

COMISSÃO DE INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 12, DE 2024

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 intermediação 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 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.

As 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.

Apresentamos, inicialmente, um substitutivo que demandou um grande esforço concentrado em pouco tempo. Tínhamos a meta de promover um ambiente que, ao mesmo tempo, garantisse um mínimo de autonomia, segurança, direitos e transparência ao motorista, preservasse a liberdade de decisão das plataformas no que diz respeito à gestão de seus negócios, evitasse a supressão de corridas viáveis, cuidasse dos interesses de passageiros e preservasse interesses públicos relevantes. Nossa liberdade foi limitada por demandas legítimas do governo, que, consciente do desequilíbrio previdenciário decorrente da legislação em vigor, impuseram condições que impediriam a satisfação plena do pleito dos motoristas. Por uma questão de responsabilidade,



não ousamos propor algo que sabíamos inviável com a única finalidade de satisfazer a categoria dos motoristas.

Propusemos uma solução que nos pareceu equilibrada e, para tanto, lemos todas as propostas que nos foram enviadas, incorporamos o que pareceu adequado, mas rejeitamos a maioria, porque muitos dos propósitos eram incompatíveis com a realidade. É claro que queríamos preservar ganhos dos motoristas, mas haveria um limite intransponível, que é a máxima disposição do cliente em pagar por uma corrida, em outras palavras, é impossível dar ao motorista R\$ 20, se o cliente só aceita pagar R\$15. Sempre tivemos isso em mente, e o resultado de desrespeitar essa verdade autoevidente seria a supressão de corridas, ao invés de aumento de ganhos dos motoristas. Muito do que concebemos era para preservar os ganhos dos motoristas por meio do alinhamento de seus ganhos aos interesses das plataformas, não queríamos ser desonestos com os motoristas propondo soluções que, ao fim e ao cabo, piorariam sua situação, por mais que parecessem procedentes.

Era preciso separar o que era baixo ganho por eventual abuso de plataforma do que era baixo ganho por oferta descompassada da demanda. Para o primeiro caso propusemos alternativas, para o segundo nada havia que estivesse ao nosso alcance. Ousamos contestar ideias fixas tecnicamente injustificáveis dos motoristas que julgávamos decorrentes de uma incompreensão de questões agregadas do mercado. Nesse sentido, apesar do custo político, optamos por não atender demandas que pareciam razoáveis, mas que sabíamos baseadas em conjecturas inválidas.

É o caso do pedido de valor mínimo por viagem. Nós queríamos garantir que os motoristas, ao invés de rodarem sem passageiros, ganhassem um mínimo que fosse em caminhos de baixa demanda. Ou que motoristas de baixo custo pudessem se dedicar a viagens que aos demais não interessariam, atendendo passageiros que, de outra forma, não fariam parte da rede das plataformas. As viagens de baixo valor, com a solução que propusemos inicialmente, não seria um aviltamento dos ganhos possíveis, mas a salvação de corridas que de outra forma não seriam realizadas. Julgaram nosso texto descontextualizado de todo novo arcabouço legal que seria por ele construído e fizeram conclusões erradas com base na realidade ainda posta.



Nós sabíamos que o substitutivo inicialmente apresentado precisava passar pelo duro teste da crítica e, garanto, ansiávamos por essas críticas, pois queríamos ver o que não havíamos visto de início e, imbuídos dessa consciência, aperfeiçoar o texto pelas mãos de muita gente.

Infelizmente, por natureza do próprio tema legislado, nosso substitutivo tinha complexidades necessárias, que tolheram uma compreensão imediata. Apesar disso, autoproclamadas lideranças dos motoristas, em pouco tempo, atacaram o texto com argumentos inválidos, dizendo haver o que não havia ou não haver o que, de fato, havia. Por meio de leituras erradas decorrentes do açodamento e até mesmo de pura má intenção, jogaram à lama o que construímos virando madrugadas. Chegaram a dizer que era texto feito para plataformas, ainda que tenhamos processado mais de quinze páginas de insatisfações e críticas ao substitutivo feitas por essas mesmas plataformas.

Mas a hora é tarde, e o ideal precisou ceder passo ao minimamente aprovável, tentamos abrir caminho com uma solução inicial e nos vemos agora recolhendo os cacos de uma ideia cuidadosamente concebida. Apesar de tudo não baixamos a guarda e seguimos em frente com o pouco que ainda temos. Nessa oportunidade e nas vindouras, até mesmo junto a outros relatores, peço aos motoristas: não se furtem de ler e tirar suas próprias conclusões, ou, pelo menos, confiem suas demandas a líderes capazes e sem agendas ocultas. Não posso ir além de minhas palavras, mas afirmo, desde o início desta relatoria, me ocupei de pensar em todos envolvidos, plataformas, motoristas, passageiros e até o restante da sociedade, em questões de interesse público. Assim continuarei até que o trabalho seja feito, e ele segue com um novo substitutivo.

Retomando a linha argumentativa, em breve histórico da evolução da temática, após a pacificação do debate sobre a regularidade da prestação de serviços de transporte intermediados por plataformas e das competências para sua regulação, seguiu-se um debate institucional 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.



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.

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 de 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.

O substitutivo que apresentamos, adicionalmente, propõe que as plataformas ofereçam informações a respeito dos fatores que influenciam a ordem de recebimento e distribuição de viagens, os critérios de pontuação e



avaliação do motorista e do passageiro, bem como os tipos de dados e informações pessoais coletados pela operadora.

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 dos 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, no ano de 2022, 778 mil trabalhadores que tinham como principal meio de vida serviços de transporte de passageiros por intermédio de aplicativos¹. Números mais recentes levantados a pedido do setor econômico² 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 e demais trabalhadores no Brasil. De acordo

¹ Disponível em <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38160-em-2022-1-5-milhao-de-pessoas-trabalham-por-meio-de-aplicativos-de-servicos-no-pais#:~:text=O%20rendimento%2Fhora%20dos%20motoristas,plataformizados%20contribu%C3%ADam%20para%20a%20previd%C3%A2ncia>. Acesso em 23 mai. 2024.

² 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. Disponível em <https://cebrap.org.br/cebrap-e-amobitec-lancam-estudo-sobre-mobilidade-urbana-e-logistica-de-entregas-no-brasil/>.



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 privado³.

Observa-se, portanto, o grande desafio que essa nova forma de trabalho, intermediado por aplicativos, apresenta: 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.

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 na evasão fiscal e aumento na 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 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 deficitário⁴, sobretudo no longo prazo. Especialistas apontam que o MEI, tal como existe

³ Disponível em <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38160-em-2022-1-5-milhao-de-pessoas-trabalham-por-meio-de-aplicativos-de-servicos-no-pais#:~:text=O%20rendimento%2Fhora%20dos%20motoristas,plataformizados%20contribu%C3%ADam%20para%20a%20previd%C3%A2ncia>. Acesso em 23 mai. 2024.

⁴ 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. Acesso em 23 mai. 2024.



hoje, sem a adesão maciça dos trabalhadores de aplicativos, representa um déficit atuarial da ordem de R\$ 1,4 trilhão⁵.

Esse caminho, sem sombra de dúvidas, acabaria por aumentar consideravelmente o subsídio público ao regime de previdência, 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 remuneração paga ao trabalhador. Por outro lado, essas empresas de tecnologia tiram substancial proveito econômico do trabalho prestado por mais de um milhão 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, 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 milhões⁶, 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 da relação do trabalhador com a previdência.

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

⁶ 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.



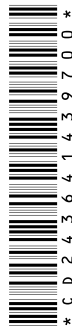
Acerca da base de incidência da contribuição do motorista de aplicativo, enquadrado como contribuinte individual, o texto do projeto é ambíguo e não muito claro sobre a limitação desse valor ao salário mínimo. De um lado, o caput e o § 1º do art. 10 do Projeto falam em “salário-de-contribuição, observado 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 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 às alíquotas a cargo dos motoristas e das operadoras de aplicativos. Essa categoria de trabalhadores tem expressado de forma reiterada extrema discordância com a vedação do seu enquadramento como MEI. Como já afirmado, concordamos com o Governo em manter essa proibição, a bem do equilíbrio e sustentabilidade do nosso sistema de proteção social contributivo.

Notamos por outro lado que, há muito, as plataformas têm manifestado publicamente a intenção de até mesmo pagar a contribuição dos motoristas de aplicativos, o que somente não foi encampado em função de a previdência pressupor, necessariamente, o caráter contributivo da participação do segurado no sistema (caput do art. 201 da Constituição), não podendo haver filiação sem o correspondente pagamento e contribuições pelo próprio trabalhador.

