

ecoa

CONSULTORIA
ECONÔMICA

**Impactos econômicos do
reconhecimento de vínculo
empregatício para plataformas
de mobilidade e de entrega**

Principais conclusões

- Mudança pode gerar redução da ordem de 905 mil no número de profissionais requeridos quando consideradas ambas as categorias
 - ❑ **Redução de profissionais requeridos é de 614 mil (48%)** no caso dos aplicativos de mobilidade
 - ❑ **Redução de profissionais requeridos é de 291 mil (75%)** no caso dos aplicativos de entrega
- Para os entregadores/motoristas, ônus econômico em hipótese de imposição de vínculo empregatício fica entre R\$ 13,3 bilhões (Cenário II) e R\$ 18,8 bilhões (Cenário I)
 - ❑ Redução da massa de renda dos motoristas fica entre R\$ 11,1 bilhões e R\$ 16,3 bilhões (perda de massa salarial entre -20% e -30%)
 - ❑ Redução da massa de renda dos entregadores fica entre R\$ 2,2 bilhões e R\$ 2,5 bilhões (perda de massa salarial entre -43% e -49%)
- Considerando os impactos socioeconômicos indiretos e induzidos pelo choque negativo de renda dos entregadores/motoristas, mudança poderia gerar um **impacto negativo de R\$ 33,1 bilhões no PIB e uma redução de R\$ 2 bilhões na arrecadação dos impostos**

Grandes números das plataformas de mobilidade

Motoristas parceiros



Nº de motoristas
1.274.281



Rendimento médio de
R\$ 30,1/h
(5,5x acima do salário-mínimo, considerando 30% de ociosidade)



Dos que estavam ocupados, **61%** eram CLT



50% veem a flexibilidade como maior vantagem da ocupação



Tempo ativo na plataforma
30h por semana
(30% ociosidade)



43% dos motoristas estavam em situação de desemprego ou desalento



37% dos motoristas exercem outra atividade profissional



17% desejam outra atividade para substituir a plataforma

- As plataformas de mobilidade geram elevado número de postos ocupacionais para motoristas, seja como atividade principal ou como complemento de renda
- A maioria dos motoristas não deseja deixar a ocupação e a flexibilidade é uma característica bastante valorizada pela categoria
 - De acordo com pesquisa Datafolha (2021), motoristas só aceitariam um trabalho em tempo integral em caso de aumento salarial de 40%

Grandes números das plataformas de entrega

Entregadores parceiros



Nº de Entregadores
385.742



Tempo ativo na plataforma
17h por semana (30% ociosidade)



Rendimento médio de
R\$ 16,1/h
(2,92x acima do salário-mínimo, considerando 30% de ociosidade)



31% estavam em situação de desemprego ou desalento



Dos que estavam ocupados,
52% eram CLT



48% exercem outra atividade profissional



38% veem a flexibilidade como maior vantagem da ocupação



11% buscam outra atividade para substituir a plataforma

- As plataformas de entrega geram elevado número de postos ocupacionais para entregadores, seja como atividade principal ou como complemento de renda
- A grande maioria dos entregadores não deseja deixar a ocupação e a flexibilidade é uma característica bastante valorizada pela categoria
 - De acordo com pesquisa Datafolha (2021), entregadores só aceitariam um trabalho em tempo integral em caso de aumento salarial de 50%

Aspectos teóricos do modelo de negócios das plataformas de entrega e de mobilidade

Plataforma atua como um mecanismo de ajuste em tempo real entre oferta e demanda, que permite o aproveitamento de economias de rede e maximizar eficiência na prestação de serviços

Acomodação de flutuações de demanda

Provê incentivos ao uso mais eficiente da plataforma dos motoristas/entregadores, minimizando ociosidade e tempo de espera

Flexibilidade de uso da plataforma

Motoristas/entregadores têm flexibilidade para escolher como usar a plataforma e podem utilizá-la como fonte de renda complementar

Qualidade dos serviços ofertados

Mecanismo de distribuição de pedidos e corridas contribui para redução do tempo de espera



Mudança no arranjo de contratação **modifica estrutura de incentivos e traz implicações** para a plataforma, motoristas/entregadores parceiros e consumidores

Efeitos da reclassificação trabalhista em perspectiva internacional



Flexibilidade e balanceamento de oferta e demanda em tempo real são premissas do modelo de negócios das plataformas de entrega e de mobilidade



Evidências sugerem que mudança para um enquadramento trabalhista tem efeitos sobre preços, demanda e qualidade dos serviços ofertados



