

NOVEMBRO DE 2019 – DESTAQUES

- ▶ PUBLICADA PORTARIA DA PGFN COM REGULAMENTAÇÃO SOBRE TRANSAÇÃO TRIBUTÁRIA
- ▶ GOVERNO PUBLICA MEDIDA PROVISÓRIA QUE ALTERA LEGISLAÇÃO PREVIDENCIÁRIA
- ▶ STJ JULGA INCIDÊNCIA DE ISS EM SERVIÇOS PRESTADOS POR OPERADORAS DE TV A CABO
- ▶ CARF JULGA DEDUTIBILIDADE DE ROYALTIES NOS CONTRATOS DE SUBFRANQUEAMENTO
- ▶ RFB REAFIRMA ENTENDIMENTO SOBRE TRIBUTAÇÃO DE PRÊMIOS
- ▶ CARF AFASTA INCIDÊNCIA DE CONTRIBUIÇÃO PREVIDENCIÁRIA SOBRE BÔNUS DE CONTRATAÇÃO
- ▶ ARTIGO: *DESAFIOS JURÍDICOS DO SETOR DE MOBILIDADE URBANA NO BRASIL*

NOTÍCIAS / ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

Estado de SP institui incentivo fiscal para setor automotivo

Recentemente o Estado de São Paulo promulgou o Decreto 64.130/2019, instituindo o regime especial para novos investimentos para o setor automotivo (“IncentivAuto”).

Poderão ser beneficiados os fabricantes de veículos automotores classificados no capítulo 87 da Nomenclatura Comum do Mercosul que protocolem projeto de investimento para as plantas industriais, implantação de novas fábricas ou desenvolvimento de novos produtos com (i) investimentos superiores a um bilhão de reais, (ii) geração de no mínimo 400 postos de trabalho e (iii) aplicação integral dos valores no Estado de São Paulo.

Os contribuintes que tenham os projetos aprovados poderão solicitar financiamento público para implementação, o qual poderá prever (i) concessão de desconto do saldo devedor para o pagamento antecipado das obrigações que especificar e (ii) atribuir descontos crescentes em

função do valor do investimento do projeto, limitado a 25% do saldo devedor.

Publicada Portaria da PGFN dispondo sobre a regulamentação da transação da Dívida Ativa da União

Visando regulamentar a transação tributária de Dívida Ativa da União (DAU) introduzida pela Medida Provisória 899/2019, a Procuradoria Geral da Fazenda Nacional (PGFN) publicou a Portaria 11.956/2019.

Dentre as principais disposições, a norma estabelece que a transação pode se dar por (i) adesão à proposta da PGFN, (ii) transação individual proposta pela PGFN; e (iii) transação individual proposta pelo devedor inscrito em dívida ativa da União.

A Portaria também estabelece que as transações com devedores cujo saldo consolidado inscrito em DAU seja inferior a quinze milhões de reais será realizada exclusivamente por adesão à proposta da PGFN. Adicionalmente, também estabelece que as transações em qualquer de suas modalidades não suspendem a exigibilidade do crédito tributário enquanto não concretizada pelo devedor e aceita pela PGFN.

Por outro lado, a norma prevê que as transações individuais propostas pela PGFN ou pelo devedor poderão estabelecer regras de suspensão do processo executivo enquanto não assinado o termo e cumpridos os requisitos para sua aceitação. Também determina que as modalidades de transação que envolvam o deferimento do pagamento dos débitos abrangidos suspendem a exigibilidade do crédito.

Por fim, autoriza o Procurador da Fazenda Nacional a requerer, observados critérios de conveniência e oportunidade e desde que não acarrete ônus para União, a desistência da execução fiscal referente ao débito transacionado, quando inexistentes nos autos garantia útil à satisfação, parcial ou integral, dos débitos executados.

Governo publica MP que altera legislação previdenciária

O Governo Federal publicou a Medida Provisória 905/2019 e instituiu o programa Contrato Verde e Amarelo, modalidade de contratação destinada a criação de novos empregos para pessoas entre dezoito e vinte e nove anos de idade que nunca tiveram registro de trabalho em Carteira de Trabalho e Previdência Social.