Considerando todos esses aspectos, propomos, no nosso substitutivo, uma melhor distribuição do ônus previdenciário para o setor, por meio da redução da alíquota da contribuição do motorista de 7,5% para 5%, compensada de imediato com o aumento da alíquota da nova contribuição social a cargo das plataformas para 22,5%.



Dessa maneira, preservando a arrecadação previdenciária estimada pelo Governo, promovemos um melhor equilíbrio na distribuição do custeio exigido pelo aprimoramento da inclusão previdenciária dos motoristas de aplicativos. Essa alíquota torna a contribuição do motorista semelhante àquela do MEI, com a importante diferença de que o contribuinte individual que presta serviços de transporte por aplicativos conta com o reforço no financiamento da política de previdência advindo da nova contribuição a ser paga pelas empresas de intermediação tecnológica, o que no caso do MEI não se verifica.

Outro aprimoramento que julgamos importante fazer por meio do substitutivo diz respeito à definição de salário de contribuição do motorista. A partir de sugestões do Governo definimos que o limite mínimo do salário de contribuição do motorista de aplicativo será tomado no seu valor mensal, diário ou horário, considerada, para esse fim, a jornada de 176 horas mensais.

Ao longo das discussões sobre a parte previdenciária, recebemos diversas manifestações de preocupação com a regra da retenção da contribuição previdenciária do motorista, sobretudo nos casos em que a atividade é explorada apenas eventualmente por pessoas que possuem outra ocupação profissional principal. Muitos indagam se essa retenção não seria injusta com trabalhadores que já recolhem, por exemplo, contribuições previdenciárias pelo teto do RGPS.

Essa inquietação tem seus fundamentos, pois, de acordo com levantamentos sérios feitos para entender melhor o setor cerca de 30% dos motoristas de aplicativo fazem corridas com a finalidade de complementar suas rendas e não como principal meio de sustento⁷. É o caso de trabalhadores que possuem vínculos de emprego formal e prestam serviços de transporte por aplicativo como um bico ou como uma maneira de compartilhar os custos de uma volta para casa após um dia de trabalho. Nesse aspecto, é importante não perder de vista que esse trabalhador, em regra, já possui proteção social decorrente do emprego formal, não sendo ele o alvo da preocupação de todo o esforço de inclusão previdenciária promovido pela discussão do PLP nº 12, de 2024.

Em face desse aspecto, propomos no Substitutivo a inclusão de dispositivos para estabelecer que o motorista de aplicativo que possuir outras

⁷ 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. Disponível em <https://cebrap.org.br/cebrap-e-amobitec-lancam-estudo-sobre-mobilidade-urbana-e-logistica-de-entregas-no-brasil/>.



fontes de renda do trabalho (vínculo de emprego ou de empregado doméstico; atuação como trabalhador avulso ou em outras atividades enquadráveis como de contribuinte individual) deverá, na forma do regulamento, comunicar a todas as operadoras de aplicativos de transporte que usou no mês, para fazer corridas, a remuneração recebida até o teto do RGPS, em todos os vínculos e fontes. A ideia é permitir com que os responsáveis pela retenção e recolhimento de sua contribuição possam apurar corretamente o salário de contribuição, evitando-se, sempre que possível, retenções além do teto do RGPS, o que pode ocorrer e deve ser evitado ao máximo em razão da burocracia para o trabalhador reaver esses valores.

Um outro pleito, dessa vez oriundo das plataformas tecnológicas mais novas e menores em termos de participação no mercado de intermediação de serviços de transporte de passageiros, está relacionado a uma distorção que a escolha da base de cálculo da nova contribuição social a cargo das operadoras de aplicativo poderia gerar.

Como esse novo tributo incide sobre o valor bruto recebido pelo motorista, tem-se uma situação em que, quanto maior a taxa de intermediação do serviço pelo aplicativo, menor seria a remuneração do trabalho e, logo, menor também a contribuição previdenciária da empresa. Em sentido inverso, quanto menor o custo da intermediação tecnológica no valor do serviço de transporte, mais o motorista ganha e, por conseguinte, maior é o valor da contribuição a cargo da operadora de aplicativo.

Em outros termos, a operadora que possui capacidade de extrair mais receitas pelas corridas intermediadas consegue também pagar uma contribuição menor, pois diminui a base de incidência do referido tributo, ao passo que as operadoras que, querendo ingressar nesse mercado cobrando taxas menores como forma de oferecer alguma vantagem competitiva para motoristas e passageiros, o que limita os ganhos do aplicativo, acabam tendo de arcar com um encargo fiscal proporcionalmente muito maior.

Nesse sentido, é forçoso reconhecer que a formatação dessa contribuição social nova não possui efeitos concorrenciais neutros. Na verdade, ela possui elementos regressivos com o potencial de reforçar a posição de mercado das duas maiores empresas do setor, ao dificultar sobremaneira a entrada de novos competidores que, em tese, podendo ser mais eficientes na



prestação dos serviços de tecnológica e, dessa forma, cobrando taxas de intermediação menores, acabariam tendo de arcar com um ônus tributário proporcionalmente maior. Assim, poderia essa contribuição funcionar como uma barreira a potenciais entrantes no setor.

Um exemplo simples ilustra bem essa situação. Uma operadora grande e já consolidada no mercado conseguiria cobrar uma taxa média de intermediação de 30% e, com isso, em uma corrida sem reembolso com despesas de pedágio que custasse R\$ 100,00, por exemplo, o valor bruto recebido pelo motorista seria de R\$ 70,00. Nesse caso, a base de incidência da contribuição previdenciária seria de R\$ 17,5, gerando um recolhimento de R\$ 3,93 frente a uma receita bruta da empresa de R\$ 30,00 pela operação. Uma corrida de mesmo valor para uma pequena plataforma que cobrasse apenas 5% pela intermediação, contudo, acarretaria uma contribuição de R\$ 5,34, valor maior do que o R\$ 5 (cinco reais) que ela teria de receita bruta sobre a mesma operação.

O efeito concreto dessa situação seria que, enquanto o encargo social pela mesma corrida, para a primeira plataforma, seja da ordem de 13,1% da sua receita nessa operação, para a segunda, esse ônus representaria 106,8%, o que na prática tornaria essa interação econômica inviável, gerando perda de renda para o motorista, de receita para a empresa e de arrecadação para a previdência social. Verifica-se, portanto, haver um sério componente de regressividade na formatação dessa base de cálculo, o que poderia sugerir questionamentos em relação à capacidade contributiva, elemento importante que deve orientar a estruturação de todos os tributos.

Em face desse problema de iniquidade em matéria de tributação, como forma de atenuar a distorção apontada, propomos no substitutivo um limite máximo para a nova contribuição social. Dessa forma, sugerimos que o valor dessa contribuição, considerado o seu montante agregado mensal, não pode superar o limite de 4,5% sobre o valor total cobrado dos usuários do aplicativo pelos serviços de transporte no mês de referência, descontados os valores cobrados para pagamento de pedágios e tarifas aeroportuárias imprescindíveis à prestação do serviço. O propósito não é limitar o quando a operadora de aplicativo pode cobrar dos usuários dos serviços ou o quanto seu encargo social deverá representar em termos percentuais nessas operações. Intenção é



estabelecer um valor máximo a que a contribuição mensal da plataforma poderá chegar, a fim de não penalizar as operadoras menores.

Com isso, esperamos atenuar os desequilíbrios concorrenciais que a nova contribuição poderia gerar no setor, preservando a extraordinária capacidade de inovação da economia digital e o surgimento de modelos alternativos de aplicativos de transporte de passageiros, cujo potencial de melhorar os serviços é significativo e deve ser protegido.

Um outro problema verificado entre os menores aplicativos de transporte existentes no mercado, com atuação geralmente em locais onde as maiores plataformas não operam, diz respeito a um modelo de negócio em que são cobrados dos motoristas cadastrados apenas valores fixos em bases periódicas, denominados de “assinatura”. Após pagarem esse valor fixo, os motoristas podem acessar as corridas solicitadas pelos passageiros, também cadastrados. Nesses casos, os custos de intermediação tecnológica não são extraídos pelo controle sobre os preços dos serviços de transporte e sobre parte que será destinada ao motorista, tampouco dependem do volume de corridas efetuadas no mês.

Diante disso, a fim de preservar a existência dessas iniciativas, que muitas vezes surgem de pequenas cooperativas formadas pelos próprios motoristas de aplicativos, decidimos afastar a incidência da nova contribuição social para operadoras de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros cujo serviço de intermediação seja remunerado exclusivamente por meio de valores mensais fixos predeterminados pagos pelos motoristas cadastrados na plataforma.

Em outra quadra, em relação à limitação das taxas cobradas pelas operadoras, optamos por uma solução simples: limitar a taxa de intermediação a um máximo de 30% aplicável a qualquer viagem. Dessa forma, coibimos abusos em taxas de intermediação, ao mesmo tempo que preservamos a flexibilidade de precificação de viagens pelas operadoras.

