PARECER Nº , DE 2023

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei nº 2.654, de 2019, do Senador Jaques Wagner, que *regulamenta limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de transporte remunerado privado individual.*

Relator: Senador **OTTO ALENCAR**

I – RELATÓRIO

Vem à apreciação desta Comissão de Assuntos Econômicos o Projeto de Lei (PL) nº 2.654, de 2019, de autoria do Senador Jaques Wagner, que *regulamenta limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de transporte remunerado privado individual.*

O PL foi distribuído às Comissões de Assuntos Econômicos (CAE) e de Serviços de Infraestrutura (CI), cabendo à última a decisão terminativa.

São dois os artigos que compõem o PL. O primeiro prevê que empresas que atuem no transporte remunerado privado individual de passageiros não possam se apropriar de percentual superior a 10% (dez por cento) do valor total das viagens realizadas pelos motoristas. O parágrafo primeiro do artigo veda a cobrança de valor de qualquer natureza além desse percentual e o parágrafo segundo define “transporte remunerado privado individual de passageiros” como o *serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, contratado por intermédio de provedor*

de aplicações de internet para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, abrangendo aquelas solicitadas por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

O art. 2º é a cláusula de vigência e estabelece que a lei decorrente do projeto entre em vigor na data da sua publicação.

Na justificção, o autor ressalta que maior empresa do setor, o Uber, cobra atualmente dos motoristas 20% do valor da corrida, o que o Senador considera uma “verdadeira espoliação”. Destaca, ainda, que os “custos de manutenção do Uber, bem como de outras empresas semelhantes, são muito baixos, pois se trata de uma intermediação automatizada pelo próprio software fornecido aos motoristas”.

Não foram apresentadas emendas no prazo regimental.

II – ANÁLISE

Segundo o art. 99 do Regimento Interno do Senado Federal (RISF), compete à Comissão de Assuntos Econômicos opinar sobre o aspecto econômico e financeiro de qualquer matéria que lhe seja submetida e sobre proposições pertinentes aos problemas econômicos do País.

O termo *Gig Economy* (também conhecido como “economia *freelance*” ou “economia sob demanda”) foi cunhado para se referir a setores da economia caracterizados por relações laborais esporádicas e sem vínculo empregatício entre trabalhadores e empresas. Trata-se, em geral, de relações mediadas por aplicativos, cujos exemplos mais comuns, no Brasil, são o Uber e o Ifood. A *Gig Economy* tem crescido exponencialmente nos últimos anos, não só no Brasil, mas em todo mundo.

O surgimento desse novo tipo de relação entre trabalhadores e empresas pode ser visto por diversas óticas. Uma visão positiva desse relacionamento aponta, por exemplo, para a importância dos empregos por aplicativos como uma rede de segurança em tempos de crise econômica. Como a maioria desses aplicativos possuem poucas barreiras à entrada, trabalhadores podem recorrer a eles de forma temporária em um momento de transição entre empregos, amenizando o impacto do desemprego no bem-estar da família.

Uma visão negativa desse novo modelo de relação laboral, por outro lado, aponta para a falta de um vínculo empregatício formal e para a ausência de uma rede de proteção social como fatores determinantes para piora do bem-estar do trabalhador. Exemplos mais comuns estão relacionados à acidentes de trabalho e ao próprio planejamento da aposentadoria, momentos nos quais os trabalhadores se veem desamparados pela empresa “parceira”.

Estimativas publicadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) apontam que, no final de 2021, existiam aproximadamente 1,5 milhão de trabalhadores empregados na *Gig Economy*, no Brasil, somente no setor de transportes. Desses, 61,2% (cerca de 940 mil trabalhadores) atuavam como motoristas de aplicativos e taxistas. Esses trabalhadores possuíam uma renda média de R\$ 1,9 mil, valor bem inferior ao observado no início 2016, quando o rendimento médio alcançou R\$ 2,7 mil. O valor médio por hora trabalhada segue o mesmo caminho: de R\$ 16,1 por hora de trabalho, no início de 2016, para R\$ 11, no final de 2021, uma queda de mais de 30%.

Esses rendimentos estão, diretamente, relacionados ao quanto a plataforma cobra do motorista em relação ao valor total da corrida. Como bem defende o Senador Jaques Wagner, autor da proposição em análise, atualmente a Uber, principal empresa que atua como plataforma de motoristas de aplicativos no Brasil, cobra de seus motoristas cerca de 20% do valor total da corrida. Trata-se, como bem define o Senador, de uma verdadeira espoliação.

A concentração de mercado observada no setor, no qual poucas plataformas dominantes respondem pela quase totalidade das corridas, deixa o trabalhador em situação vulnerável, não tendo outra opção senão arcar com a retenção de valores exorbitantes pelas plataformas. Julgamos, assim, fundamental a atuação do Estado no sentido de limitar os valores cobrados, reequilibrando a relação entre empresas e motoristas parceiros. Se, por um lado, é fundamental que as empresas recebam valores que permitam manter e aprimorar as plataformas, por outro, é igualmente importante que os motoristas recebam uma remuneração que não somente lhes garanta a subsistência, mas também que os permitam se preparar para acontecimentos previstos (ex. aposentadoria) e imprevistos (ex. acidentes). A intervenção estatal no sentido de evitar a cobrança de taxas abusivas pelas empresas é, portanto, imprescindível.

O PL nº 2.654, de 2019, é um exemplo de esforço nesse sentido e, como tal, merece ser aprovado por esta Casa. Tendo em vista o disposto na Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que regula a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis, propomos sua aprovação na forma da emenda abaixo detalhada, de maneira a prever que o limite proposto seja estabelecido não em uma Lei autônoma, mas como uma alteração da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que trata da Política

Nacional de Mobilidade. Essa Lei, em seu Capítulo II (“Das diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo”), já trata da regulamentação e fiscalização do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros (inclusive definindo-o em seu art. 4º), razão pela qual nos parece o local ideal para tratar do objeto do PL em apreço.

III – VOTO

Pelas razões expostas, o voto é pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 2.654, de 2019, com a seguinte emenda.

EMENDA Nº -CAE

Dê-se aos arts. 1º e 2º do Projeto de Lei nº 2.654, de 2019, a seguinte redação, renumerando-se os demais:

Art. 1º Esta Lei define um limite máximo a ser cobrado dos motoristas por empresas de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Art. 2º O art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte parágrafo segundo, renomeando-se o atual “parágrafo único” para “§ 1º”.

“**Art. 11-A**

.....

§2º A empresa que atua no transporte remunerado privado individual de passageiros não poderá cobrar dos motoristas parceiros valor superior a 10% (dez por cento) do valor total das viagens realizadas, sendo vedada qualquer tipo de cobrança adicional.” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator