadas, desde que explicitadas nos termos de uso ou contratos firmados com motoristas ou usuários;

II – implementar diretrizes para a manutenção e elevação da qualidade dos serviços por ela intermediados, incluindo medidas como suspensões, bloqueios e exclusões;

III – utilizar sistemas de monitoramento em tempo real para o acompanhamento da prestação de serviços e das rotas percorridas, observado o disposto na LGPD;

IV – implementar sistemas de avaliação tanto para motoristas quanto para usuários, fomentando um ambiente seguro e de confiança mútua na plataforma;



V – ofertar programas de capacitação e desenvolvimento, além de benefícios e incentivos, monetários ou de outra natureza, aos motoristas, promovendo seu aprimoramento contínuo e engajamento.

## Seção VI

### **Sanções aplicáveis ao motorista**

Art. 24. As suspensões, bloqueios, exclusões e demais penalidades aplicadas ao motorista por força dos termos de uso ou do contrato, dependerão da prévia comunicação da operadora ao motorista, observado o seguinte:

I - apresentação de resumo do suposto ocorrido, o nome do usuário ou passageiro e as informações sobre a viagem, respeitado o sigilo de dados sensíveis, na forma da LGPD, mas de forma que não impeça ou obstrua o direito de defesa;

II - indicação expressa das cláusulas dos termos de uso ou do contrato que tenham sido infringidas, vedada a indicação de cláusulas genéricas, que não definam objetivamente a ação ou omissão que ensejaram a sanção;

III - prazo de 5 (cinco) dias úteis para apresentação de defesa pelo motorista e de 2 (dois) dias úteis para a resposta pela operadora, sob pena de encerramento imediato do procedimento em andamento;

IV - proibição de uso de Inteligência Artificial (IA) para qualquer tipo de julgamento.

§ 1º As sanções de que trata o *caput* poderão ser aplicadas, sem a prévia oitiva do motorista, em casos de:

I - maus-tratos de pessoa idosa, de enfermo ou de pessoa com deficiência durante a prestação do serviço;

II - agressão física ou sexual praticadas em serviço contra qualquer pessoa, observado direito à legítima defesa, própria ou de outrem;



- III - abandono de passageiro em situação que configure risco à sua segurança;
- IV - embriaguez em serviço, registrada por autoridade de trânsito;
- V - agressão verbal ou escrita, por meio das funcionalidades de comunicação dos aplicativos.

Art. 25. Em caso de denúncia de comportamento que configure crime, a operadora dará ciência ao motorista no prazo de 3 (três) dias úteis da ciência dos fatos ocorridos, com todas as informações de que disponha, podendo promover a suspensão preventiva da conta por 15 (quinze) dias, impossibilitando o atendimento a solicitações de viagens, mas não o acesso a informações e demais funcionalidades.

§ 1º Na hipótese de que trata o *caput*, a operadora solicitará do passageiro o envio do correspondente boletim de ocorrência, no prazo de 3 (três) dias úteis, podendo estender a suspensão preventiva ao motorista até a conclusão do procedimento instalado por autoridade policial ou judicial.

§ 2º Caso o boletim de ocorrência policial não seja apresentado no prazo assinalado, a operadora encerrará o procedimento sob sua responsabilidade em relação ao motorista.

§ 3º Configurando-se a hipótese de denúncia caluniosa por parte do passageiro, deverá a operadora disponibilizar ao motorista todas as informações necessárias para que o profissional adote as providências cabíveis.

## CAPÍTULO IV DA TRANSPARÊNCIA DO ALGORITMO

Art. 26. Os motoristas e passageiros têm o direito de receber, previamente à utilização dos serviços prestados pela plataforma, de forma acessível, informações claras, públicas e objetivas, ressalvados os segredos industrial e comercial, quanto aos seguintes aspectos:



I – descrição geral dos fatores que influenciam a ordem de recebimento e a distribuição de viagens;

II – critérios de monitoramento, pontuação e avaliação do motorista e do passageiro;

III – os tipos de dados e informações pessoais coletados dos passageiros e motoristas, a forma como foram obtidos e finalidades específicas do tratamento, nos termos da LGPD, quando aplicável;

IV – principais características associadas à utilização de sistemas automatizados para fins de prestação dos serviços, seja por meio de inteligência artificial ou não, quando aplicável.

§ 1º As informações de que trata o inciso III englobam os dados pessoais e gerados pelos motoristas ou passageiros que sejam coletados, analisados, agrupados, processados ou tratados por meio de sistemas eletrônicos ou aplicativos, observando-se a legislação específica sobre o tema, quando aplicável.

