

idp

idn

# MESTRADO PROFISSIONAL EM ECONOMIA

**A INCLUSÃO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS NO  
REGIME GERAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL (RGPS) IMPACTA  
NA SUSTENTABILIDADE ATUARIAL DO SISTEMA  
PREVIDENCIÁRIO? UMA AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS.**

Brasília-DF, 2025

**WELITON DA SILVA MARQUES**

**A INCLUSÃO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS NO  
REGIME GERAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL (RGPS)  
IMPACTA NA SUSTENTABILIDADE ATUARIAL DO  
SISTEMA PREVIDENCIÁRIO?  
UMA AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Economia, do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

**Orientador**

Professor Doutor Guilherme Mendes Resende.

Brasília-DF 2025

## **WELITON DA SILVA MARQUES**

# **A INCLUSÃO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS NO REGIME GERAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL (RGPS) IMPACTA NA SUSTENTABILIDADE ATUARIAL DO SISTEMA PREVIDENCIÁRIO? UMA AVALIAÇÃO DE PROPOSTAS.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Economia, do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

Aprovado em 24 / 06 / 2025

### **Banca Examinadora**

---

Prof. Dr. Guilherme Mendes Resende - Orientador

---

Prof. Dr. Fernando Boarato Meneguim

---

Prof. Dr. Luiz Felipe Monteiro Seixas

---

M357i Marques, Weliton da Silva  
A inclusão dos motoristas de aplicativos no regime geral de previdência social (RGPS) impacta na sustentabilidade atuarial do sistema previdenciário? Uma avaliação de propostas / Weliton da Silva Marques. – Brasília: IDP, 2025.

73 p.  
Inclui bibliografia.

Dissertação – Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa – IDP, Curso de Administração Pública, Brasília, 2025.  
Orientador: Prof. Dr. Guilherme Mendes Resende .

1. Sustentabilidade atuarial.. 2. PLP 0012/2024.. 3. Motoristas de aplicativo. 4. Regime previdenciário.. I. Título.

CDD: 351

---

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Ministro Moreira Alves  
Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer a Deus por me permitir realizar esse grande sonho acadêmico. Quero agradecer a minha família em especial a minha esposa Uyara e meus filhos, Álvaro e Laura, por toda a força e paciência que tiveram ao longo desse tempo diante das minhas ausências. Quero deixar registrado também os meus valiosos agradecimentos ao meu irmão Fábio Marques, que diante de toda dificuldade, auxiliou-me na construção desse trabalho. Não posso esquecer de dois grandes colegas que me ajudaram e irão me ajudar sempre, Mestre Felipe Reis e Mestre Ivy Vasconcelos, pela parceria e pelas noites de debates. Por fim, quero agradecer ao meu estimado Professor Orientador Dr. Guilherme Resende, pela paciência em ensinar e a coragem de transmitir toda a sua sabedoria acadêmica.

A todos, meu MUITO OBRIGADO!

## RESUMO

O presente estudo investiga os impactos da inclusão de motoristas de aplicativos no regime previdenciário, considerando as propostas do PLP 00012/2024 e do PL 536/2024, com o objetivo geral de avaliar a sustentabilidade atuarial do sistema previdenciário brasileiro. Especificamente, busca-se analisar como as regulamentações propostas afetam a viabilidade financeira do sistema, que tem como objetivo a proteção social dos motoristas, e comparar diferentes cenários de inclusão previdenciária. Para tanto, a metodologia emprega a modelagem de projeções atuariais das propostas para simular os impactos previdenciários. Os achados indicam que a formalização dos motoristas sob os modelos dos projetos de lei PLP 00012/2024 e PL 536/2024 podem trazer desafios significativos para a estabilidade do sistema, exigindo uma abordagem equilibrada entre inovação legislativa e responsabilidade fiscal, até mesmo porque os números achados no estudo indicam que cenários mais otimistas, os gastos superam em muito a arrecadação. O estudo contribui para um amplo debate que já vem ocorrendo no legislativo e judiciário sobre políticas públicas que garantam a proteção dos trabalhadores, enquanto mantém a integridade atuarial do sistema previdenciário.

**Palavras-chave:** Sustentabilidade atuarial, PLP 0012/2024, motoristas de aplicativos, regime previdenciário, proteção social e economia de plataformas.

## ABSTRACT

The present study investigates the impacts of the inclusion of app drivers in the social security system, considering the proposals of PLP 00012/2024 and PL 536/2024, with the general objective of evaluating the actuarial sustainability of the Brazilian social security system. Specifically, it seeks to analyze how the proposed regulations affect the financial viability of the system, which aims to protect drivers socially, and to compare different scenarios of social security inclusion. To this end, the methodology employs the modeling of actuarial projections of the proposals to simulate the social security impacts. The findings indicate that the formalization of drivers under the models of the bills PLP 00012/2024 and PL 536/2024 can bring significant challenges to the stability of the system, requiring a balanced approach between legislative innovation and fiscal responsibility, not least because the numbers found in the study indicate that in more optimistic scenarios, expenses far exceed revenue. The study contributes to a broad debate that has already been taking place in the legislative and judicial branches on public policies that guarantee the protection of workers, while maintaining the actuarial integrity of the social security system.

**Keywords:** Actuarial sustainability, PLP 0012/2024, PL 536/2024, app drivers, social security regime, social protection and platform economy.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AB5	Assembly Bill 5
AIL	Avaliação de Impacto Legislativo
AMOBITEC	Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia
BEPS	Base Erosion and Profits Shifting
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CEBRAP	Centro Brasileiro de Análise e Planejamento
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social
IPCA	Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ITF	Fórum Internacional de Transportes
MASMU	Motorista Autônomo de Serviços de Mobilidade Urbana
MEI	Microempreendedor Individual
MS	Massa Salarial
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OTPP	Operadoras de Transporte Privado Individual de Passageiros
OTMU	Operadoras de Tecnologia para Mobilidade Urbana
PIB	Produto Interno Bruto
PL	Projeto de Lei
PLP	Projeto de Lei Complementar
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua
RGPS	Regime Geral de Previdência Social
SPE	Secretaria de Política Econômica
SRGPS/MP	Secretaria de Regime Geral de Previdência Social do
S	Ministério da Previdência Social
STN	Secretaria do Tesouro Nacional
VPL	Valor Presente Líquido

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Gráfico 1</b> Atualmente faz contribuições ao INSS (TODOS) os motoristas	<b>23</b>
<b>Gráfico 2</b> Atualmente, faz contribuições ao INSS (Motorista que NÃO TEM OUTRA ATIVIDADE ECONÔMICA)	<b>24</b>
<b>Gráfico 3</b> Arrecadação líquida do RGPS, despesas do RGPS e resultado previdenciário (2000 a 2018) – (R\$ MILHÕES) valores atualizados pelo IPCA	<b>25</b>
<b>Gráfico 4</b> Arrecadação total	<b>38</b>
<b>Gráfico 5</b> Benefícios anteriores a aposentadoria	<b>39</b>
<b>Gráfico 6</b> Despesas com aposentadoria	<b>40</b>
<b>Gráfico 7</b> Impactos na Previdência	<b>40</b>
<b>Gráfico 8</b> Contribuições MEI e Individual	<b>42</b>
<b>Gráfico 9</b> Benefícios antes da aposentadoria MEI e Individual	<b>43</b>
<b>Gráfico 10</b> Aposentadoria MEI e Individual	<b>44</b>
<b>Gráfico 11</b> Diferenças de base de contribuições	<b>45</b>
<b>Gráfico 12</b> Cenários Comparativos para contribuição	<b>47</b>
<b>Gráfico 13</b> Cenários Comparativos para aposentadorias	<b>48</b>
<b>Gráfico 14</b> Comparativo arrecadação e despesas entre regimes previdenciários	<b>50</b>

## LISTA DE TABELAS

### **Tabela 1**

Remuneração média .....36

### **Tabela 2**

Salário Contribuição .....36

### **Tabela 3**

Total da contribuição apurada .....37

### **Tabela 4**

Resumo variações PIB e Massa Salarial .....49

## **Anexo**

### **Tabela 1**

Arrecadação .....60

### **Tabela 2**

Despesas .....61

### **Tabela 3**

MEI .....62

### **Tabela 4**

Contribuinte Individual .....63

### **Tabela 5**

Selic .....64

# SUMÁRIO

**1. INTRODUÇÃO ..... 13**

**2. CONTEXTO SOBRE AS PROPOSTAS LEGISLATIVAS..... 17**

**3. REVISÃO DA LITERATURA ..... 21**

**4. METODOLOGIA E BASE DE DADOS .....29**

**5. RESULTADOS .....36**

5.1 ANÁLISE QUANTITATIVA DO PLP 12/24 ..... 37

5.2 ANÁLISE COMPARATIVA.....41

5.3 ANÁLISE DE SENSIBILIDADE DOS RESULTADOS..... 44

5.4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS.....49

**6. CONCLUSÃO .....53**

**REFERÊNCIAS.....56**

**APÊNDICES ..... 61**



## 1

## INTRODUÇÃO

A crescente expansão dos serviços de transporte por aplicativo tem gerado debates significativos sobre a regulamentação dos motoristas e suas implicações previdenciárias. Com as propostas dos Projetos de Lei Complementar (PLP) 12/2024 e PL 536/2024, surge, portanto, a necessidade de indagar como problema de pesquisa: *a inclusão desses motoristas no regime previdenciário impacta a sustentabilidade atuarial do sistema?* Se sim, haverá equilíbrio no modelo proposto, garantindo, assim, uma alocação eficiente dos recursos. Partindo dessa incerteza, essa dissertação tem como objetivo principal avaliar a sustentabilidade atuarial dessa inclusão, focada em potenciais impactos financeiros e nas implicações da longevidade do sistema previdenciário, criando cenários que possam comparar e compreender esses efeitos.

Para decifrarmos melhor o tema em debate, faz-se necessário entender os efeitos das *Gig Economy*, conceitualmente conhecida como um conjunto de empresas de tecnologia voltadas para a economia do compartilhamento, têm revolucionado o mercado de trabalho ao introduzir novas formas de contratação e prestação de serviços. Essas empresas, como Uber, *Ifood* e 99, facilitam a interação entre consumidores e ofertantes por meio de plataformas digitais, aumentando a eficiência e reduzindo os custos de transação. Conforme destacado por Resende (2017), a economia do compartilhamento proporciona significativos benefícios, pela possibilidade de utilizar determinados bens de forma temporária, o que lhes permite acessar uma ampla gama de opções de consumo a preços geralmente mais acessíveis.

No entanto, a ascensão dessas plataformas também traz desafios jurídicos e regulatórios significativos. Diversos países, como França, Chile, Reino Unido, Alemanha e Espanha, viram a necessidade de regular as relações de trabalho (MENDES; MAIRINK; MELO, 2022). No Brasil, seguindo esses exemplos, o Governo Federal enviou o projeto de lei PLP 12/2024, com a clara intenção de criar nova categoria de trabalhador autônomo de plataforma, incluir compulsoriamente na base previdenciária a população em idade ativa e garantir um piso mínimo para custeio do desenvolvimento do trabalho, já o PL 536/2024,

enviado pela frente parlamentar encabeçada pelo deputado Daniel Agrobom (PL-GO), tem a intenção de manter a contribuição individual, focando especialmente nas relações contratuais entre plataformas e motoristas.

A intenção dos governos mundialmente, por meio de suas legislações, não é somente a garantir a preservação social dos direitos de seus contribuintes, mas também de captar partes desses recursos para auxiliarem nas obrigações fiscais e previdenciárias, pois os números desse mercado impressionam, somente a título de exemplo, o relatório da *Mordor Intelligence*<sup>1</sup> destaca que o mercado de mobilidade como serviço é estimado em US\$ 0,78 trilhão em 2024 e deverá atingir US\$ 1,12 trilhão até 2029, crescendo a uma taxa de 7,43% durante o período de previsão (2024-2029).

De acordo com a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD) do IBGE, no quarto trimestre de 2022, havia aproximadamente 1,49 milhão de pessoas trabalhando por meio de aplicativos de serviços no Brasil, dos quais 704 mil utilizavam aplicativos de transporte particular de passageiros, como Uber e 99.

O Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP) a pedido da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) atualizou esses números<sup>2</sup> e constatou que de 2022 a 2024 houve um aumento de 35% entre motoristas de aplicativos (447 mil) e de 18% entre entregadores (70 mil), assim, chega-se a casa de 1,7 milhões de motorista e 455 mil entregadores que opera por aplicativos, mas somente 35% dos motoristas e 34% dos entregadores contribuem de alguma forma com a previdência quando possuem essa atividade como única, corroborando com a necessidade de uma discussão profunda sobre o tema.

Brito (2024) abordou essa problemática da falta de contribuição previdenciária por parte de trabalhadores informais, causando, assim, uma fuga de receitas e contribuindo com o déficit da previdência. Contudo seu estudo limitou a entender como a falta de contribuição para o sistema previdenciário pode impactar direta ou indiretamente a população brasileira e as finanças previdenciárias, mas não apresenta um impacto arrecadatório e as despesas futuras caso esses mesmos

---

<sup>1</sup> <https://www.mordorintelligence.com/pt/industry-reports/mobility-as-a-service-market>

<sup>2</sup> <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2024/12/Apresentacao-CEBRAP-10-12-2024.pdf>

trabalhadores informais sejam incorporados à base previdenciária, traçando cenários que possam observar *trade offs* arrecadatório em relação ao custeio dos benefícios que podem ser gerados. Nesse sentido, este estudo fornece *insights* para compreender como será o comportamento atuarial ao longo do tempo, e comparando com cenários mais otimistas e em outros não para se chegar a uma conclusão.

Nesse contexto, a avaliação de impacto legislativo (AIL) emerge como uma metodologia indispensável para apoiar decisões políticas fundamentadas e transparentes, mesmo quando impopulares, conforme defendido por Meneguín (2010). O autor ressalta a incipiente aplicação dessa prática no Brasil, apesar de sua eficácia comprovada internacionalmente na promoção de um sistema jurídico mais efetivo, eficaz e eficiente. É nesse cenário que o presente estudo se insere, ao avaliar os impactos atuariais das propostas de inclusão desses trabalhadores no RGPS, com foco nos Projetos de Lei Complementar (PLP) 12/2024 e PL 536/2024.

Além desta introdução, a presente dissertação contém mais cinco seções. Na segunda seção, será abordado o contexto se propostas legislativas sobre o tema. Na terceira seção, são feitas considerações a respeito da fundamentação teórica e empírica, apresentando uma revisão bibliográfica nacional e internacional sobre o tema. A quarta seção detalha a metodologia empregada na análise, bem como as bases de dados utilizadas. Na quinta seção, são discutidos os principais resultados do estudo. Por fim, na última seção são apresentadas as conclusões.



?

## 2

## CONTEXTO SOBRE AS PROPOSTAS LEGISLATIVAS

No Brasil, a primeira tentativa de garantir alguma proteção previdenciária aos motoristas de aplicativos foi pela Lei nº 13.640/18, que alterou a Lei nº 12.587/12, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. A mencionada lei autorizou que as plataformas digitais do ramo de transporte privado de passageiros funcionassem no país e permitiu que os motoristas de plataforma fossem considerados contribuintes individuais.

Os artigos 11-A e 11-B, ambos incluídos pela Lei nº 13.640/18 a Lei nº 12.587/12, impõem diversas obrigações que o motorista deve cumprir para poder realizar o serviço via plataforma digital, dentre elas, o inciso III exige que eles sejam inscritos como contribuintes individuais do INSS, nos termos da alínea *h*, do inciso V, do art. 11 da Lei nº 8.213/91. Tal exigência viria a assegurar, em tese, a proteção previdenciária desses motoristas pelo RGPS, considerando que ele contribuiria com a alíquota de 20% (variando para 11% ou 5%, nas hipóteses dos incisos I e II, respectivamente, do § 2º, do art. 21, da Lei nº 8.212/91) sobre seu salário de contribuição, nos termos do art. 21, caput, da Lei nº 8.212/91.

Diante da necessidade urgente de formalização da atividade dos motoristas de aplicativos, o Poder Executivo propôs, em 5 de março de 2024, o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 (PLP 12/2024), cuja regulamentação abrange as relações de trabalho entre motoristas de aplicativos e empresas operadoras no setor de transporte remunerado privado individual de passageiros, excluindo os entregadores e passageiros de motos. A legislação delineia o enquadramento do motorista como trabalhador autônomo, garantindo-lhe a liberdade de gerenciar seus horários e a não exclusividade com uma única plataforma, ao mesmo tempo em que estabelece a representação sindical para negociação coletiva. Adicionalmente, o projeto impõe diretrizes para melhorar a transparência nas operações, facilitar o acesso à informação por parte dos motoristas e definir uma remuneração mínima, buscando equilibrar a flexibilidade inerente ao trabalho por aplicativos com a necessidade de proteção social e econômica.

O PLP 12/2024, dentre os demais temas de relação jurídica, tem com a finalidade, ainda, de ajustar a dinâmica deficitária e a discrepância provocada pela renúncia fiscal na *pejotização* pelo MEI ou ausência de obrigação do cadastro de contribuinte individual. Com isso, reconheceu o caráter indenizatório dos ganhos dos motoristas, com despesas de combustível, pneus, revisões, etc., e estabeleceu salário de contribuição correspondente a 25% por cento sobre o valor bruto auferido no mês, mediante a aplicação da alíquota de 7,5% sobre o salário de contribuição para os motoristas, observado o limite máximo do Regime Geral de Previdência Social. A empresa operadora de aplicativo, por sua vez, contribuirá com alíquota de 20% incidente sobre o salário de contribuição do trabalhador que preste serviço por ela intermediado, não se aplicando, neste caso, o limite máximo do Regime Geral de Previdência Social.

Em contrapartida, a Frente Parlamentar, liderada pelo deputado Daniel Agrobom (PL-GO), propôs, em 4 de março de 2024, o Projeto de Lei nº 536/2024 (PL 536/2024), onde visa regulamentar a profissão de Motorista Autônomo de Serviços de Mobilidade Urbana (MASMU), estabelecendo as condições para a prestação de serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros. A proposta define as Operadoras de Tecnologia para Mobilidade Urbana (OTMU) e as Operadoras de Transporte Privado Individual de Passageiros (OTPP), delineando as relações de trabalho autônomo entre os motoristas e essas empresas, com o objetivo de garantir direitos mínimos e transparência na relação com as grandes corporações de tecnologia que controlam os aplicativos.

O PL 536/2024 aborda diversos aspectos cruciais, como os direitos e deveres do MASMU, incluindo a possibilidade de contratar OTMUs, prestar serviços em veículo próprio ou de terceiros, e receber informações detalhadas sobre os passageiros. A proposta também veda práticas abusivas por parte das OTMUs, como a exigência de métricas de cancelamentos ou de aceitação de chamados, e estabelece regras para a defesa do MASMU em casos de denúncias ou reclamações. Adicionalmente, o projeto institui uma metodologia de precificação denominada *markup* para garantir uma remuneração justa aos motoristas, contemplando custos operacionais e uma margem de lucro mínima, buscando equilibrar a autonomia do motorista com a necessidade de uma remuneração adequada, mas mantendo como contribuinte individual nos termos do artigo 11-A, incluídos pela Lei n.º 13.640/18 a Lei n.º 12.587/12.



Entender essas dinâmicas previdenciárias definidas pelas propostas apresentadas, principalmente com dados e projeções, é o foco principal desse estudo.





3

## 3

## REVISÃO DA LITERATURA

A regulamentação dos serviços de transporte por aplicativos tem sido objeto de análise em diversos estudos internacionais, destacando-se os relatórios da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), "*Regulating App-based Mobility Services*"<sup>3</sup>, quando enfatiza a necessidade de políticas públicas que garantam a inclusão dos motoristas de aplicativos, e no projeto "*Base Erosion and Profits Shifting (BEPS)*"<sup>4</sup> trata da erosão da base fiscal e da redistribuição de direitos tributários que se dá num mundo em que as empresas conduzem as atividades sem uma necessária presença física.

De forma complementar, o relatório do Fórum Internacional de Transportes (ITF)<sup>5</sup>, "*Regulating App-based Mobility Services*", também aborda a importância de incluir motoristas de aplicativos no sistema de seguridade social. O ITF destaca que a falta de regulamentação adequada pode levar à precarização das condições de trabalho, onde motoristas não têm acesso a benefícios previdenciários básicos. O relatório recomenda que os governos implementem políticas que obriguem as plataformas a contribuírem para a previdência social em nome dos motoristas, seja através da criação de um fundo de previdência específico ou da integração desses trabalhadores nos sistemas previdenciários existentes. Essas medidas são essenciais para garantir que todos os motoristas tenham acesso a uma rede de segurança social, independentemente de seu status de emprego, promovendo assim a justiça social e a sustentabilidade do sistema previdenciário.

Pelo mundo diversos países decidiram juridicamente ou por meio legislativo uma regulamentação, podemos citar por exemplo

---

<sup>3</sup>Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico OECD. (2020). *Regulating App-based Mobility Services*. Retrieved from [https://goingdigital.oecd.org/data/notes/No4\\_ToolkitNote\\_AppBased\\_Mobility.pdf](https://goingdigital.oecd.org/data/notes/No4_ToolkitNote_AppBased_Mobility.pdf) pg. 12

<sup>4</sup> Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). *Tax challenges raised by digitalisation*. Relatório. Paris: OECD, 2015. Disponível em: <https://www.oecd.org/tax/beps/beps-actions/action1/>

<sup>5</sup> International Transport Forum. (2021). *Regulating App-based Mobility Services*. Retrieved from <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/app-based-mobility.pdf>

marcante dessa abordagem é a Califórnia, onde a Assembly Bill 5 (AB5)<sup>6</sup> buscou redefinir a classificação de motoristas de aplicativos como empregados, em vez de contratantes independentes. No Reino Unido, a regulamentação de motoristas de aplicativos é influenciada por decisões judiciais e estatutárias. Em 2021, a Suprema Corte determinou que os motoristas de Uber devem ser reconhecidos como trabalhadores, concedendo-lhes direitos fundamentais como salário-mínimo e férias remuneradas, sob o *Employment Rights Act* 1996<sup>7</sup>. No Canadá, a regulamentação dos aplicativos de transporte é responsabilidade das províncias, com cada uma estabelecendo suas próprias normas. Por exemplo, em Toronto, as diretrizes são estabelecidas segundo o *City of Toronto Act*, que exige que motoristas de aplicativos obtenham licenças e mantenham seguros adequados. Estas regulamentações visam não apenas a segurança dos passageiros, mas também a inclusão social e previdenciária dos motoristas, garantindo-lhes acesso a benefícios e proteções equivalentes às garantias dos trabalhadores formais.

Na França, os motoristas de aplicativos estão sujeitos ao *Code des Transports*<sup>8</sup>, que estabelece as condições para a operação de veículos de transporte privado. Embora não haja uma lei específica direcionada exclusivamente para aplicativos de transporte, as diretrizes existentes impõem que os motoristas se registrem como trabalhadores independentes, permitindo-lhes contribuir para o sistema de seguridade social. Este modelo busca um equilíbrio entre a flexibilidade operacional dos motoristas e a inclusão social através de contribuições previdenciárias voluntárias. Na Alemanha, a regulamentação é tradicionalmente rigorosa, regida pela *Personenbeförderungsgesetz*<sup>9</sup> (Lei de Transporte de Passageiros). Esta legislação exige que motoristas de aplicativos obtenham licenças de táxi, garantindo que todos os motoristas cumpram os mesmos padrões de segurança e responsabilidade social, promovendo, assim, a inclusão previdenciária automática por meio de contribuições obrigatórias para a seguridade

<sup>6</sup> Assembly Bill N° 5.  
[https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill\\_id=201920200AB5](https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=201920200AB5)

<sup>7</sup> [https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/229899/2023\\_silverio\\_rafael\\_a\\_uberizacao\\_trabalho.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/229899/2023_silverio_rafael_a_uberizacao_trabalho.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

<sup>8</sup> Code des transports.  
[https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte\\_lc/LEGITEXT000023086525/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/)

<sup>9</sup> Personenbeförderungsgesetz (PBefG). <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/BJNR002410961.html>

social. Por fim, Na Espanha, por meio do Real *Decreto-ley* 13/2018<sup>10</sup> e o Chile, pela recente "*Ley Uber*"<sup>11</sup>, ambas regulam as operações de veículos de transporte com condutor e contribuem para o sistema de segurança social, refletindo um esforço para integrar esses trabalhadores aos sistemas tradicionais de proteção social e assegurar sua inclusão previdenciária.

Ocorre que apesar de existir essa regra garantindo aos motoristas o acesso como contribuinte na previdência, os números apurados pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP) e a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) no estudo "Mobilidade Urbana e Logística de Entregas: Um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos, 2ª Onda – Edição 2024", comprova que do total de motoristas que trabalham com plataformas, 53% têm algum tipo de contribuição previdenciária. Entre aqueles que não têm outra atividade econômica além das plataformas, esse número cai para 35%. Além disso, 9% dos motoristas recebem algum benefício do INSS.

**Gráfico 1** – Atualmente faz contribuições ao INSS (TODOS) os motoristas

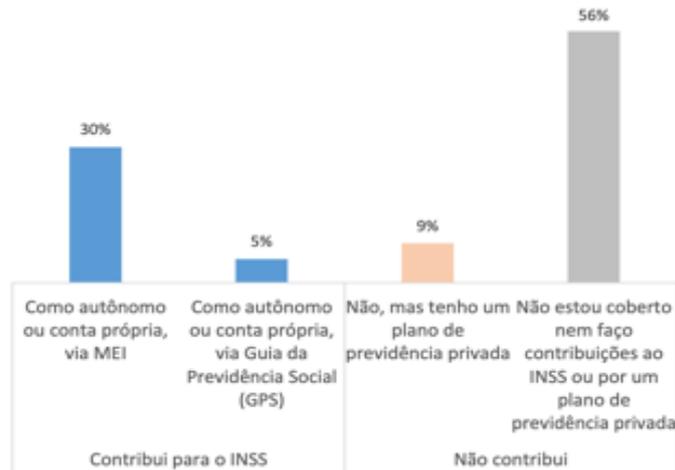


Fonte: Survey, 2024

<sup>10</sup> Real Decreto-Lei 13/2018, de 28 de setembro, que altera a Lei 16/1987, de 30 de julho, de Regulamentação do Transporte Terrestre, no que diz respeito ao aluguer de veículos com condutor. [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2018-13179](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2018-13179)

<sup>11</sup> lei 21553 regulamenta os aplicativos de transporte pago de passageiros e os serviços prestados por meio deles. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1191380>

**Gráfico 2** – Atualmente, faz contribuições ao INSS (Motorista que NÃO TEM OUTRA ATIVIDADE ECONÔMICA)



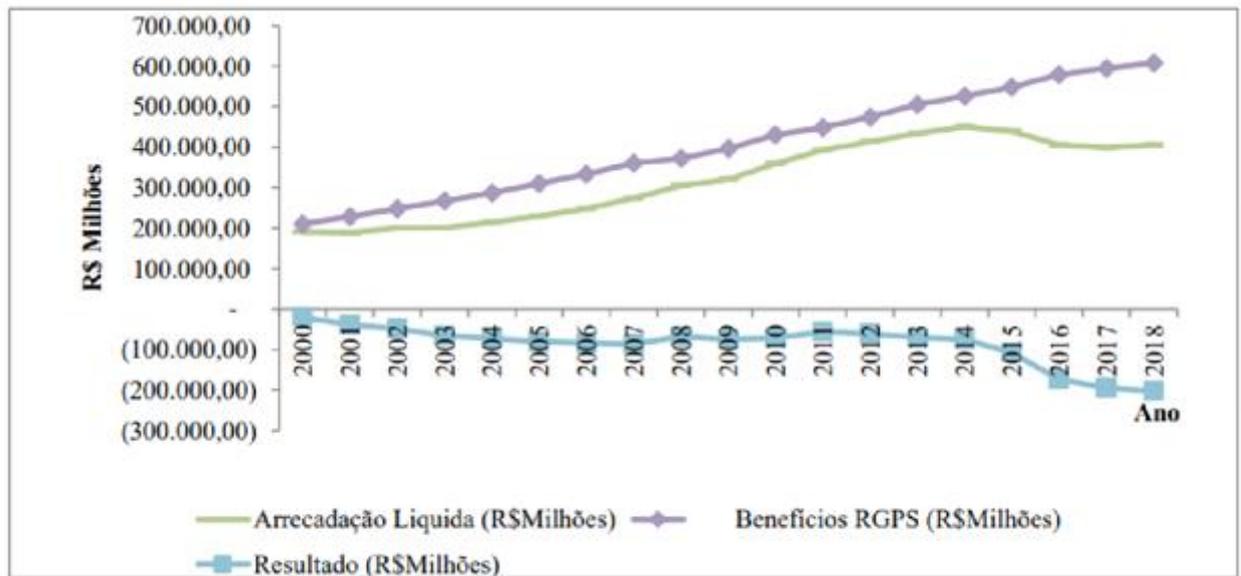
Fonte: Survey, 2024

Além dessa baixa adesão previdenciária, Peixoto Júnior & Miebach (2023) analisou as transformações no mercado de trabalho brasileiro entre 2012 e 2019, com foco na *Gig Economy* e na pejetização, e seus efeitos na sustentabilidade da previdência social. A pesquisa destacou outro problema, afirmando que essas mudanças reduziram a base arrecadatória da previdência, apresentando um cenário preocupante para o futuro das fontes de custeio previdenciário. O estudo conclui que a pejetização e a informalidade aumentaram, diminuindo a arrecadação e comprometendo a sustentabilidade do sistema previdenciário.

Cardoso e Cunha (2019) aponta que a opinião pública majoritariamente (78%) apoia a regulamentação, principalmente por razões de segurança, mesmo que isso resulte em um aumento de preços, ou seja, não levam como consideração a previdência e seus benefícios, mas outros objetivos imediatos.

Essa imediatidade traz diversos malefícios, como aponta Alves et al. (2021) que apresentou evolução do fluxo de caixa do RPGS, atualizado pelo IPCA, quando observou que as despesas com os benefícios são crescentes, superando as arrecadações, conseqüentemente, gerando um quadro deficitário de resultado líquido.

**Gráfico 3** – Arrecadação líquida do RGPS, despesas do RGPS e resultado previdenciário (2000 a 2018) – (R\$ MILHÕES) valores atualizados pelo IPCA



Fonte: Boletim Estatístico da Previdência Social (2019) apud Alves *et al.* (2021).

Quando a pesquisa caminha para análise de impacto legislativo, existe uma dificuldade natural de encontrar estudos e, especialmente, sobre a inclusão de novas categorias na previdência social e suas consequências atuariais. No caso presente, isso se deve, em parte, à natureza relativamente recente da economia de aplicativos e à rápida evolução das plataformas de transporte individual, como o Uber. A literatura acadêmica e as pesquisas empíricas ainda estão se desenvolvendo para acompanhar essas mudanças. Além disso, a complexidade das questões envolvidas, que abrangem desde a regulação do mercado de trabalho até a sustentabilidade dos sistemas previdenciários, torna a análise legislativa um enorme desafio. A falta de dados consistentes e de longo prazo sobre a contribuição previdenciária desses trabalhadores também dificulta a avaliação precisa dos impactos econômicos e sociais. Portanto, há uma necessidade urgente de estudos mais aprofundados e abrangentes que possam fornecer uma base sólida para a formulação de políticas públicas eficazes e sustentáveis.

Alguns estudos como Schenferd *et al.* (2024), Rocha (2024) e Albuquerque e Cantinha (2024) contribuíram para o debate sobre precarização da legislação em relação a esses trabalhadores, e quais suas consequências no mundo jurídico contemporâneo, mas apesar de reconhecerem a necessidade de regulação não trouxeram

embasamentos empíricos econômicos para comprovarem as teorias como queremos apresentar nesse estudo.

Podemos afirmar que mais se aproximou do estudo aqui proposto foi McClaskey (2021) quando abordou a complexidade da regulação tributária na economia digital, com foco específico na tributação dos serviços de transporte por aplicativo no Brasil. A autora destacou a transformação da sociedade e da economia pela digitalização e a emergência de novos paradigmas tecnológicos que desafiam os sistemas jurídicos tradicionais. A economia digital é caracterizada pela interdependência global, digitalização de insumos e a preponderância de mercados multilaterais.

A regulação tributária é analisada como um instrumento essencial para a promoção do desenvolvimento socioeconômico. A autora propõe um conceito inédito de regulação tributária, que visa alinhar o ordenamento jurídico-tributário brasileiro com os objetivos constitucionais de incentivo às atividades econômicas. A digitalização impõe desafios significativos à tributação, como a dificuldade de subsunção dos novos fatos econômicos às normas jurídicas tradicionais, a perda de receita fiscal e a necessidade de rearranjo dos direitos tributários.

