
PL 1471-2022 NT 24.10.23

versão ajustada em 24.10.2023

Resumo
Executivo

PL 1471/2022 |
CVT

REJEIÇÃO

AUTOR: FELÍCIO LATERÇA – PP/RJ e DELEGADO PABLO (UNIÃO/AM)

RELATOR: AGUARDANDO A DESIGNAÇÃO DE RELATOR.

TRAMITAÇÃO: CVT; CICS, CCJC (CONCLUSIVA)

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

PARA ENTENDER MELHOR:

- Interfere no modelo de negócio que é baseado em autonomia e flexibilidade.
 - Usuários (consumidores) poderão ser prejudicados com o aumento do preço do serviço de transporte ou mesmo a ausência do serviço.
 - Burocratização e estabelecimento de obrigações que apresentam impossibilidade técnica.
-

O PL 1471/2022 foi apresentado em 01 de junho de 2022, assinado eletronicamente em conjunto pelos Deputados Felício Laterça e Delegado Pablo.

O projeto pretende alterar a Lei 12.587/2014, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, no intuito de estabelecer diretrizes para fixação de remuneração para motoristas do transporte individual de passageiros.

Contudo, ao estabelecer diretrizes para esta remuneração, o PL traz evidentes prejuízos aos motoristas e às empresas em que eles atuam como parceiros, além de toda a população.

FERE A AUTONOMIA E FLEXIBILIDADE DO MODELO DE NEGÓCIOS

O projeto de lei compromete a flexibilidade e a autonomia do modelo de negócios das plataformas de transporte. Este modelo adota uma estrutura que busca otimizar a relação entre motoristas e passageiros, permitindo que os primeiros tenham liberdade para definir seus horários e estratégias de trabalho.

Baseado justamente nestas características é que a maioria dos motoristas resolve trabalhar no transporte individual de passageiros mediado por aplicativos.

Esse modelo permite que eles possam trabalhar exclusivamente neste ramo, ou apenas complementar a renda em horários que possam executá-lo.

A Plataforma oferece a tecnologia de intermediação do serviços, o motorista consegue clientes através da plataforma, e executa o serviço de transporte requisitado, pagando pela intermediação uma taxa à plataforma.

O PL ao pretender estabelecer valor mínimo a ser repassado ao motorista, exigindo ainda que, o valor represente valor acima do horário do salário mínimo vigente, descaracteriza toda a relação de parceria e o modelo de negócios.

Os motoristas que atuam por meio de plataformas de aplicativos são parceiros que utilizam a plataforma para intermediar o serviço. Portanto, a imposição de regras tão interventivas de remuneração e operação desconsidera essa natureza de atuação, aproximando indevidamente a figura do motorista de aplicativo à do empregado tradicional.

E, evidentemente, este não é o objetivo nem dos fornecedores de aplicativos/plataformas, nem dos motoristas que querem trabalhar nos horários estabelecidos por eles, dias que escolherem e quantidade de horas que optarem.

O PL não pode prosperar, sob pena de desvirtuar e desconfigurar o modelo de negócio estabelecido entre os parceiros.

IMPOSSIBILIDADES TÉCNICAS DE APLICABILIDADE.

O PL, ao ser extremamente invasivo e determinativo na forma de execução do serviço de transporte individual de passageiros, prevê impossibilidades técnicas aos fornecedores de aplicativos.

A execução prática das determinações de fixação de preço tornam impossível o cumprimento dos dispositivos fixados no Projeto.

Diz o PL em seu art. 2º, §2º que devem ser considerados os seguintes critérios para fixação de valor mínimo a ser repassado para o motorista:

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

Parece evidente a impossibilidade fática e contábil destas exigências. Os serviços são executados em milhares de municípios por todo o território brasileiro.

Cada Município tem taxas e valores de Impostos diferenciados. E, sobre este serviço incidem impostos municipais e estaduais. A viabilidade é evidentemente impraticável.

Ademais, a proposta exige que seja considerada a variação do preço do combustível. O combustível varia de cidade para cidade, de posto para posto, de acordo com o tipo de combustível usado (gasolina, gasolina aditivada, gás natural, álcool, diesel) . Como se daria este cálculo?

Além disso, a depreciação do veículo é igualmente particular, pois um carro que transita em cidade grande, asfaltada, pavimentada, é diferente daquele que circula em pequenas cidades, constantemente esburacadas, com vias de chão batido. Além disso, os modelos e marcas dos carros possuem depreciação diferente, segundo o mercado.

O Projeto mostra-se distante da realidade da execução do serviço e da existência de inúmeras condições diversas das variações possíveis quando fixadas para cada Município

em que se der a prestação do serviço de transporte individual de passageiros.

RISCOS DE AUMENTO DE PREÇOS AO CONSUMIDOR FINAL (USUÁRIO)

A regulamentação proposta pode, inadvertidamente, acarretar um aumento nos preços ao consumidor final, uma vez que os custos adicionais provenientes da maior remuneração dos motoristas e a complexidade administrativa e operacional podem ser repassados aos usuários do serviço.

Com o aumento do preço, parcela da sociedade deixará de usar o produto o que pode acarretar: i) a curto prazo, menos uma possibilidade de mobilidade para uma parcela da sociedade, provavelmente a que mais tem dificuldade de se deslocar; ii) a médio prazo, com menos viagens, o ganho final dos motoristas não será maior que o atual, podendo ter a mesma remuneração ou até menos.

O recálculo pretendido pelo PL exigirá alterações operacionais substantivas, o que gera custos que, inevitavelmente, serão passados aos usuários.

Acredita-se que as mudanças pretendidas apenas trarão dispêndios mais elevados aos passageiros.

A INSUSTENTABILIDADE DO NEGÓCIO TRARÁ CONSEQUÊNCIAS NEGATIVAS PARA TODA SOCIEDADE. HOJE ESSE SERVIÇO É ESSENCIAL

Caso o presente PL seja aprovado, corre-se o risco de as plataformas/fornecedores de aplicativo terem que aumentar o preço do serviço, além de poder gerar uma ineficiência do serviço, posto que, inevitavelmente, haverá menos motoristas cadastrados e menos usuários usando.

Ademais, a excessiva interferência no modelo de negócio, que é baseado em parceria, ancorado na flexibilidade e autonomia, será amplamente impactado pelo PL, o que pode ocasionar perda para todos os envolvidos.

A perda será de todos: dos motoristas que ficarão sem fonte de renda, interferindo no sustento de suas famílias, os usuários das plataformas que terão a sua mobilidade prejudicada, o sistema de mobilidade urbana em si, que será impactado, além de da economia brasileira, posto que, há pagamento de tributos, consumo de gasolina, deslocamento para centros comerciais que pessoas poderão deixar de frequentar por falta de deslocamento adequado e várias outras perdas.

Parece necessário que todas as considerações sejam analisadas, afinal, este serviço mostra-se essencial nos dias atuais.

CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS APENSADOS AO PROJETO

Foram apensados ao PL 1471/2022 os seguintes projetos:

- **PL 1484/22**
- **PL 1788/2022**
- **PL 2901/2023**
- **PL 4751/2023**

Todos os projetos têm a finalidade de disciplinar a atuação das empresas intermediadoras de serviços de transporte individual de passageiros, através de aplicativos ou plataformas.

Ocorre que todos eles inadequadamente interferem na atividade econômica e na organização interna, operacional e administrativa de negócios privados.

Não parece razoável que a lei queira instituir quanto será a taxa de administração, de intermediação ou mesmo de lucro de qualquer atividade, de qualquer setor.

Parece haver uma ingerência indevida, desarrazoada e desproporcional dos atos normativos nesta atividade específica de transportes por aplicativos. Vez que não encontramos PL's semelhantes e em tanto volume sobre outras atividades ou setores da economia.

Imagine-se como seria a atividade econômica do país se para todos os serviços prestados houvesse determinação por Lei de qual poderia ser o lucro das empresas?

Princípios basilares de nossa economia como livre iniciativa e na livre concorrência estão sendo desrespeitados, com a devida vênia, nos presentes projetos de lei apensados ao PL 1471/2022.

PL 1471/2022 | CONCLUSÃO

REJEIÇÃO

O serviço de transporte individual é prestado ancorado em um ambiente de negócios que privilegia a inovação, a eficiência e a satisfação dos usuários. A proposição do projeto delei, ainda que bem-intencionada na busca por garantir condições adequadas aos motoristas, pode gerar efeitos adversos ao ecossistema, como a elevação de preços, a redução da oferta de serviços e a burocratização das operações. Ao estabelecer requisitos de fixação de remunerações impossíveis de serem cumpridos, o PL torna-se inócuo. Dessa forma, parece necessária a construção de um diálogo construtivo com todas as partes interessadas, visando identificar soluções alternativas que assegurem o bem-estar dos motoristas e a satisfação dos usuários, sem sacrificar a eficiência e a inovação no setor de mobilidade urbana. A proposta não parece ser o texto normativo adequado a tutelar essa temática. Por isso, somos pela **REJEIÇÃO do PL 1471/2022 e dos apensados (PL 1484/22; PL 1788/22; PL 2901/23; PL 4751/22).**

Este resumo executivo foi elaborado pela equipe técnica do Instituto Cidadania Digital. Para maiores informações consulte nossa equipe. Para assessores e parlamentares receberem os resumos executivos, por favor se cadastrem em nossa lista de transmissão através do contato com nossa equipe.

Contato institucionalicd@cidadaniadigital.in
.....(61) 99856-6925

cidadaniadigital.in

Powered by  Wordable

Category

1. Conteúdo Restrito

Date

08/09/2024

Date Created

09/01/2024