§ 2º As informações de que tratam o inciso IV devem conter, no mínimo, ressalvados os segredos industrial e comercial:

I – descrição geral do sistema e dos algoritmos utilizados, incluindo os tipos de decisões, recomendações ou previsões que se destina a fazer;

II – destaque para os principais parâmetros utilizados para determinação da ordem de recebimento e distribuição de viagens;

III – as finalidades das decisões automatizadas e seus principais parâmetros, incluindo a forma como os dados e informações pessoais influenciam tais decisões;

IV – as categorias de dados e informações pessoais captadas e utilizadas no âmbito de seus sistemas automatizados, de modo anonimizado ou não, quando aplicável;

V – as medidas adotadas pela plataforma para mitigar os riscos envolvidos na prestação dos serviços, incluindo mecanismos para correção de



vieses, discriminações e outros padrões algorítmicos que possam representar potencial prejuízo aos trabalhadores.

Art. 27. A empresa operadora de aplicativo deverá garantir a portabilidade dos dados ou informações pessoais coletados, mediante requisição expressa dos motoristas ou passageiros, inclusive para fins de criação de perfis em outras plataformas que incluam, no mínimo, a totalidade de viagens realizadas e suas respectivas avaliações.

§ 1º A regulamentação da matéria deverá dispor sobre os tipos de dados e informações pessoais a serem objeto da portabilidade bem como critérios tecnológicos a serem observados pelas plataformas, com a adoção preferencial de tecnologias, padrões e formatos abertos, de modo a garantir a padronização na disponibilização das informações e sua comunicação e interoperabilidade com outros sistemas, sem o comprometimento da qualidade das informações e observando-se os princípios de segurança da informação aplicáveis.

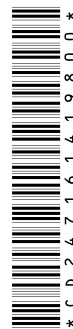
## CAPÍTULO V

### DA PROTEÇÃO PREVIDENCIÁRIA DO MOTORISTA

Art. 28. Para fins de enquadramento previdenciário, o trabalhador que preste o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em automóvel, com intermediação de operadora de aplicativo, nos termos do disposto no art. 1º, será considerado contribuinte individual e sua contribuição será calculada mediante a aplicação da alíquota de 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento) sobre seu salário de contribuição, observado o limite máximo do Regime Geral de Previdência Social (RGPS).

Parágrafo único. O salário-de-contribuição de que trata o caput corresponde a 25% (vinte e cinco por cento) do valor bruto pelos serviços de transportes recebido no mês pelo motorista.

Art. 29. Fica instituída, com base no §4º do art. 195 da Constituição, a Contribuição Social para a Seguridade Social a cargo da



operadora de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros de que trata o inciso II do § 1º do art. 1º desta Lei.

§ 1º A contribuição de que trata o caput terá alíquota de 20% (vinte por cento), incidente sobre o salário de contribuição do motorista que preste serviço intermediado pela operadora, no mês, calculado na forma prevista no parágrafo único do art. 28.

§ 2º Não se aplica à contribuição de que trata o caput o limite máximo do RGPS, a que se refere o § 5º do art. 28 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.

§ 3º Na hipótese em que a operadora não fizer a complementação de que trata o § 6º do art. 11, a alíquota da contribuição de que trata o caput, no que concerne ao salário-de-contribuição do motorista que deixou de receber a remuneração mínima prevista no art. 11, será apurada por meio da seguinte fórmula:

$$\text{Avo} = 100 \times ((8,8275/R) - 0,075)$$

Onde:

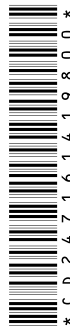
Avo = alíquota variável da operadora dada em percentual;

R = a remuneração horária do motorista a que se refere o §2º do art. 11 desta Lei;

§ 4º Caso a operadora opte por recolher a contribuição de que trata o caput com alíquota prevista no § 3º, a remuneração mínima por hora proporcionalmente equivalente ao salário-mínimo nacional, de que trata o art. 11, em relação ao segurado mencionado no § 3º, será considerada, para todos os fins previdenciários, como alcançada no mês de referência.

§ 5º A contribuição de que trata o caput será administrada pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e estará sujeita às mesmas condições, prazos, sanções e privilégios constantes das normas gerais ou especiais pertinentes às demais contribuições administradas por aquele órgão.

Art. 30. As operadoras ficam obrigadas a:





I - prestar as informações relativas aos segurados de que trata o art. 28 e às contribuições de que tratam os arts. 28 e 29 realizadas à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda, ao Instituto Nacional do Seguro Social e ao Ministério do Trabalho e Emprego, na forma prevista em regulamento; e

II - arrecadar, até o dia vinte do mês seguinte ao da competência, os valores devidos pelos trabalhadores, conforme o disposto no art. 21 e no art. 30, inciso I-A, alíneas “a” e “b”, da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.