O estudo de caso foca na tributação dos serviços de transporte por aplicativo, como Uber, no Brasil. A autora analisa a produção normativa dos entes federativos brasileiros e propõe medidas de unificação das espécies tributárias, alargamento de bases tributárias e ajustes no processo de produção de normas para melhor controle dos efeitos da tributação sobre a economia digital. A autora sugere a simplificação do sistema tributário brasileiro e a implementação de análises de impacto regulatório para garantir que as normas tributárias sejam eficazes e alinhadas com os objetivos de desenvolvimento econômico. O estudo conclui que o atual ordenamento jurídico-tributário brasileiro necessita de ajustes significativos para responder adequadamente aos desafios da economia digital. A regulação tributária deve ser vista como um instrumento dinâmico e adaptável, capaz de promover o desenvolvimento socioeconômico e garantir a justiça fiscal em um cenário de constante inovação tecnológica.

Ocorre que as abordagens teóricas podem parecer distantes da realidade prática, especialmente quando não são baseadas em dados econômicos concretos. O estudo aqui apresentado está focado em

analisar os desafios de regular as plataformas digitais com base em dados econômicos, analisando cenários e em busca de um equilíbrio atuarial ou pelo menos entender seu impacto. Ao utilizar dados econômicos para analisar o PLP 12/2024 e compará-lo com propostas que podem manter como contribuinte individual como previsto no PL 536/2024 ou no regime de MEI torna-se essencial para desenvolver políticas mais eficazes e justas, corroborando com os estudos teóricos apresentados.

Portanto, a contribuição do presente estudo é avaliar como essas novas dinâmicas de trabalho e renda podem afetar o fluxo de contribuições e a demanda por benefícios, bem como identificar possíveis ajustes no sistema para garantir sua estabilidade a longo prazo. Essa análise permite explorar como a legislação proposta pode influenciar a estrutura atuarial existente, promovendo uma compreensão mais profunda dos desafios e oportunidades para a inclusão de novas categorias, neste caso, a dos motoristas por aplicativo no sistema previdenciário.



4

## 4

## METODOLOGIA E BASE DE DADOS

A primeira etapa da metodologia é descobrir quem são os motoristas de aplicativos que exercem essa função no Brasil e serão impactados com proposições legislativas como o PLP 12/2024 ou PL 536/2024. Para tanto iremos utilizar o estudo apresentado pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP) e a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) no estudo “Mobilidade Urbana e Logística de Entregas: Um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos, 2ª Onda – Edição 2024”<sup>12</sup>, que atualizou a pesquisa de Teletrabalho e Trabalho por meio de plataformas digitais da PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua, realizada no 4º trimestre de 2022 pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE.

A avaliação atuarial do Regime Geral de Previdência Social (RGPS), conforme delineada no documento "Anexo IV, Metas Fiscais, IV.9 – Projeções Atuariais para o Regime Geral de Previdência Social – RGPS, Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2025"<sup>13</sup>, emprega Modelo de Projeções Fiscais como sua metodologia central, que será utilizado como *benchmark* nesse estudo. Este modelo, de natureza determinística, busca simular a dinâmica complexa do RGPS, considerando a evolução de variáveis demográficas, econômicas e previdenciárias. Sua arquitetura integra o Método do Fluxo, para projeção de benefícios permanentes, e o Método do Estoque, para benefícios temporários, permitindo capturar as nuances dos diferentes tipos de benefícios oferecidos pelo sistema. A projeção dos segurados é realizada decompondo o quantitativo da população brasileira em subconjuntos populacionais (PEA, ocupados e contribuintes) a partir de elementos de demografia e mercado de trabalho.

---

<sup>12</sup> Mobilidade urbana e logística de entregas. Um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos 2ª Onda – Edição 2024 <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2024/12/Apresentacao-CEBRAP-10-12-2024.pdf#page=14.00>

<sup>13</sup> Anexo IV Metas Fiscais. <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/assuntos/orcamento/orcamentos-anuais/2025/pldo/4-09-pldo2025-anexoiv-9-avaliacaoatuarialdorgps.pdf/view>

Para acomodar as mudanças estruturais introduzidas pela Emenda Constitucional nº 103/2019, o modelo incorpora um módulo de microssimulação que avalia o impacto das novas regras de elegibilidade para aposentadoria. Adicionalmente, o Modelo *Logit-Relacional de Brass* é empregado para suavizar as taxas de mortalidade, mitigando a volatilidade inerente aos dados observacionais e aprimorando a robustez das projeções de longo prazo. Essa integração de metodologias permite uma análise mais detalhada e precisa das tendências de longo prazo do sistema previdenciário.

A Previdência Social inspira em modelos utilizados por organizações internacionais como a Organização Internacional do Trabalho (OIT) (ILO, 2021), o Banco Mundial (PROST) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Modelo de Projeções Fiscais do RGPS integra dados demográficos, do mercado de trabalho e registros administrativos do RGPS, entendemos serem robustas essas aplicações, visto a relevância dos modelos da OIT, Banco Mundial e BID reside em seu reconhecimento e aplicação consolidados no cenário internacional.

Portanto, os resultados obtidos a partir do Modelo de Projeções Fiscais do RGPS, ao adotar uma estrutura metodológica similar, poderão ser comparados e validados em relação a esses benchmarks, permitindo uma avaliação mais abrangente e contextualizada da sustentabilidade do sistema previdenciário brasileiro. Ao projetar a evolução das receitas e despesas, o modelo possibilita a avaliação de diferentes cenários e a identificação dos principais desafios para a sustentabilidade do RGPS, fornecendo subsídios para a formulação de políticas públicas informadas e eficazes, mas utilizando de métricas internacionais que vamos acompanhar no presente estudo.

Em essência, o modelo de projeções fiscais de receitas e despesas previdenciárias e assistenciais opera através de uma abordagem estruturada. Inicialmente, projeta-se a população segurada, decompondo o contingente populacional brasileiro em diversos subgrupos (PEA, ocupados e contribuintes) com base em variáveis demográficas e do mercado de trabalho. Em seguida, estimam-se os rendimentos médios dessas subpopulações, juntamente com elementos como massa salarial, crescimento do PIB e receitas previdenciárias. A dinâmica dos benefícios é então modelada, projetando-se tanto os fluxos de entrada (concessões) quanto os de saída (cessações), que refletem a transição demográfica em curso, além

dos preços fundamentais para o comportamento da despesa previdenciária, como os valores médios de concessão (calculados a partir das regras de cálculo) e os reajustes dos benefícios. Finalmente, projetam-se os valores totais das despesas com benefícios.

Importante mencionar que nas simulações atuariais de sistemas previdenciários, os modelos determinísticos adotam parâmetros fixos e constantes ao longo do tempo, produzindo cenários únicos e facilitando a interpretação dos resultados (PLAMONDON *et al.*, 2002). Em contraste, modelos estocásticos incorporam explicitamente a aleatoriedade e variações probabilísticas das variáveis econômicas e demográficas, permitindo a geração de múltiplos cenários e uma avaliação mais robusta do risco atuarial (CAIRNS *et al.*, 2008). Por sua vez, os modelos semi-dinâmicos, conforme apontam Plamondon *et al.* (2002), representam uma abordagem intermediária, mantendo a simplicidade determinística em grande parte das variáveis, mas introduzindo análises de sensibilidade em fatores críticos selecionados, buscando equilibrar clareza interpretativa e rigor metodológico frente às incertezas previdenciárias.

Nesta pesquisa, optou-se, inicialmente, pela utilização de um modelo determinístico para a projeção atuarial dos impactos da inclusão dos motoristas de aplicativos no Regime Geral de Previdência Social (RGPS). A escolha por esse modelo se justifica por sua simplicidade e objetividade, permitindo uma análise direta dos efeitos das propostas legislativas sobre a sustentabilidade do sistema previdenciário. O modelo determinístico utiliza valores fixos apurados pela própria previdência, para as variáveis de entrada, como PIB e Massa Salarial, resultando em uma única projeção que serve como cenário-base claro para comparações. Essa perspectiva metodológica encontra respaldo na experiência internacional de modelos semelhantes quando se trata de projeções atuárias.