Com o fim de controlar abusos no sentido de alguma plataforma direcionar a prestação de serviço em prejuízo da autonomia dos motoristas, vedamos a possibilidade de a plataforma estabelecer qualquer mecanismo que



resulte em prejuízo ou imposição de condições ao motorista atrelado a taxas de aceitação de propostas de serviços.

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 quotidianas 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 expresso que o motorista não será punido por cancelar a prestação de serviços quando o passageiro for diferente do solicitante ou não estiver no local de partida, houver mais pessoas do que o permitido no veículo, o passageiro estiver com animal ou excesso de bagagem, ou o passageiro apresentar comportamento agressivo ou perigoso.

No caso dos animais, ressalvamos, 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. Obrigamos as operadoras a informarem, com antecedência mínima de noventa dias, o eventual desenquadramento de um veículo de determinada categoria, de forma a dar maior segurança a motoristas quanto aos investimentos na aquisição de automóvel. As operadoras deveriam, ainda, exigir uma identificação básica ao cadastrar usuários, informar sobre a precificação dinâmica nas viagens, 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.

Com a finalidade de garantir maior segurança a motoristas e passageiras, estipulamos a obrigatoriedade de criação de filtros que permitissem mulheres optar por fazer viagens apenas com motoristas ou passageiras mulheres. Sabemos que, infelizmente, as mulheres ainda são uma pequena fração do conjunto de motoristas. Na prática, passageiras mulheres que exigissem ser transportadas apenas por motoristas mulheres poderiam ter acesso a pouca oferta de serviços. Ainda assim achamos o filtro adequado, de forma que as próprias passageiras possam avaliar se aceitam menos corridas em troca de maior segurança.

Ainda no quesito segurança, exigimos maior rigor no cadastro de usuários, com a obrigatoriedade de encaminhamento de documento oficial com fotografia facial e de apresentação de fotografia do usuário exibindo o próprio documento oficial.

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 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 coletadas 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. Essa disposição



favorece a entrada de novos aplicativos no mercado, tendo em vista que motoristas e clientes são reticentes em realizar viagens com clientes e motoristas novos, por questão de segurança. Com a portabilidade dos dados, esses agentes conseguiriam utilizar dados próprios gerados em outras plataformas para auferir maior confiabilidade de sua contraparte.

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. 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.

Outra proposta encampada pelo Substitutivo está relacionada à uniformização da base de cálculo da remuneração efetiva do motorista de aplicativo. Se, por um lado, o Governo determinou, para fins previdenciários, que 25% do valor bruto recebido pelo motorista é a retribuição pelos serviços prestado, sendo o restante (75%) relativo a custos incorridos com a atividade (tais como combustível, manutenção do veículo, ao seguro automotivo, aos impostos e à depreciação do veículo automotor, entre outros), não faria sentido a legislação do imposto de renda considerar o percentual de 60% como sendo de rendimentos líquidos para a mesma atividade profissional.

Atentos a esse aspecto, verificamos que o Senado Federal, em maio deste ano, aprovou o Projeto de Lei nº 1.324, de 2022, para promover alterações na Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, para definir em 25% a base de incidência do imposto de renda sobre o rendimento bruto decorrente do transporte de passageiros.

Ainda na questão tributária, propusemos a alteração da Lei 8.989/1995, de forma a garantir isenção de IPI para a aquisição de veículos por motoristas de aplicativos que exerçam essa atividade há, no mínimo, três anos,



com média de mínima de mil horas de atividade anual. A comprovação desses elementos se daria por meio da Declaração anual de ajuste do Imposto de Renda da Pessoa Física em conjunto com certidão emitida pelas plataformas em que operam.

Como mecanismo de acesso ao crédito, propusemos a alteração da Lei 13.999/2020, que institui o Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte – Pronampe. Com a alteração, o motorista poderia financiar até 90% do valor do veículo com taxa SELIC mais 2% e prazo de pagamento de até 60 meses.

Por fim, alongamos o prazo de vigência para 180 dias após a publicação, de forma a viabilizar as alterações operacionais das plataformas necessárias à satisfação da norma em tempo razoável.

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



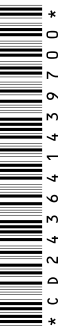
Relator

Apresentação: 01/07/2024 18:15:53.367 - CICS
PRL 3 CICS => PLP 12/2024

PRL n.3



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD243641439700>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Augusto Coutinho



* CD 2 4 3 6 4 1 4 3 9 7 0 0 *

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 12, DE 2024

Dispõe sobre as condições contratuais 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 de trabalho entre o motorista autônomo por aplicativo e a operadora de aplicativo de intermediação 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 3 de janeiro de 2012.

§ 1º Consideram-se:

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

II- operadora de aplicativo de intermediação de transporte ou operadora: a pessoa jurídica que administra aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede que oferece serviços de



intermediação 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 atividades como trabalhador autônomo pessoa física, observados requisitos estabelecidos no art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 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.

§ 4º O motorista de que trata essa Lei integra a categoria profissional de “motorista autônomo de serviços de mobilidade urbana em automóvel” asseguradas as garantias do artigo 8º da Constituição Federal.

Seção II

Das disposições contratuais

Art. 2º 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, observado o disposto no §2º deste artigo;

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.

§1º A operadora é responsável pela modalidade de pagamento, concessão ou tolerância que permita ao passageiro pagar posteriormente o serviço prestado.

§2º A taxa cobrada pela operadora a título de remuneração bruta pelos serviços de intermediação não poderá ser superior a 30% (trinta por cento) do valor pago pelo passageiro.

Art. 3º 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. 18 desta Lei.

CAPÍTULO II

DEVERES E DIREITOS DO MOTORISTA

Art. 4º 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.

Art 5º. 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 se torne incompatível com o cumprimento do repouso obrigatório.

Art. 6º São direitos do motorista, sem prejuízo de outros decorrentes dos deveres da operadora:

I – prestar serviços em automóvel próprio ou de terceiros, desde que, no último caso, autorizado pelo proprietário ou legítimo possuidor;

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;

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. 7º A remuneração bruta do motorista será composta pela fração de 25% (vinte e cinco por cento) a título de serviços prestados e de 75% (setenta e cinco por cento) por indenização de custos.

§ 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.

Art. 8º Considera-se abusiva a punição direta ou indireta do motorista pelo legítimo cancelamento da prestação de serviços.

§ 1º Presume-se legítimo o cancelamento 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 passageiro não estiver no ponto de partida por ele definido;
- 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.

§ 2º É facultado ao motorista exigir autorização dos pais ou responsável legal para realizar transporte de passageiro menor de dezesseis de idade desacompanhado.

§ 3º 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. 9º 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. 10. 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;

b) do agregado mensal de suas operações, em forma de relatório que contemple, no mínimo, somatório de todos os valores pagos pelas viagens realizadas, de todos os ganhos do motorista, de todos os custos de intermediação cobrados pelas operadoras e de todas as retenções legalmente estabelecidas;

c) da precificação dinâmica da viagem, quando houver;

II – disponibilizar os dados mínimos da viagem;

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

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

V – promover o fornecimento dos dados e informações pessoais dos motoristas e passageiros, nos termos do art. 19;

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

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

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

IX – 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 IV do *caput*, aquela que, por fatores e critérios definidos pelas operadoras, importa em um aumento do preço da viagem em determinadas áreas ou regiões.

Art. 11. As operadoras garantirão aos motoristas a faculdade de recusar o transporte de passageiros acompanhados de animal de qualquer porte, ressalvado o disposto no § 3º do art. 8º.

Parágrafo único. Com a finalidade de efetivar o disposto no *caput*, as operadoras disponibilizarão em seus aplicativos a possibilidade de os passageiros informarem se estão acompanhados de animal diverso daqueles referenciados no § 3º do art. 8º.

Art. 12. As operadoras garantirão às motoristas e às passageiras a faculdade de determinar, respectivamente, que as passageiras ou motoristas sejam exclusivamente mulheres.

Art. 13. 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.

Seção II

Cadastramento

Art. 14. 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*.

§ 3º É vedada a recusa ao cadastramento de motorista que atenda aos requisitos previstos no art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Seção III

Vedações e Autorizações

Art. 15. É vedado às operadoras que ofereçam diferentes categorias de serviços decorrentes das características do automóvel usado no transporte rebaixar sua categoria sem a comunicação prévia ao motorista responsável pelo cadastro do



veículo, com antecedência mínima de 90 (noventa) dias

Art. 16. É vedado à operadora estabelecer qualquer mecanismo que resulte em prejuízo ou imposição de condições ao motorista atrelado a taxas de aceitação de propostas de serviços.

Parágrafo único. Considera-se taxa de aceitação de proposta de serviços a proporção das propostas de serviços oferecidas pela operadora que são aceitas pelo motorista.

