

# Notas

AVALIAÇÃO DE PROJETOS DE LEI

Edição 130 - Abril de 2024



## Projeto de Lei Complementar nº 12/2024

## Projeto de Lei nº 12/2024

Trata-se de análise sobre o projeto de lei complementar n. 12/2024, apresentado pelo poder Executivo em 05/03/2024 e tramitando em regime de urgência na Câmara dos Deputados do Brasil, podendo vir a sobrestar pauta a partir de 20/04/2024. Este projeto tem como objetivo principal estabelecer, de acordo com o art. 1º, regulamentações específicas para a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas, incluindo questões previdenciárias e outros direitos.

É sempre preocupante quando as relações entre indivíduos deixam de ser determinadas por livre negociação e acordos voluntários, sendo uma intrusão indevida do Estado nas relações entre aplicativos de transporte remunerado privado e motoristas, visto não ser essa uma natureza específica de emprego, ao contrário do que dispõe o artigo 1º do projeto.

No Brasil, a relação de emprego é caracterizada pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que é a principal legislação trabalhista do país. De acordo com a CLT, para que exista uma relação de emprego, devem estar presentes os seguintes elementos: (i) pessoalidade, onde o trabalho deve ser realizado pelo empregado e não pode ser substituído por outra pessoa sem autorização ou consentimento do empregador; (ii) subordinação, onde o empregado deve seguir as ordens e diretrizes do empregador quanto à execução das tarefas, horários de trabalho, entre outros aspectos; (iii) não eventualidade, onde o trabalho do empregado deve ser realizado de forma contínua e habitual, não sendo esporádico ou eventual; e (iv) onerosidade, onde o trabalho deve ser remunerado por um salário em troca dos serviços prestados.

Não cabe falar em relação de trabalho por não haver subordinação entre empresa de aplicativo e motorista, por ser eventual, já que é o motorista que escolhe o momento em que pretende prestar o serviço e em que quantidade de horas e sequer tem onerosidade, já que o pagamento ao motorista em questão não é um salário fixo, mas uma contrapartida pelo serviço prestado de acordo com o tempo disponibilizado e a quilometragem percorrida.

O art. 3º, pár. 1º, I do projeto expressamente descaracteriza o vínculo de subordinação entre empresa e motorista, inclusive garantindo ao motorista o direito de prestar serviço para aplicativos concorrentes concomitantemente. O inciso II do mesmo parágrafo e artigo reforça a eventualidade do serviço, deixando claro não poder ser exigível do motorista tempo mínimo de trabalho e habitualidade na prestação, reforçando a tese de inexistência de relação de emprego e a impropriedade de qualificação do motorista como “trabalhador”, ainda que sob a alcunha especial de “trabalhador autônomo por plataforma”, tal como adjetiva o caput do artigo citado.

O próprio parágrafo único do artigo 2º do projeto fala em “prestação de serviços intermediada por empresa operadora de aplicativo”, caracterizando o que o motorista executa como prestação de serviço, para no mesmo parágrafo voltar a se referir ao motorista como “trabalhador”. Essa confusão conceitual é uma regra ao longo de todo o texto em comento.

O parágrafo 3º do artigo 3º delimita o “motorista de aplicativo” como categoria profissional, estando portanto elegível a ter um sindicato próprio e todos os problemas de ordem política e econômica inerentes a essa estrutura, tais como (i) a intervenção no mercados para a produção de acordos que distorcem preços e incentivos econômicos, levando a alocações ineficientes de recursos; (ii) cartelização de trabalhadores (no caso, os motoristas prestadores de serviços), restringindo a competição entre os motoristas e diminuindo a eficiência do mercado de trabalho; (iii) aumento de salários e benefícios para os membros do sindicato em detrimento de outros prestadores; (iv) instrumentalização política da categoria; (v) criação de barreiras à entrada no mercado de trabalho, especialmente para trabalhadores menos qualificados ou com pouca experiência; e (vi) incentivos de greve com a utilização dessa legítima ferramenta de negociação de forma excessiva ou oportunista, prejudicando a produção, a economia e até mesmo a própria categoria que representam.

O art. 5º é, provavelmente, o melhor artigo do projeto de lei, onde se dispõe uma série de autorizações às empresas de aplicativo sem que tais benefícios direcionados aos motoristas caracterize a relação entre eles como sendo de trabalho.

O art. 6º dispõe que o prestador de serviço, novamente classificado como trabalhador, só poderá ser desligado do sistema pela empresa na hipótese de fraudes, abusos ou mau uso da plataforma, o que novamente aproxima essa relação a uma relação de emprego. A Constituição Federal, em seu art. 5º, XVII, dispõe ser livre o direito de associação para fins lícitos e limitar o direito das empresas de contratar ou desligar livremente prestadores de serviço é inconstitucional, salvo em se tratar de relação de emprego, o que, repisa-se, não deveria ser o caso.

O artigo 7º trata de certos princípios que devem reger os serviços prestados pelos aplicativos, todos razoáveis e aplicáveis, de certa monta, a basicamente todas as relações civis de prestação de serviço no Brasil, destacando-se, por suas peculiaridades, o princípio da transparência, cujos parâmetros são pormenorizados no artigo oitavo subsequente, garantindo ao motorista prestador de serviço o direito a critérios prévios, claros e definidos sobre acesso a viagens, valores, remunerações e eventuais punições.