Dentre as principais disposições, a MP determina que os empregadores ficam isentos de recolher as contribuições (i) previdenciária patronal, (ii) salário-educação, (iii) Sesi; (iv) Sesc; (v) Sest; (vi) Senai; (vii) Senac; (viii) Senat; (ix) Sebrae; (x) Incra; (xi) Senar; e (xii) Sescoop dos contratados na nova modalidade.

Adicionalmente, extinguiu a contribuição adicional de 10% do FGTS que era devida pelos empregadores nas demissões sem justa causa e também determinou que não incide contribuição previdenciária e demais encargos sobre o fornecimento de alimentação, ainda que pago por intermédio de tíquetes, vales, cupons ou cartões eletrônicos.

A norma também alterou a Lei 10.101/2000 e as regras para concessão de Participação em Lucros e Resultados (PLR), conferindo a possibilidade de serem estabelecidos múltiplos programas, declarando serem consideradas previamente estabelecidas as regras fixadas em instrumento assinado anteriormente ao pagamento da antecipação de parcela, quando prevista, e com antecedência de, no mínimo, 90 dias da data do pagamento da parcela única ou da parcela final, caso haja pagamento de antecipação.

Publicado Decreto que dispõe sobre a revisão e consolidação dos atos normativos inferiores aos Decretos

O Governo Federal publicou o Decreto 10.139/2019 dispondendo sobre a revisão e consolidação dos atos normativos inferiores a Decreto, editados por órgãos e entidades da administração pública federal direta, autárquica e fundacional.

A norma estabelece que (i) os atos normativos editados por uma ou mais autoridades singulares deverão ser editados na forma de portarias, (ii) atos normativos editados por colegiados serão editados na forma de resoluções, (iii) atos normativos que, sem inovar, orientem a execução das normas vigentes pelos agentes públicos deverão ser editados na forma de instruções normativas, sem afastar o uso excepcional de outras denominações de atos normativos por força de exigência legal e edição de portarias ou resoluções conjuntas.

Adicionalmente, determina que os atos normativos estabelecerão data certa para a sua entrada em vigor e para sua produção de efeitos e também estabelece prazos para revisão de (i) portarias; (ii) resoluções; (iii) instruções normativas; (iv) ofícios e avisos; (v) orientações normativas; (vi) diretrizes; (vii) recomendações; (viii) despachos de

aprovações e; (ix) qualquer outro ato inferior a Decreto com conteúdo normativo atualmente vigentes.

Publicado Decreto que promulga o Acordo de Cooperação entre a República Federativa do Brasil e a OCDE

A Presidência da República publicou o Decreto 10.109/2019, que promulga o Acordo de Cooperação entre a República Federativa do Brasil e a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), firmado em 2015.

O acordo prevê (i) a participação e cooperação nos diálogos políticos da OCDE nas questões globais emergentes, (ii) apoio, conforme solicitado, ao estabelecimento de políticas e à implementação de reformas de políticas econômicas, sociais e ambientais, inclusive através de monitoramento regular, avaliação e estudos comparativos, (iii) aprimoramento de políticas públicas e dos serviços públicos, com a identificação de oportunidades e apoio aos esforços para promoção de uma boa governança e (iv) promoção de uma melhor compreensão dos desafios políticos relacionados às mudanças estruturais e ao crescimento de longo prazo nos países em diferentes níveis de desenvolvimento. ■

JURISPRUDÊNCIA (DECISÕES JUDICIAIS)

STJ julga incidência de ISS em serviços prestados por operadoras de TV a cabo

A 2^a Turma do STJ finalizou a análise do REsp 1.810.842/SP interposto por um município face a uma operadora de TV a cabo e fixou, por maioria, que os serviços de adesão, instalação, assistência técnica, reconexão e troca de seleção de canais estão sujeitos ao ISS.

Segundo o contribuinte, a Lei 8.977/95 (Lei das Telecomunicações) estabelece que o serviço de TV a Cabo é um serviço de telecomunicação que consiste na distribuição de sinais de vídeo e áudio a assinantes, sendo indissociáveis dos serviços-meio para sua prestação, que estão sujeitos à incidência do ICMS.

Na visão dos ministros, a jurisprudência da corte Superior é pacífica no sentido de que os serviços de adesão, instalação, assistência técnica, reconexão e troca de seleção de canais encontram-se fora do âmbito de incidência do ICMS, não se confundindo com os serviços de

telecomunicações por dependerem de intervenção direta ou pessoal da empresa prestadora.

Órgão Especial do TJ-SP decide pela constitucionalidade da incidência de ISS na importação de serviços de consultoria

O Órgão Especial do TJ-SP rejeitou o Incidente de Constitucionalidade nº 0022463-72.2019.8.26.0000, suscitada pela 14^a Câmara de Direito Público no julgamento de apelação que suscitava o reconhecimento de não incidência do ISS sobre as importações de serviços.

Para os contribuintes, o ISS somente incide sobre a efetiva prestação do serviço e não sobre seu consumo, sendo inconstitucional norma que estabeleça que as prestações de serviços realizadas em território estrangeiro sejam tributadas no país, já que implicariam violação ao princípio da territorialidade e o desrespeito à soberania dos demais países que fazem parte da ordem jurídica internacional.

A despeito disso, os julgadores entenderam que existe Lei Complementar Federal e Lei Municipal apontando a tributação do serviço prestado no exterior, mas fruído no Brasil, afastando a alegação de inconstitucionalidade. ■

JURISPRUDÊNCIA ADMINISTRATIVA E SOLUÇÕES DE CONSULTA

CARF julga dedutibilidade das despesas com pagamento de royalties nos contratos de subfranqueamento

Dentro do regime de franquias, o modelo de subfranqueamento é adotado com frequência no ramo alimentício e consiste na autorização do franqueado principal em subfranquear seus direitos de exploração da rede, mediante contraprestação na forma de royalties.

No caso concreto, um contribuinte do ramo de restaurantes adotou esse modelo de negócios, concentrando o recebimento de royalties junto a subfranqueados brasileiros, para posterior remessa ao exterior, sendo autuado por deduzir da base de cálculo do IRPJ e da CSLL a totalidade das despesas incorridas nas remessas ao exterior.

Ao apreciar a matéria, a 4^a Câmara da 1^a Turma do CARF entendeu que a dedutibilidade das despesas com pagamento de royalties ao exterior pelo uso de direitos de marca do franqueador e pela comercialização de

produtos com o controle de qualidade do franqueado sujeita-se ao limite de 4% da receita líquida própria de vendas do produto fabricado ou vendido pela franqueada, incluindo-se na base de cálculo do limite de dedutibilidade as receitas líquidas da venda de produtos pelos subfranqueados (Acordão 1401-003.809).

Segundo os conselheiros, *“apesar de não existir uma previsão clara na legislação quanto ao tratamento aplicável nessa situação de subfranqueamento [...] os royalties pagos pelo franqueado principal ao grupo no exterior não são compostos apenas pelas receitas próprias de vendas da requerente, mas contêm parcelas de repasse de royalties devidos pelos subfranqueados”*. Nesse sentido, considerou o tribunal que não há empecilho legal ao se considerar, para fins de aplicação do limite de dedutibilidade, as receitas próprias do “máster franqueado” e também de seus subfranqueados.

Receita reafirma entendimento sobre incidência de contribuição previdenciária e IRRF sobre prêmios

Por meio da Solução de Consulta DISIT 1.009/2019, a Receita Federal voltou a reafirmar o entendimento sobre a incidência de contribuição previdenciária e IRRF sobre as verbas de prêmios.

Na visão do Fisco, os prêmios que estão excluídos da incidência dos referidos tributos (i) são aqueles pagos, exclusivamente, a segurados empregados, de forma individual ou coletiva, não alcançando os valores pagos aos segurados contribuintes individuais; (ii) não se restringem a valores em dinheiro, podendo ser pagos em forma de bens ou de serviços; (iii) não poderão decorrer de obrigação legal ou de ajuste expresso, hipótese em que restaria des caracterizada a liberalidade do empregador; e (iv) devem decorrer de desempenho superior ao ordinariamente esperado, de forma que o empregador deverá comprovar, objetivamente, qual o desempenho esperado e também o quanto esse desempenho foi superado.

A questão é polêmica porque, na visão dos contribuintes, a Receita cria restrições inexistentes na legislação, uma vez que a reforma trabalhista alterou o artigo 457 da Consolidação das Leis do Trabalho, consignando que as importâncias, ainda que habituais, pagas a título de prêmios e abonos não integram a remuneração do empregado, não se incorporando ao contrato de trabalho e não constituindo base de incidência de qualquer encargo trabalhista e previdenciário.

CARF determina que o valor tributável mínimo não pode ser inferior ao preço corrente no mercado atacadista praticado por único distribuidor independente

O valor tributável mínimo é uma criação legislativa que altera a base de cálculo do IPI do valor da saída do estabelecimento industrial, substituindo-o pelo preço praticado pelo mercado atacadista da praça do remetente, fixado a partir da média ponderada, de modo a evitar que pessoas jurídicas interdependentes manipulem a base de cálculo do IPI.

A questão tem sido alvo de inúmeros debates, já que a multiplicidade de arranjos mercadológicos leva a Receita Federal a adotar soluções caso a caso, especialmente no que tange ao conceito de praça trazido pela legislação.

No caso concreto, um contribuinte do ramo farmacêutico comercializava sua produção com distribuidor atacadista interdependente, estabelecido em área contígua ao contribuinte e único na praça para revenda a todo o país, sem observar a aplicação do valor tributável mínimo. Na visão do contribuinte, não existiam operações comparáveis na mesma praça, sendo lavrado auto de infração por falta de recolhimento de IPI.

Ao julgar a matéria, a 4^a Câmara da 1^a Turma do CARF determinou, por voto de qualidade, que o Valor Tributável Mínimo aplicável às saídas de estabelecimento industrial fabricante corresponde aos próprios preços praticados pelo distribuidor único nas vendas por atacado, nos casos em que em sua praça exista um único estabelecimento distribuidor interdependente (Acordão 3401-006.610).

Para os conselheiros, nos casos em que a adquirente atacadista realiza vendas para todo o País, deve-se considerar a média ponderada dos preços de cada produto. Assim, concluiu o tribunal administrativo que *"existe mercado atacadista destes produtos na praça do contribuinte, e correto o procedimento fiscal de adotar como preço corrente a média ponderada dos preços praticados nas suas vendas realizadas no atacado, na mesma cidade do remetente, embora destinadas a cidades diversas"*.

CARF cancela multa qualificada sobre ágio com base na Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB)

A aplicação de multas qualificadas (150%) no caso de amortização fiscal de ágio gerado em aquisições societárias tem sido bastante comum nas autuações lavradas pela Receita Federal.

Em um caso recentemente julgado pelo CARF, um contribuinte havia adquirido participação societária da Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia (Coelba) com apuração de ágio fundamentado na existência de um fundo de comércio, intangíveis e razões econômicas, tendo a operação sido realizada por meio de uma "empresa veículo".

Na visão do Fisco, o grupo econômico comprador tentou alterar as características do ágio por meio de laudo de avaliação, o que ocasionou a glosa das despesas de ágio e a aplicação de multa qualificada de 150%.

Em julgamento realizado pela 2^a Câmara da 1^a Turma da 1^a Seção do CARF, os julgadores reconheceram a aplicabilidade do artigo 24 da LINDB, já que as operações geradoras do ágio ocorreram em época na qual não havia jurisprudência consolidada sobre o tema. Adicionalmente, destacaram que ainda que o auto de infração fosse mantido em relação ao mérito, seria impossível aplicar a multa mais gravosa (Acordão 1201-002.893).

A decisão é distinta do precedente julgado pela Câmara Superior de Recursos Fiscais no final de 2018, em decisão também sobre ágio. Na ocasião, o tribunal administrativo entendeu que o artigo 24 da LINDB não teria aplicação no âmbito dos processos administrativos fiscais.

CARF afasta incidência de contribuição previdenciária sobre bônus de contratação

Em julgamento recente, a 2^a Turma da 4^a Câmara da 2^a Seção do CARF cancelou uma autuação lavrada contra um contribuinte do ramo financeiro por suposta falta de recolhimento das contribuições previdenciárias sobre pagamentos de gratificação por contratação (Acordão 2402-007.616).

Na visão dos julgadores que participaram do julgamento, a gratificação por contratação (*hiring bonus*) tem natureza indenizatória, visando atrair os melhores profissionais. Também ressaltaram que o pagamento decorre da contratação, não sendo destinada a retribuir o trabalho, uma vez que é prévio à eventual relação trabalhista entre as partes.

O relator do caso ainda acrescentou que “*quando ainda usufruíamos de economia saudável e em expansão, em que havia razoável escassez de mão de obra qualificada, foi introduzida a figura do bônus de contratação, como forma de compensar o trabalhador pelos benefícios já adquiridos no antigo empregador. Trata-se de pagamento sem nenhuma feição retributiva de prestação de serviços, não se caracterizando o bônus de contratação como decorrência lógica de prestação de serviços, pois o*

pagamento serve efetivamente como incentivo para ruptura do vínculo empregatício anterior para o empregado assumir nova relação jurídica empregatícia, reduzindo os riscos inerentes a esta opção”.

■

ARTIGOS / DOUTRINA

Desafios jurídicos do setor de mobilidade urbana no Brasil

Por Ricardo Maitto (artigo publicado no *Estadão* em 26.11.2019)

A discussão sobre o nível de interferência estatal na vida econômica e social dos cidadãos é um tema que tem ocupado os debates políticos há muitas décadas. E mesmo aqueles que defendem uma atuação mais intervencionista acabam concordando em um ponto: o Estado não é um bom gestor de recursos e, quando se presta a exercer uma atividade econômica, não atinge níveis de eficiência esperados. Por isso, a visão dominante na maioria dos países é de que o papel do Estado deve se restringir a setores econômicos estratégicos, à fiscalização das atividades exercidas pelos particulares (inclusive por meio de regulamentação) e ao estabelecimento de políticas públicas.

No Brasil, embora a nossa Constituição estabeleça que a política de desenvolvimento urbano tem o objetivo de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais das cidades, a fim de garantir o bem-estar de seus habitantes, inclusive em relação ao transporte urbano, nota-se que as políticas públicas, quando presentes, são falhas.

Em matéria de transporte urbano, nossas políticas sempre se pautaram por algum nível de incentivo ao transporte motorizado e individual (vide a cidade de Brasília, projetada para o transporte em automóvel). Isso resulta, particularmente nas grandes cidades, em problemas graves de mobilidade, causados também pelo excesso de veículos e pela falta de infraestrutura adequada, gerando perda de eficiência e enorme prejuízo para os cidadãos e para as empresas.

O surgimento das empresas de tecnologia voltadas para a mobilidade urbana mostrou, porém, com quantas “disrupções” se produz uma boa política pública. Com um alto grau de eficiência, e ainda sem as amarras da regulamentação estatal, as empresas de transporte por aplicativo introduziram uma nova era de mobilidade urbana no Brasil. Embora a nossa legislação ainda tente forçar os municípios a introduzir formalmente suas Políticas de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012) – uma diretriz que, se não for obedecida, restringirá o repasse de recursos do orçamento da União para os Municípios –, essa exigência vem sendo reiteradamente postergada (a recente MP 906/2019 adiou pela segunda vez o prazo, agora fixado para abril de 2021). Enquanto isso, as empresas passaram a oferecer soluções de mobilidade pautando-se no critério que afeta de forma mais rígida a atividade de prestação de serviços: a satisfação do usuário e a avaliação da qualidade do serviço.

Hoje há uma concepção clara de que essas empresas têm um papel tão ou mais importante do que o próprio Estado em termos de políticas públicas voltadas para os serviços de transporte. Ocorre que, mesmo em tempos de flexibilização de leis trabalhistas e reafirmação das normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica – leia-se Declaração de Direitos de Liberdade Econômica (Lei 13.874/2019) –, as empresas de mobilidade urbana ainda enfrentam inúmeros desafios de caráter regulatório, tributário e trabalhista no Brasil, com um nível de litigiosidade que resulta em aumento de custos e desestímulo a novos investimentos.

Em termos de regulamentação, após um período de instabilidade jurídica no qual muitos municípios tentaram proibir o exercício da atividade dos aplicativos de transporte, a Lei Federal 13.640/2018 finalmente introduziu a figura do “transporte remunerado privado individual de passageiros”, atribuindo às cidades a competência para regulamentar e fiscalizar essa atividade. Em que pese essa norma represente uma boa notícia para o setor, o que se viu na sequência foi um exercício abusivo do poder regulatório pelos municípios, cujas legislações extrapolam os limites da lei federal. Além disso, a regulamentação municipal foi utilizada como subterfúgio para a criação de “taxas” sem respaldo jurídico claro.

O setor de mobilidade urbana obteve uma vitória importante em maio de 2019, quando o Supremo Tribunal Federal (STF) julgou o Recurso Extraordinário (RE)

1.054.110 e decidiu que são inconstitucionais as leis que restringem ou proíbem a atividade de transporte individual de passageiros por meio de aplicativos. Na mesma ocasião, o STF determinou que, no exercício de sua competência para a regulamentação do transporte privado individual de passageiros, as cidades não podem contrariar a lei federal.

A posição clara do STF, porém, não foi suficiente para afastar a pretensão dos municípios de criar restrições indevidas ao exercício dessa atividade, contrariando a Lei 13.640/2018. Exemplo dessa prática é o litígio, recentemente divulgado na mídia, acerca da exigência de inspeção obrigatória para os automóveis de motoristas de aplicativo, a qual foi considerada inconstitucional em decisão, ainda em caráter liminar, proferida pela 15ª Vara da Fazenda Pública de São Paulo.

Na esfera tributária, os desafios também são relevantes. Diante da peculiaridade do serviço de intermediação por aplicativos, que é realizado essencialmente de forma remota, muitas prefeituras de cidades onde os aplicativos são disponibilizados têm lavrado autos de infração para a cobrança do ISS, ainda que a empresa não tenha qualquer base fixa de negócios naquela localidade.

Ocorre que a legislação prevê, como regra, que o ISS deve ser recolhido no local do estabelecimento prestador do serviço e, na maior parte dos casos, tais empresas estão localizadas no Município de São Paulo.

Atualmente, há um projeto de lei complementar que pretende alterar a legislação a fim de permitir que o ISS possa ser recolhido em favor do município onde acontece a corrida (PLC 521/18). Mas a discussão sobre a justa distribuição da receita do ISS entre as prefeituras não deve ser “partilhada” com os aplicativos de transporte: na ausência de uma alteração legislativa concreta, não existe fundamento jurídico para que cada município passe a exigir o imposto, sob pena de múltipla tributação de um mesmo serviço de intermediação.

Outra preocupação relevante no campo tributário é a frequente criação de “taxas” pelas prefeituras, usualmente impostas aos aplicativos de transporte como condição para o exercício de sua atividade. Esse tipo de cobrança se dá em diversos municípios, inclusive em São Paulo, mas a sua validade jurídica tem sido rechaçada pelos tribunais. Em abril de 2019, o Tribunal de Justiça de São Paulo julgou inconstitucional a lei de Campinas que impôs, aos aplicativos de transporte, uma cobrança sobre o valor das corridas realizadas naquela cidade.

Na ocasião, o TJSP destacou a impossibilidade de cobrança de contribuição pecuniária como condição para o uso do sistema viário, além de enfatizar que uma taxa somente poderia ser cobrada caso houvesse uma prestação de serviço público pela Prefeitura ou alguma atividade fiscalizatória. A questão deverá ser submetida aos Tribunais superiores e, enquanto isso, inúmeros litígios continuam em andamento no Brasil sobre esse tema.

Além das disputas de caráter regulatório e tributário, talvez a questão mais relevante para o segmento de mobilidade urbana – que se estende também a outras empresas de tecnologia – diz respeito à discussão sobre o suposto vínculo trabalhista entre os motoristas e os aplicativos de transporte. Mesmo para aqueles que não são especialistas na matéria, parece evidente que a relação jurídica não é de natureza empregatícia. Afinal, o valor da corrida paga pelo usuário é atribuído ao próprio motorista, que concorda em transferir parte do montante recebido para o aplicativo, como contraprestação pelo serviço de intermediação.

O fato de os aplicativos atuarem como plataformas tecnológicas para viabilizar a ligação entre os motoristas e os usuários – além de facilitadores de pagamento – não altera a natureza jurídica dessa relação, que é de caráter civil. O motorista atua com independência para utilizar ou não a plataforma, sem qualquer exclusividade. Não há, portanto, o elemento de onerosidade inerente à relação de emprego. Além disso, como os motoristas podem optar livremente pelo uso dos aplicativos, sem estarem vinculados a horários pré-determinados, não se identificam os elementos de subordinação ou de habitualidade típicos de um contrato de trabalho.

Não é por acaso que a grande maioria das decisões proferidas pelos tribunais no Brasil afastam a caracterização de vínculo empregatício, embora existam posições

esparsas que divergem desse entendimento, como noticiam os veículos de comunicação de tempo em tempo. Alguns juízes ainda se apegam ao discurso de que os motoristas exercem um “subemprego” e de que os aplicativos estariam praticando um “dumping social”, provocando desequilíbrio no mercado por meio de uma vantagem comparativa para si em relação às demais empresas de transporte.

Essa concepção incorreta acaba sendo influenciada por uma circunstância específica do Brasil: até que o período de instabilidade econômica seja superado, a opção por funções menos técnicas e de menor remuneração acabam relevando-se como única alternativa viável para a grande massa de pessoas desempregadas. Tal circunstância, porém, não pode afetar a avaliação da questão sob a ótica jurídica: inexistindo subordinação na relação, não são aplicáveis os direitos e obrigações que regem uma relação típica de emprego.

Esses conflitos que afetam de forma tão direta o setor de mobilidade urbana (aplicativos de transporte) agora também estão criando entraves ao setor de “micromobilidade” (patinetes, bicicletas elétricas etc.), que também se mostram importantes ferramentas para melhorar o transporte nas grandes cidades. Muitos Municípios, a pretexto de regulamentar essas atividades, estão introduzindo exigências indevidas e fixando cobranças como condição para que as empresas

operem, ferindo novamente os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência.

Não é preciso dizer que um cenário de insegurança jurídica, incerteza sobre políticas públicas e excesso de litigiosidade representa tudo aquilo que o investidor menos deseja. É fundamental, portanto, que não apenas o Governo Federal, mas também os próprios órgãos municipais, passem a trabalhar em favor da população, melhorando as condições de negócio, eliminando entraves e incertezas para aqueles que querem investir no país.

Para o setor de mobilidade urbana, as prefeituras precisam fixar políticas públicas claras, respeitar as diretrizes fixadas pelo Poder Judiciário e, acima de tudo, trabalhar em favor da melhoria dos serviços de transporte como um todo, ainda que isso signifique simplesmente interferir menos na atividade das empresas.



CONTATO

RONALDO RAYES
rrayes@rfaa.com.br

RICARDO MAITTO
rmaitto@rfaa.com.br

BRUNO AGUIAR
baguiar@rfaa.com.br

DANIELA FLORIANO
dfloriano@rfaa.com.br

Para maiores informações, acesse o nosso site www.rfaa.com.br.

Contribuiu para a elaboração desta edição do **Informe Tributário** o advogado **Guilherme Vidoto**. Este documento pretende apresentar um resumo de alterações legislativas e precedentes administrativos e judiciais em matéria tributária, sendo direcionado aos clientes e parceiros de *Rayes & Fagundes Advogados*. Este documento tem caráter meramente informativo e não configura opinião legal.