Art. 17. 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 exemplificadas 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 IV

Sanções aplicáveis ao motorista

Art. 18. 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, observando-se o anonimato do usuário ou do passageiro;

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;

§ 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.

§2º As hipóteses enumeradas nos incisos do §1º deste artigo não excluem outras que justifiquem uma ação imediata, para a proteção do interesse público ou da segurança de motoristas, usuários e passageiros.

CAPÍTULO IV

DA TRANSPARÊNCIA DO ALGORITMO

Art. 19. 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 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;

Art. 20. 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.



CAPÍTULO V

DA PROTEÇÃO PREVIDENCIÁRIA DO MOTORISTA

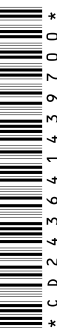
Art. 21. Para fins de enquadramento previdenciário, o trabalhador que preste o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em automóvel, com intermediação de operadora de aplicativo, nos termos do disposto no art. 1º, será considerado contribuinte individual e sua contribuição será calculada mediante a aplicação da alíquota de 5% (cinco por cento) sobre seu salário de contribuição.

§ 1º O salário-de-contribuição de que trata o caput corresponde a 25% (vinte e cinco por cento) da remuneração bruta auferida no mês pelo trabalhador, observados os limites mínimos e máximo do salário de contribuição do Regime Geral de Previdência Social (RGPS).

§ 2º O limite mínimo do salário de contribuição de que trata o § 1º será tomado no seu valor mensal, diário ou horário, considerada, para esse fim, a jornada de 176 horas mensais.

§ 3º O trabalhador de que trata o caput que possuir outras fontes de renda do trabalho, incluindo vínculo de emprego ou de empregado doméstico, ou como trabalhador avulso, ou atuação em outras atividades enquadráveis como de contribuinte individual, deverá, na forma do regulamento, comunicar a todas as operadoras de aplicativos de transporte que tenha utilizado no mês a remuneração recebida até o limite máximo do salário de contribuição, em todos os vínculos e fontes, a fim de que os responsáveis pela retenção e recolhimento de sua contribuição possam apurar corretamente o salário de contribuição sobre o qual deverá incidir a contribuição do segurado, evitando-se, sempre que possível, retenções além do limite máximo de que trata o § 5º do art. 28 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.

§ 4º O salário de contribuição do trabalhador de que



trata o § 1º:

I - será somado à remuneração recebida na condição de segurado empregado, empregado doméstico ou trabalhador avulso, para fins de observância do limite máximo do salário de contribuição, mas não para fins de enquadramento nas faixas de valores a que se refere o caput do art. 28 da Emenda Constitucional nº 103, de 12 de novembro de 2019;

II - será somado à remuneração recebida na condição de contribuinte individual por outra atividade, observadas as seguintes condições:

a) caso a soma das remunerações recebidas não ultrapasse o limite máximo do salário de contribuição, cada empresa aplicará, isoladamente, a alíquota de contribuição definida no art. 21, caput, ou § 2º-A da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, conforme o caso; e

b) se ultrapassado o limite máximo do salário de contribuição, a operadora de aplicativo efetuará o desconto da contribuição prevista no § 2º-A do art. 21 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, conforme o caso, sobre o valor correspondente à diferença entre o referido limite e o total das remunerações sobre as quais já foram efetuadas as retenções e recolhimentos pelas empresas ou pelo próprio segurado.

Art. 22. 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:

I - terá alíquota de 22,5% (vinte e dois inteiros e cinco décimos por cento), incidente sobre o salário de contribuição do motorista que preste serviço intermediado pela operadora, no mês, calculado na forma prevista no no § 1º do art. 21, observado o limite



mínimo do salário de contribuição do RGPS, tomado no seu valor mensal, diário ou horário, considerada, para esse fim, a jornada de 176 horas mensais;

II - não se sujeita ao limite máximo do salário de contribuição do RGPS, a que se refere o § 5º do art. 28 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991;

III - 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.

IV - não poderá, considerado o seu montante agregado mensal, superar o limite de 4,5% (quatro vírgula cinco por cento) sobre o valor total cobrado dos usuários do aplicativo pelos serviços de transporte no mês de referência, descontados os valores cobrados para pagamento de pedágios e tarifas aeroportuárias imprescindíveis à prestação do serviço;

§ 2º Não é sujeito passivo da contribuição de que trata o caput a operadora de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros cujo serviço de intermediação seja remunerado exclusivamente por meio de valores mensais fixos predeterminados pagos pelos motoristas cadastrados na plataforma.