Políticas não aderentes ao modelo de negócios das plataformas podem comprometer sua viabilidade, assim como gerar implicações negativas em termos de emprego e de arrecadação (Shetty et al, 2022)

EVIDÊNCIAS DA EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL

1

No caso de Genebra, que passou por um reenquadramento no formato de contratação de entregadores por aplicativo em setembro de 2020, houve uma **redução de 42% no número de pedidos** e de **67% no número de profissionais ocupados**¹

2

Pesquisa conduzida em Genebra demonstra que **79% dos entregadores que deixaram a plataforma seguiram desempregados nos 6 meses seguintes à mudança de enquadramento**

3

Em Seattle, política de fixação de salário-mínimo para motoristas e entregadores resultou em um **aumento de cerca de 40% no preço dos serviços** e em uma **redução entre 30% e 50% de demanda**²

4

Evidências de Seattle indicam um **aumento de ociosidade de 30% e uma redução de rendimento efetivo dos profissionais**, o que sugere que redução de demanda e aumento de ociosidade se sobrepuseram ao aumento de salário-hora estabelecido

Referências: (1)

<https://medium.com/uber-under-the-hood/the-impact-of-seattles-driver-and-courier-pay-regulations-30fdc817e65c>

(2) <https://medium.com/uber-under-the-hood/assessing-the-impact-of-courier-reclassification-in-geneva-1-year-on-restaurant-demand-and-work-b85ac573b804>

Aspectos Metodológicos

Síntese de premissas

- A metodologia empregada busca identificar os impactos do reconhecimento de vínculo e do reenquadramento tributário das plataformas, considerando apenas os fluxos de receitas e de custos gerados por essas mudanças
- Foram construídos **dois cenários**: O Cenário 1 adota como premissa que o profissional considera FGTS e INSS redutores de renda, enquanto, no Cenário 2, FGTS e INSS são vistos como benefícios equivalentes a renda pelo profissional*
- Modelo conservadoramente assume eficiência constantes das plataformas na hipótese de estabelecimento de vínculo empregatício.

Nota: Para o cenário 1, apenas no caso de transporte de passageiros considera-se que a plataforma incorre em custos adicionais para recompor a redução de renda considerada pelo motorista.

Plataforma

- **Aumento de custos trabalhistas e tributários, assim como de custos de conformidade (custos administrativos e judiciais)**, majoram o preço da corrida/entrega
- Com base nos novos preços e nas elasticidades-preço da demanda*, é calculada a **nova demanda pelos serviços**
- Diferença no retorno da plataforma é calculada com base na relação entre receita e custos pré e pós decisão judicial

Nota: No caso das plataformas de entrega, redução na receita com restaurantes também é computada no cálculo de retorno da plataforma

Motoristas/entregadores

- Novas regras trabalhistas e efeitos sobre preços e demanda por serviços **afetam a renda e a quantidade de profissionais requeridos pelas plataformas**
- Redução de demanda e aumento de jornada semanal afetam negativamente oferta de postos ocupacionais e, conseqüentemente, a massa de renda gerada para motoristas/entregadores

Consumidor final

- Aumento no preço da corrida/entrega impacta negativamente o consumidor final
- Com base nas elasticidades-preço*, é calculado o impacto do aumento de preços sobre a demanda final
- Impacto é calculado em termos de variação do excedente do consumidor, considerando diferencial no nível de consumo e nos preços dos serviços
- Modelo é **conservador** pois não considera efeitos da mudança sobre a **eficiência da plataforma e a qualidade do serviço ofertado**

Considerações a respeito da metodologia

- A metodologia empregada apresenta limitações que tornam os resultados encontrados conservadores.
 - i. **Nível de eficiência:** Hipótese que os níveis atuais de eficiência irão se manter após estabelecimento de vínculo empregatício;
 - i. **Nível de salário:** Hipótese de que não é necessário acréscimo salarial para compensar a menor flexibilidade da jornada de trabalho, contrariando pesquisas que apontam esse como um elemento de valor financeiro considerável;
 - i. **Benefícios trabalhistas obrigatórios:** Não foram incluídos todos os benefícios trabalhistas devidos por lei, como indenização, pagamento por rescisão, licenças parental etc;
 - i. **Benefícios advindos de acordos coletivos:** Não foram incluídos custos com planos de saúde ou contribuições que dependem de acordo coletivo ao novos empregados;
 - i. **Benefícios adicionais:** Outros auxílios e benefícios como auxílio alimentação e refeição, adicional de periculosidade e outros;
 - Em especial, destaca-se impossibilidade de estimação de custos adicionais do adicional noturno, que poderiam impactar o dano econômico geral