Parágrafo único. O desconto da contribuição a que se refere o inciso II do caput presume-se feito oportuna e regularmente pela operadora, que ficará diretamente responsável pela importância que deixou de arrecadar ou que arrecadou em desacordo com o disposto nesta Lei Complementar.

Art. 31. O produto da arrecadação da contribuição de que trata o art. 29 e dos acréscimos legais incidentes será destinado, em caráter exclusivo, ao pagamento de benefícios do Regime Geral de Previdência Social e creditado diretamente ao Fundo do Regime Geral de Previdência Social, de que trata o art. 68 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Art. 32. A Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 21. ....

.....

.

§ 2º-A A alíquota de contribuição do segurado contribuinte individual que preste o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em automóvel, com intermediação de empresa operadora de aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede, será de 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento) sobre seu salário de contribuição, corresponde a 25% (vinte e cinco por cento) do valor bruto auferido no mês pelo trabalhador com a referida atividade, observado o limite máximo do Regime Geral de Previdência Social.

.....” (NR)

#### “CAPÍTULO IV-A



**DA CONTRIBUIÇÃO DA EMPRESA OPERADORA DE APLICATIVO DE INTERMEDIÇÃO DE SERVIÇO PRIVADO DE TRANSPORTE**

Art. 23-A. Constitui receita da Seguridade Social a contribuição da empresa que opere aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede para oferecer serviços de intermediação a contribuinte individuais que prestem o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros e a usuários previamente cadastrados, incidente, à alíquota de 20% (vinte por cento), sobre o valor total dos salários-de-contribuição daqueles trabalhadores, na forma prevista no § 13 do art. 28 desta Lei.” (NR)

“Art. 28. ....

§ 13. Considera-se remuneração auferida pelo contribuinte individual que presta o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros intermediado por empresa que opere aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede o montante correspondente a 25% (vinte e cinco por cento) do valor bruto recebido pelo trabalhador pelos referidos serviços, observado o limite máximo a que se refere o § 5º deste artigo.” (NR)

“Art. 30. ....

I-A - a empresa que opere aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros ou outra plataforma de comunicação em rede, de que trata o art. 23-A desta Lei, é obrigada a:

a) arrecadar as contribuições do segurado a que se refere o § 2º-A do art. 21 desta Lei, descontando-as da respectiva remuneração; e

b) recolher os valores arrecadados na forma da alínea “a” deste inciso, assim como as contribuições a seu cargo na forma do art. 23-A desta Lei, até o dia 20 (vinte) do mês subsequente ao da competência;

.....” (NR)

Art. 33. O §1º do art. 68 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso III-A:

“Art. 68.....

§ 1º.....

Apresentação: 28/05/2024 15:49:27.683 - CICS  
PRL 1.CICS => PLP 12/2024  
**PRL n.1**

\* C D 2 4 7 1 6 1 4 1 9 8 0 0 \*



.....  
.  
III-A - receita da contribuição social para a seguridade social prevista no art. 23-A da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991;  
.....” (NR)

Art. 34. O inciso III do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 11-A.....  
Parágrafo único. ....

.....  
.  
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, salvo se configurado o vínculo de emprego entre o motorista e a pessoa jurídica operadora do aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede.” (NR)

**Capítulo VI**

**Do acesso ao crédito**

Art. 35. Dê-se a seguinte redação ao Capítulo II-A da Lei nº 13.999, de 18 de maio de 2020:

**“CAPÍTULO II-A**

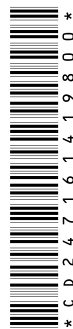
**DOS PROFISSIONAIS LIBERAIS E DOS PRESTADORES DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE REMUNERADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS**

Art. 3º-A .....

Art. 3º-B Os prestadores de serviços de transporte remunerado individual de passageiros em automóveis poderão contratar financiamentos pelo Pronampe para aquisição de automóvel novo, observadas as seguintes condições:

I - taxa de juros anual máxima igual à taxa do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic), acrescida de 2,0% (dois por cento);

II - prazo de até 60 (sessenta) meses para o pagamento;



III - valor da operação limitado a 90% (noventa por cento) do custo de aquisição de automóvel novo e de equipamentos de adaptação para acessibilidade ou R\$ 135 mil (cento e trinta e cinco mil reais), o que for menor; e

IV – alienação fiduciária em garantia da operação.