Art. 23. As operadoras ficam obrigadas a:

I - arrecadar, a contribuição dos trabalhadores prevista no art. 21, descontando-as da respectiva remuneração;

II - recolher o valor arrecadado, bem como a contribuição a seu cargo, até o dia vinte do mês seguinte ao da competência, ou até o dia útil imediatamente anterior, se não houver expediente bancário naquele dia;

III - prestar as informações relativas aos segurados de que trata o art. 21 e às contribuições de que tratam os arts. 21 e 22



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;

IV - arrecadar, até o dia vinte do mês seguinte ao da competência, os valores devidos pelos trabalhadores, conforme o disposto no art. 21, § 2º-A, e no art. 30, inciso I-A, alíneas "a" e "b", todos da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.

Parágrafo único. O desconto da contribuição a que se refere o inciso I 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. 24. O produto da arrecadação da contribuição de que trata o art. 22 e dos acréscimos legais incidentes será destinado, em caráter exclusivo, ao pagamento de benefícios do Regime Geral de Previdência Social (RGPS) e creditado diretamente ao fundo de que trata o art. 68 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Art. 25. 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, 5% (cinco por cento) sobre seu salário de contribuição, corresponde a 25% (vinte e cinco por cento) da remuneração bruta auferida no mês pelo trabalhador com a referida atividade, observados o limite mínimo do



salário de contribuição tomado no seu valor mensal, diário ou horário, considerada, para esse fim, a jornada de 176 horas mensais, e o limite máximo do salário de contribuição.

.....” (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 22,5% (vinte e dois inteiros e cinco décimos por cento), sobre o valor total dos salários -de -contribuição daqueles trabalhadores, na forma prevista no § 13 do art. 28 .

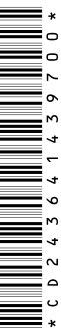
§1º Não se aplica ao salário de contribuição de que trata o caput o limite máximo a que se refere o § 5º do art. 28.

§ 2º Não é sujeito passivo da contribuição de que trata o caput a operadora de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros cujo serviço de intermediação seja remunerado exclusivamente por meio de valores mensais fixos predeterminados pagos pelos motoristas cadastrados na plataforma.”

“Art. 28.

.....
.....
.....
.....

§ 13. Considera-se salário de contribuição do 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) da remuneração bruta recebida pelo trabalhador pelos referidos serviços, observado o



Do acesso ao crédito

Art. 27. 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. 28. O art. 9º da Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art.9º.....
.....
.....

II – 25% (vinte e cinco por cento) do rendimento bruto decorrente do transporte de passageiros, observado o disposto no § 2º deste artigo.

§
1º
.....

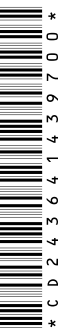
§ 2º A base de cálculo prevista no inciso II do caput deste artigo será de 25% (vinte e cinco por cento) pelo prazo de 5 (cinco) anos, na forma do disposto no art. 142, inciso I, da Lei nº 14.791, de 29 de dezembro de 2023 (Lei de Diretrizes Orçamentárias).” (NR)

Art. 29. Renumere-se o parágrafo único do art. 3º da Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988, como § 1º e acrescente-se o seguinte § 2º ao art. 3º da Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988:

“Art.
º3.....
.....

§1º
.....

§ 2º Até 31 de dezembro de 2029 as alíquotas previstas neste artigo ficam acrescidas de 0,01% (um



centésimo por cento).” (NR)

Art. 30. 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 intermediação de transporte em que conste o número de horas que o motorista ficou à disposição da empresa nos últimos três anos.

.....
”

(NR)

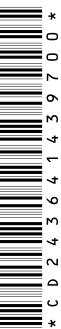
Capítulo VIII

Das sanções

Art. 31. A infração às disposições desta Lei 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. 32. 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 congênere 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. 33. 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 intermediação 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. 34. Ao trabalhador de que trata esta Lei não se aplica a opção de que trata o art. 18-A da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.

Art. 35. 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. 36. Revoga-se o inciso III do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Art. 37. Esta Lei Complementar entra em vigor no prazo de 180 (cento e oitenta) dias após a sua publicação.

Parágrafo único. O art. 30 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. 35.

Sala da Comissão, em de de 2024.

Deputado AUGUSTO COUTINHO
Relator