Resultados - motoristas

- Redução entre 41% e 48% nos postos ocupacionais ofertados (de 1,3 milhão para 660 mil)
- Aumento entre 19,7% e 32,5% no preço médio da corrida*
- Redução entre R\$ 11,1 bilhões e R\$ 16,3 bilhões na massa de renda dos motoristas

* Preço médio da corrida estimado com base em salário-hora do motorista e taxa de comissão de 20% da plataforma

Δ	Cenário I	Cenário II
Retorno da plataforma	-32%	-22%
Massa de renda dos motoristas	-30,0%	-20,4%
Excedente do consumidor	R\$ -18.801.937.346	R\$ -12.047.111.986

Nota: Cenário 1 considera que o motorista considera FGTS e INSS como redutores de renda e que plataforma incorre em custo adicional para assegurar manutenção de renda, tendo em vista sensibilidade do uso da plataforma pelo motorista em relação à renda recebida. No cenário 2, considera-se que o FGTS e INSS são percebidos como benefícios equivalentes a renda pelo motorista e, portanto, que plataforma não precisa incorrer em custos adicionais para reter motoristas.

Resultados - entregadores

- **Redução de 75% nos postos ocupacionais ofertados** (de 386 mil para 95 mil)
- **Aumento de 25,9% no preço médio da entrega***
- **Redução entre R\$ 2,2 bilhões e R\$ 2,5 bilhões na massa de renda dos entregadores**

* Preço médio da entrega estimado com base em custo do salário-hora do entregador para a plataforma pré e pós-decisão

Δ	Cenário I	Cenário II
Retorno da plataforma	-45,7%	-45,7%
Massa de renda dos entregadores	-49%	-43%
Excedente do consumidor	R\$ -1.045.081.211	R\$ -1.045.081.211

Nota: Cenário 1 considera que o entregador considera FGTS e INSS como redutores de renda líquida disponível em relação ao patamar observado atualmente. Compensação financeira para manutenção da renda no patamar atual não foi considerada, tendo em vista que o choque de demanda resultante causaria danos para a plataforma, entregadores e consumidor final, com potencial significativo de inviabilização da atividade. No cenário 2, considera-se que o FGTS e INSS são percebidos como benefícios equivalentes a renda pelo entregador e, portanto, a quantia equivalente aos benefícios de FGTS e INSS não implicam em redução da renda percebida pelo entregador.

Análise comparativa dos resultados

- Os dois principais fatores que explicam a diferença de magnitude dos resultados observados entre entregadores e motoristas são:
 - i. **Elasticidade da demanda:** Elasticidade dos pedidos com relação à taxa de entrega é elevada (maior do que a verificada para o segmento de motoristas) – Ou seja, o consumidor é mais sensível a variação de preço, de forma que aumentos expressivos de preço teriam impactos significativos na demanda podendo afetar a sustentabilidade da plataforma
 - ii. **Engajamento com a plataforma:** para os motoristas de aplicativos, o nível médio de horas engajadas com a plataforma é de 30 horas semanais, enquanto para os entregadores esse número é 17, considerando a taxa de ociosidade média de 30% para ambas as categorias. O menor engajamento na plataforma tende a resultar em maior redução na oferta de postos ocupacionais nas plataformas de entrega quando fixada jornada regular de 40h/semanais

Impactos socioeconômicos

- Além dos impactos diretos para a plataforma, motoristas/entregadores e para o consumidor final, o novo formato de contratação de motoristas/entregadores tende a gerar efeitos indiretos para toda a economia
- Do lado do entregador/motorista, a redução na oferta de postos ocupacionais e de salário dos profissionais geram um choque negativo na renda das famílias, com implicações sobre o nível de consumo agregado da economia
- Os efeitos indiretos e induzidos do choque de renda sofrido pelos motoristas e entregadores foi estimado a partir de metodologia de Análise de Insumo-Produto, que parte das contas públicas e da estrutura produtiva da economia para dimensionar como um choque de demanda afeta fluxos econômicos intersetoriais e a economia como um todo
- Considerando a magnitude do choque negativo de renda gerado para os entregadores/motoristas – R\$ 18,8 bilhões (Cenário I) e R\$ 13,3 bilhões (Cenário II) – é possível estimar:
 - I. Uma perda entre **R\$ 23,3 bilhões** (Cenário II) e **R\$ 33,1 bilhões** (Cenário I) no **PIB**;
 - II. Uma perda de **arrecadação** anual entre **R\$ 1,4 bilhão** (Cenário II) e **R\$ 2 bilhões** (Cenário I)

ecoa



CONSULTORIA
ECONÔMICA

sfaga@ecoaecon.com.br