A seguir, nos artigos 9º, 10 e 11 do projeto de lei, encontram-se seus grandes problemas, tanto para motoristas prestadores de serviço quanto para as empresas de aplicativo de transporte.

A imposição de um piso salarial mínimo para os motoristas de aplicativos, como proposto pelo artigo 9º do projeto de lei, pode acarretar diversos prejuízos tanto para os próprios motoristas quanto para as empresas operadoras e até mesmo para os usuários do serviço.

Primeiramente, ao estabelecer um valor mínimo de remuneração, o Estado interfere diretamente no mercado de trabalho, violando a livre negociação entre as partes. Isso pode levar a distorções no mercado, diminuindo a flexibilidade de preços e salários e dificultando a adaptação das empresas às variações na demanda e nos custos operacionais.

Para os motoristas de aplicativos, a imposição de um piso salarial pode limitar suas oportunidades de renda, especialmente em períodos de baixa demanda ou em regiões com menor poder aquisitivo. Além disso, ao calcular a remuneração mínima com base em um valor fixo por hora, o artigo pode desconsiderar variações na produtividade e eficiência de cada motorista, prejudicando aqueles que trabalham de forma mais eficaz e diligente.

Por outro lado, as empresas operadoras de aplicativos enfrentariam custos adicionais significativos ao garantir o pagamento do piso salarial mínimo estabelecido. Isso poderia reduzir sua margem de lucro e até mesmo inviabilizar suas operações em determinadas regiões ou em situações de baixa rentabilidade. Além disso, a imposição de custos fixos adicionais poderia desestimular a inovação e investimentos por parte das empresas no setor.

Por fim, os usuários do serviço de transporte por aplicativo poderiam enfrentar repercussões negativas, como aumento nos preços das corridas para compensar os custos adicionais suportados pelas empresas e possíveis reduções na qualidade e disponibilidade do serviço, à medida que as empresas tentam equilibrar seus custos operacionais, sendo uma medida ruim, portanto, para todos os cidadãos envolvidos nesta prestação de serviço.

O artigo 10 do projeto de lei complementar n. 12/2024, tendo ainda o artigo 11 apresentando detalhamento técnico e mudanças legislativas em outros textos legais para fins de adaptação da presente regulação, introduz uma mudança significativa no enquadramento previdenciário dos motoristas que atuam no transporte remunerado privado individual de passageiros através de empresas operadoras de aplicativos. A novidade mais marcante é a imposição de uma contribuição previdenciária por parte das empresas operadoras, no montante de 20% do salário de contribuição do motorista, o que não existia anteriormente.

A imposição de contribuição previdenciária para as empresas representa um ponto de virada no cenário previdenciário desses trabalhadores. Antes, basicamente todos os motoristas optavam por aderir ao programa de Microempreendedor Individual (MEI) para garantir direitos previdenciários, pagando uma taxa mensal de apenas R\$ 70,60. Com a nova legislação, essa taxa pode ser consideravelmente maior, já que a contribuição do motorista será de 7,5% do valor bruto auferido no mês e imposto de forma obrigatória.

Essa mudança tem implicações diretas para todas as partes envolvidas. Para os motoristas, representa um aumento significativo nos custos previdenciários, reduzindo sua renda líquida. Para as empresas operadoras de aplicativos, significa mais um aumento nos custos de operação e no aumento de tarifas, bem como a redução na competitividade do serviço.

Além disso, é importante destacar que os motoristas já tinham acesso a direitos previdenciários através do programa de MEI, o que torna questionável a necessidade dessa nova forma de contribuição previdenciária. Essa mudança pode ser vista como uma tentativa do governo de aumentar sua arrecadação às custas dos trabalhadores e empresas do setor de transporte por aplicativo, sem considerar devidamente os impactos econômicos e sociais dessa decisão, sendo uma opção política trágica para a sociedade brasileira.

## Projeto de Lei nº 12/2024

Os demais artigos do projeto tratam de questões burocráticas de praxe que não possuem maiores repercussões práticas.

São evidentes as implicações negativas e os prejuízos apresentados pelo projeto de lei complementar n. 12/2024, com imposição de uma contribuição previdenciária para empresas operadoras de aplicativos e o aumento dos custos para os motoristas representando uma intervenção prejudicial no mercado de prestação do serviço de transporte por aplicativo e potencialmente comprometendo a competitividade e eficiência do setor. Além disso, a imposição de maiores encargos financeiros sem uma clara justificativa ou consideração dos impactos econômicos para os trabalhadores e empresas envolvidas parece ser uma medida arbitrária e injusta. Assim, é fundamental que os legisladores avaliem cuidadosamente as consequências desse projeto de lei e priorizem a busca por soluções que promovam um ambiente de prestação de serviços de transporte por aplicativo mais justo e equilibrado, mas sem prejudicar desnecessariamente as partes envolvidas, motivo pelo qual se recomenda a não aprovação deste projeto de lei complementar pelo Congresso Nacional.

*\*Bernardo Santoro é cientista político e advogado, Mestre e Doutorando em Direito, Conselheiro do Instituto Liberal e sócio do Escritório SMBM Advogados ([www.smbmlaw.com.br](http://www.smbmlaw.com.br)).*