§ 1º Com exceção do expressamente disposto neste artigo, todas as demais disposições do Pronampe deverão ser observadas para as operações de que trata este artigo.

§ 2º Só poderão se beneficiar da linha de crédito de que trata este artigo os prestadores de serviços que não tenham contraído operações de crédito no Pronampe nos três anos anteriores à data de contratação.

§ 3º A garantia do Pronampe nas operações de que trata este artigo será subsidiária e nunca superior ao valor da dívida que sobejar ao apurado na execução da garantia principal prevista no inciso IV deste artigo.”

## CAPÍTULO VII

### TRIBUTAÇÃO

Art. 36. O art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º.....

II – 60% (sessenta por cento) do rendimento bruto decorrente do transporte de passageiros, observado o disposto no § 2º deste artigo.

§ 1º .....

§ 2º A base de cálculo prevista no inciso II do caput deste artigo será de 25% (vinte e cinco por cento) pelo prazo de 5 (cinco) anos, na forma do disposto no art. 142, inciso I, da Lei nº 14.791, de 29 de dezembro de 2023 (Lei de Diretrizes Orçamentárias).” (NR)

Art. 37. O art. 3º da Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, numerando-se o atual parágrafo único como § 1º:

“Art. 3º.....

§ 1º .....

§ 2º As alíquotas da contribuição de que tratam os incisos I e II-A do caput deste artigo serão de 15,1% (quinze inteiros e um décimo por cento) e de 20,1% (vinte inteiros e um décimo por cento), respectivamente, até 31 de dezembro de 2024.” (NR)

Art. 38. O art. 1º da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com a seguinte redação:



“Art. 1º.....  
 .....

VI – motoristas de aplicativo de que trata a Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, que exerçam a atividade comprovadamente, há no mínimo 3 (três) anos e que atendam os seguintes requisitos:

- a) comprovem o exercício da atividade na Declaração anual de ajuste do Imposto de Renda da Pessoa Física;
- b) comprovem o exercício de, no mínimo, 3.000 horas de atividade como motorista de aplicativo nos últimos três anos, mediante apresentação de certidão fornecida pela empresa operadora de aplicativo de transporte onde conste o número de horas que o motorista ficou à disposição da empresa nos últimos três anos. ....”  
 (NR)

## Capítulo VIII

### Das sanções

Art. 39. A infração das disposições desta Lei Complementar, quando se tratar de ação ou omissão generalizada, sujeitará a operadora ao pagamento de multa de 0,1% (um décimo por cento) a 1% (um por cento) do valor do faturamento bruto da operadora, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Parágrafo único. Em caso de reincidência, as multas cominadas serão aplicadas em dobro.

## Capítulo IX

### Das disposições finais e transitórias

Art. 40. A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e a Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego, em cumprimento ao disposto no art. 20-A da Lei nº 10.593, de 6 de dezembro de 2002, poderão firmar convênio ou instrumento congêneres para compartilhar, por meio digital, registros de informações



disponíveis sobre pagamentos, notas fiscais e recibos relacionados à prestação de serviços de que trata esta Lei Complementar.

Art. 41. A Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e a Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego, observadas as respectivas competências, fiscalizarão a regularidade e a veracidade das informações prestadas pelas operadoras de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros no Sistema Simplificado de Escrituração Digital das Obrigações Previdenciárias, Trabalhistas e Fiscais – eSocial, que deverá ser adequado para os fins desta Lei Complementar.

Parágrafo único. O fornecimento de dados e informações à Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda e à Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego não viola as disposições da LGPD, por seu enquadramento no disposto no inciso III do caput do art. 7º da referida Lei, e soma-se ao dever de transparência e de colaboração das empresas perante o Estado.

Art. 42. Ao trabalhador de que trata esta Lei Complementar não se aplica a opção de que trata o art. 18-A da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

Art. 43. O Poder Executivo, com vistas ao cumprimento do disposto nos arts. 5º, inciso II, 12 e 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, estimará o montante da renúncia fiscal decorrente do disposto nesta Lei e o incluirá no demonstrativo a que se refere o § 6º do art. 165 da Constituição Federal, que acompanhará os projetos de lei orçamentária cuja apresentação se der após 60 (sessenta) dias da publicação desta Lei Complementar.

Art. 44. Esta Lei Complementar entra em vigor no primeiro dia do quarto mês subsequente ao de sua publicação.

Parágrafo único. O art. 38 desta Lei produzirá efeitos por 5 (cinco) anos a partir de 1º de janeiro do ano subsequente àquele em que for cumprido o disposto no art. 43.



Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado AUGUSTO COUTINHO  
Relator

2024-4738