Além disso, a decisão foi influenciada pela disponibilidade limitada de dados detalhados, condição essencial para a aplicação de modelos estocásticos mais sofisticados. Embora os modelos estocásticos ofereçam uma visão mais abrangente ao incorporar a incerteza e a variabilidade dos resultados por meio de distribuições de probabilidade, todavia sua implementação exige um volume de dados robusto, o que não estava disponível no presente estudo.

Para mitigar essa limitação e enriquecer a análise, foram realizadas análises de sensibilidade, que permitem avaliar o impacto de variações em variáveis-chave sobre os resultados. Complementarmente, elementos semi-dinâmicos foram incorporados por meio de representações gráficas, proporcionando uma compreensão mais rica dos cenários analisados, sem a complexidade total de um modelo estocástico. Nesse contexto, Plamondon *et al.* (2002) afirmam que, em geral, o uso de testes de sensibilidade por meio de análises de cenário em um modelo determinístico é um substituto adequado para a modelagem estocástica. Tal abordagem aproxima-se conceitualmente de um modelo semi-dinâmico, já que incorpora variações pontuais em parâmetros-chave, permitindo assim uma melhor representação das incertezas.

Portanto, essa abordagem equilibrada preserva a clareza e a transparência do modelo determinístico já utilizado pela Previdência, ao mesmo tempo em que introduz elementos que capturam a incerteza de variáveis-chave. Com isso, a pesquisa oferece uma análise robusta e informativa dos impactos atuariais das propostas legislativas em questão.

Para melhor compreensão será criado cenário base, com projeções nos mesmos moldes utilizados pelas Projeções Atuariais para o Regime Geral de Previdência Social, realizados pela Secretaria do Tesouro Nacional – STN e da Secretaria de Política Econômica – SPE do Ministério da Economia, em conjunto com a equipe de Previdência Social do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, que foi incorporado pela Secretaria de Regime Geral de Previdência Social do Ministério da Previdência Social – SRGPS/MPS<sup>14</sup>. A lógica é projetar a evolução futura nos moldes previdenciários e permitir a avaliação dos impactos esperados.

No modelo proposto, para as projeções de receita iremos utilizar as variáveis do PIB e a taxa de crescimento da massa salarial fornecidas pela Secretaria da Previdência, para as despesas, a dinâmica muda um pouco, pois o que interessa é o crescimento do PIB e o impacto da inflação nas contas públicas previdenciária, para fins de reajuste anual. Importante esclarecer, que não será considerado o impacto do salário-

---

<sup>14</sup> Este documento tem como objetivo apresentar as projeções atuariais do Regime Geral de Previdência Social - RGPS para as próximas décadas, atendendo ao disposto no art. 4º, § 2º, inciso IV, alínea a, da Lei Complementar 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal)." (Anexo IV, Avaliação Atuarial do RGPS, PLDO 2025) "4-09-pldo2025-anexoiv-9-avaliacaoatuarialdorgps.pdf"

mínimo, mesmo que essa variável tenha um peso demasiado forte nas contas previdenciárias, já que estamos considerando que a categoria analisada irá receber valores superiores ao mínimo proposto, tanto nos benefícios quanto nas aposentadorias, mas serão realizadas quando comparados com os cenários do MEI ou de contribuinte individual.

Em relação as classes anuais populacionais (coortes) da previdência, as quais consistem na unidade demográfica diretamente acima do nível individual. Os mesmos moldes serão utilizados para a classe a ser estudada, ou seja, que promovem o agrupamento de indivíduos nascidos em mesmo momento do tempo, nesse caso, ano. Na versão atual do modelo, todas as projeções são realizadas por coortes de idade e compreendem o período até 2100, assim, todas as equações do modelo são especificadas pelas 3 dimensões a seguir: Idade =  $i = \{0, 1, \dots, 99, 100+\}$ ; Ano ou exercício =  $t = \{2020, 2021, \dots, 2100\}$ ; Sexo =  $s = \{H, M\}$ . No presente estudo, em virtude da limitação da base de dados e na sua maioria motoristas do mesmo sexo, vamos considerar a entrada de todos imediatamente, para efeito de receitas, e para questão de aposentadoria, será considerado o tempo médio da duração dos benefícios do RGPS, que está em 15 anos e dois meses, conforme estatística da previdência de Duração de Benefícios Cessados.<sup>15</sup>

Existe a necessidade de incorporar aos cálculos projetados, as despesas com os benefícios assistências, pelo motivo de que o motorista agora tem a garantia de poder utilizar dos benefícios quando necessários, e como a categoria de motoristas tem a probabilidade de utilizar os benefícios, em virtude de risco acidental ou de afastamentos por saúde, utilizamos o percentual entre a mesma razão de contribuintes totais e a quantidade de afastamentos previdenciários decorrentes de acidente e auxílio acidente, resultando na razão de 6,63%. Valores esses que serão considerados nas despesas anualmente, enquanto não houver a aposentadoria definitiva.

Portanto, as fórmulas utilizadas nas tabelas de apuração seguiram os seguintes comandos:

### 1. Fórmula da Receita projetada:

---

<sup>15</sup> Duração dos benefícios cessados. <https://www.gov.br/previdencia/pt-br/assuntos/previdencia-social/paineis-estatisticos/panorama-da-previdencia/indicadores-de-adequacao-e-duracao/duracao-dos-beneficios-cessados>

- a) **Rendimento anual x PIB x Massa salarial = remuneração anual ajustada**
- b) **Remuneração anual x percentual de 25% = Salário contribuição**
- c) **Salário contribuição x quantidade de motoristas x 36 anos (2025 a 2060)**

## 2. Fórmula da despesa com benefícios

Remuneração x 91% (benefício do INSS) x percentual de acidentados x 36 anos (2025 a 2060)

## 3. Fórmula das despesas com aposentadoria

Remuneração projetada x quantidade de motoristas x 15 anos e dois meses

Apesar do número de amostras ser bastante pequeno (aproximadamente 1,7 milhões de pessoas) entendemos que se isolarmos essa categoria, mas aplicando mesma lógica de evolução de fluxos de receitas e de despesas, conseguimos apurar os custos e benefícios diretos da categoria estudada. Sabemos da dificuldade e que diversas variáveis serão ignoradas, mas para que possamos chegar a um cenário base, tal sacrifício deve ser realizado inicialmente. Uma das situações deparadas é o crescimento vegetativo ou não dos motoristas, ou a mudança demográfica ao longo dos anos, ou até mesmo a extinção dessa profissão com a chegada dos veículos autônomos. Mas é necessário que se inicie o estudo com essas projeções e que ao longo do tempo possa gerar novos debates e aperfeiçoamento dessas análises no meio acadêmico.



5

## 5

## RESULTADOS

Identificado o quantitativo de 1.721.614 trabalhadores de plataforma, conforme estudo apresentado pela Amobitec, o segundo passo é moldar a remuneração que será utilizada como base de cálculo. No mesmo estudo é apresentado um valor médio 85 horas em viagem, cujo pagamento médio por hora de remuneração no valor de R\$ 47,00 (quarenta e sete reais), perfazendo uma remuneração média de R\$ 3.995,00 (três mil novecentos e noventa e cinco reais), por mês.

Tabela 1 – Remuneração média	
Horas médias em viagens	85
Valor médio por hora	R\$ 47,00
<b>Total média Remuneração</b>	<b>R\$ 3.995,00</b>

Fonte: Elaborado pelo Autor com dados da Amobitec.

Ocorre que o PLP 12/2024, estabelece um percentual para base de cálculo de 25% da remuneração bruta, denominado como salário-contribuição, assim para um motorista que recebe R\$ 3.995,00, seu salário de contribuição será de R\$ 998,75 (novecentos e noventa e oito reais e setenta e cinco centavos).

Tabela 2 – Salário Contribuição	
Remuneração bruta	R\$ 3.995,00
Percentual salário contribuição	25%
<b>Salário Contribuição</b>	<b>R\$ 998,75</b>

Fonte: Elaborado pelo Autor com dados da Amobitec e PLP 12/2024.

O salário contribuição é a base para os cálculos da apuração total da previdência, parte saindo do motorista (7,5%) e parte da plataforma (20%).

<b>Tabela 3 – Total da contribuição apurada</b>	
Salário Contribuição	R\$ 998,75
Motorista (7,5%)	R\$ 74,90
Plataformas (20%)	R\$ 199,75
<b>Total da contribuição</b>	<b>R\$ 274,65</b>

Fonte: Elaborado pelo Autor com dados da Amobitec e PLP 12/2024.

Após determinar a quantidade de motoristas, bem como sua base salarial e contribuição, passaremos a discutir a análise quantitativa, comparativa e de sensibilidade. A análise quantitativa fornecerá uma visão atuarial dos dados coletados, permitindo identificar os valores de arrecadação e custos ao longo dos anos. A análise comparativa avaliará as diferenças entre os grupos estudados, como MEI e contribuinte individual. Por fim, a análise de sensibilidade examinará como as mudanças em diferentes variáveis podem impactar os resultados, proporcionando uma compreensão mais robusta e abrangente da situação dos motoristas de aplicativos e suas propostas legislativas.

## **5.1 ANÁLISE QUANTITATIVA DO PLP 12/24**

É importante entendermos, inicialmente, qual é a análise quantitativa dos números de arrecadação das contribuições geradas tanto pelos motoristas quanto das plataformas. Na simulação realizada, inicia-se no ano 2025 com importe de aproximadamente R\$ 6 bilhões e encerraria no ano 2060 com arrecadação aproximada de 42 bilhões, gerando uma receita de aproximadamente R\$ 739 bilhões ao longo desses anos.

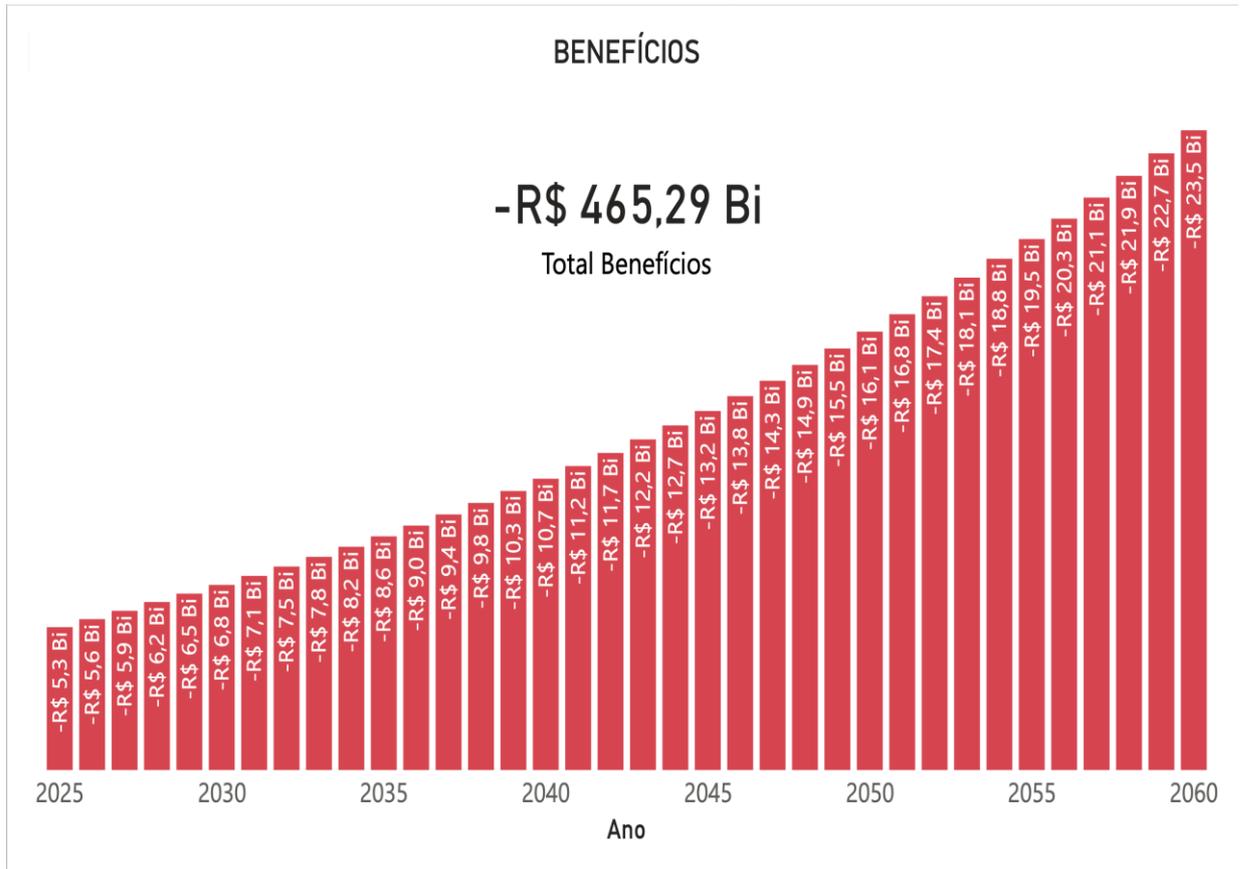
Gráfico 4 – Arrecadação total



Fonte: elaborado pelo Autor, dados da Projeções Atuariais para o Regime Geral de Previdência Social ajustados ao PL 12/2024

Por outro lado, em virtude da categoria dos motoristas por aplicativo em plataforma serem beneficiários imediatos do INSS, devemos considerar, de forma imediata, as despesas com auxílios-doença e auxílios-acidente, bastante inerentes à profissão de motoristas. E como já manifestado anteriormente, o estudo optou por manter a proporção de beneficiários em razão do total contribuinte da previdência, ou seja, no percentual de 6,63% até 2060. No gráfico 2 o valor de despesas estimado para esse grupo é de:

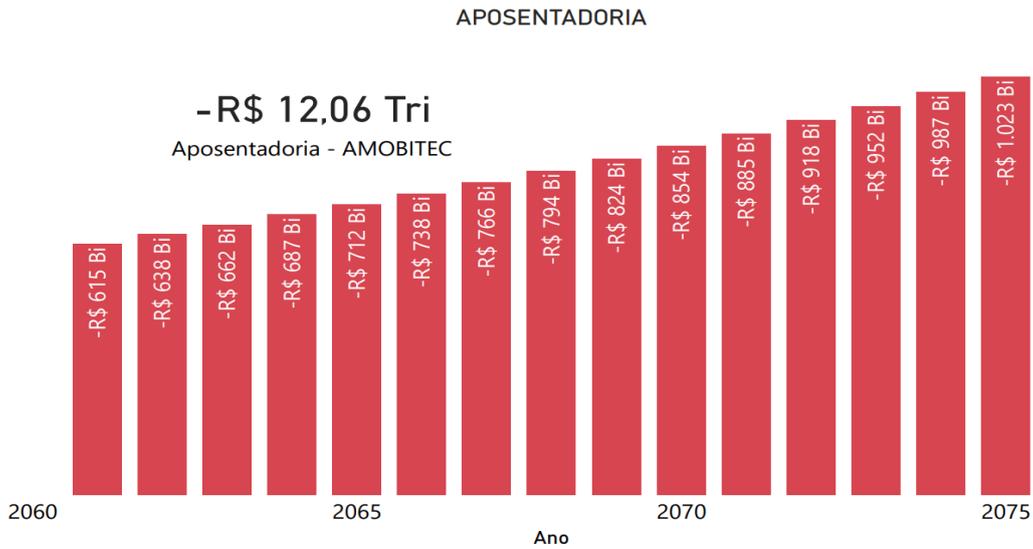
**Gráfico 5 – Benefícios anteriores a aposentadoria.**



Fonte: elaborado pelo Autor, dados da Projeções Atuariais para o Regime Geral de Previdência Social ajustados ao PL 12/2024

Por fim, como a metodologia do estudo fixou em 15 anos e dois meses de média de concessão do benefício de aposentadoria, no gráfico 3, chegou ao resultado de gasto total de R\$ 12 trilhões de 2061 a 2075:

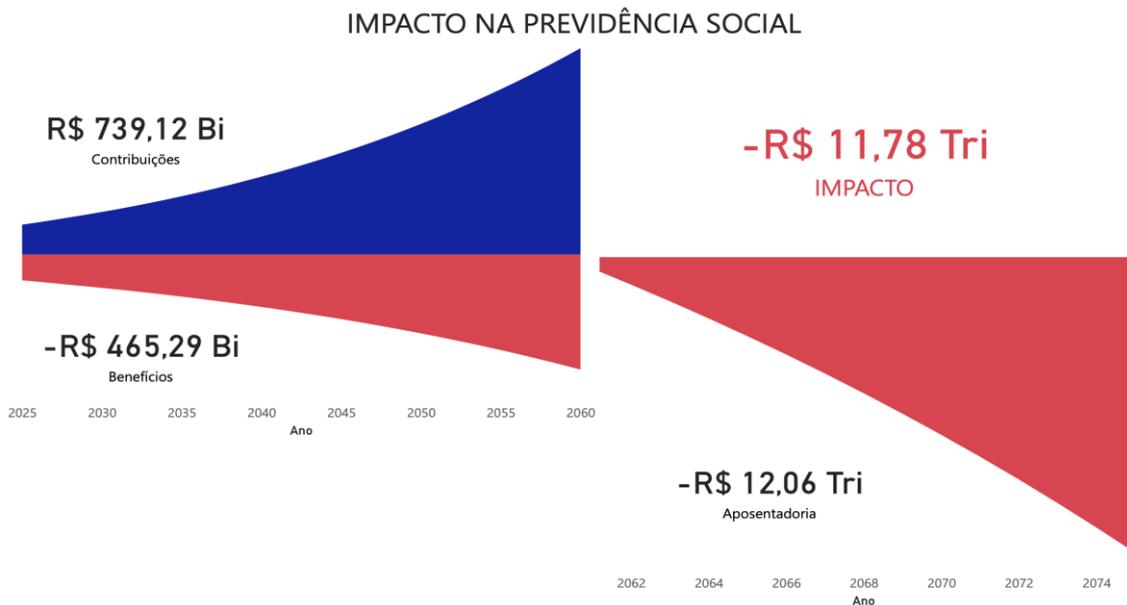
**Gráfico 6 – Despesas com aposentadoria**



Fonte: elaborado pelo Autor, dados da Projeções Atuariais para o Regime Geral de Previdência Social ajustados ao PL 12/2024

Ao consolidar esses dados, podemos apurar que a inclusão dos motoristas nos moldes proposto pelo PLP 12/24 irá criar um elevado déficit para a previdência, contribuindo para o saldo negativo que já vem acontecendo ano a ano. Isso porque o projeto de lei excluiu 455 mil entregadores de plataforma, o que iria aumentar esses custos no mínimo mais 1/3 do valor já apurado.

**Gráfico 7 – Impactos na Previdência**



Fonte: elaborado pelo Autor, dados da Projeções Atuariais para o Regime Geral de Previdência Social ajustados ao PL 12/2024

Concluindo, ao utilizar uma taxa média da Selic de 11,25% - valores esses retirados da média do plano real até os dias atuais-, para cálculo do valor presente líquido, conseguimos apurar a arrecadação de aproximadamente R\$ 100 bilhões (em valores correntes), enquanto o das despesas de R\$ 12 trilhões a valor presente líquido supera os R\$ 5 trilhões (em valores correntes)<sup>16</sup>. Isso resulta em um déficit de colossal, indicando um resultado líquido negativo significativo para a previdência quando da análise quantitativa de entradas e despesas.

Importante destacar, que nos estudos foram utilizados a taxa Selic, por ser mais conservadora do que a utilização do IGPM ou IPCA, como utilizado por alguns estudos ou planos atuarias complementares ou privados. Somente a título de exemplo, o IPCA teve uma taxa média 6,75%<sup>17</sup>, o que impactaria em déficit maior do que apurado no presente estudo.

## 5.2 ANÁLISE COMPARATIVA

Quando partimos para análise comparativa, após a quantificação efetuada, é importante não somente entendermos a proposta do PLP 12/2024, que cria uma base nova de contribuição, ou a proposta pela Frente Parlamentar PL 536/2024, com a manutenção de status de contribuinte individual, mas também comparar a onda de pejetização se todos os motoristas estiverem cadastrados como MEI (Micro empreendedor Individual), o que permite contribuir com o valor de 5% do valor do salário mínimo a título de contribuição, mas limitando seus benefícios e aposentaria no teto do salário mínimo, bem como a possibilidade do motorista ser contribuinte individual, que corresponde a 11% sobre a base do salário mínimo, conforme estabelecido pela Lei nº 13.640/18, que alterou a Lei nº 12.587/12.

<sup>16</sup> O cálculo é realizado da seguinte fórmula:

$$VPL = \sum \left( \frac{FC_t}{(1+i)^t} \right) - I$$

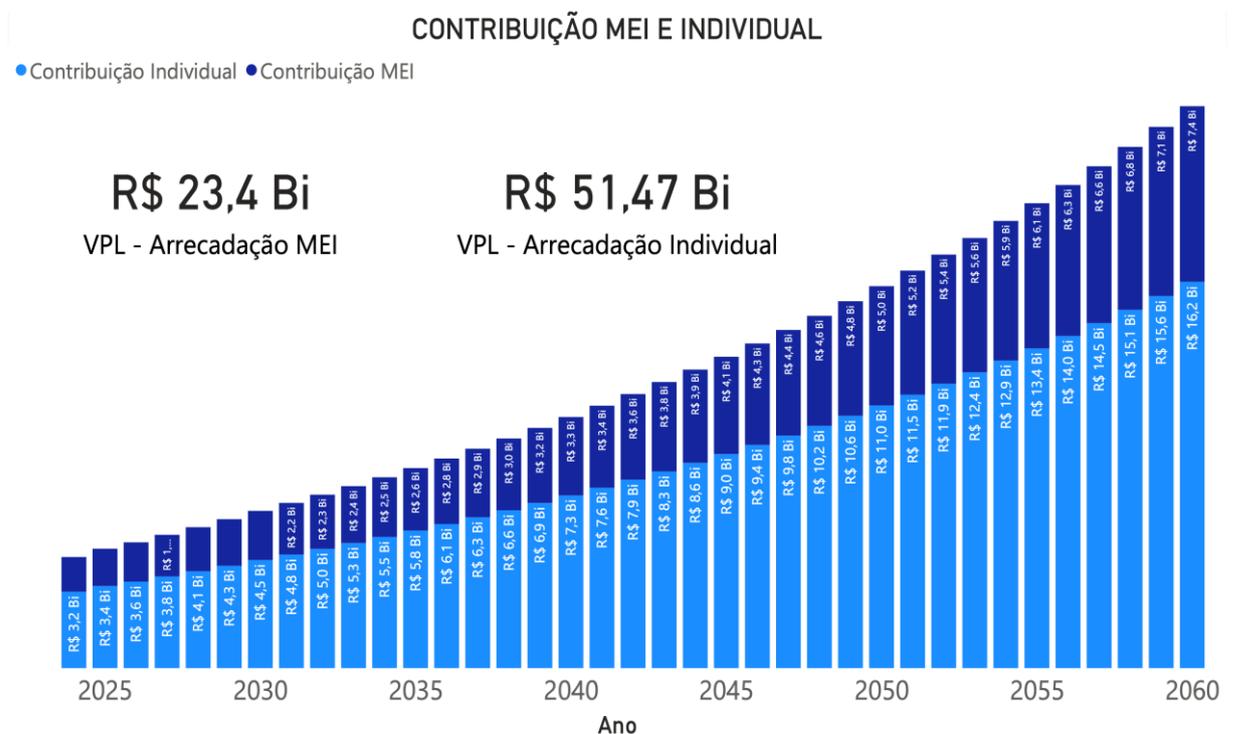
FC<sub>t</sub> = Fluxo de Caixa do período apurado  
t = período de tempo  
i = taxa selic

<sup>17</sup> Variação acumulada no ano durante o Plano Real (%), dezembro 1995 - dezembro 2024. [https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/precos-e-custos/9256-indice-nacional-de-precos-ao-consumidor-amplo.html?t=series-historicas&utm\\_source=landing&utm\\_medium=explica&utm\\_campaign=inflacao#plano-real-mes](https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/precos-e-custos/9256-indice-nacional-de-precos-ao-consumidor-amplo.html?t=series-historicas&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=inflacao#plano-real-mes)

Ao compararmos os dados dessas categorias, com os dados analisados previamente, derivados do PLP 12/24, podemos observar que esses mecanismos apesar de serem mais prejudiciais a previdência social a princípio, em virtude das renúncias fiscais do MEI e do contribuinte individual, mas ao longo prazo o custo apresenta números serão menores, em especial aos contribuintes individuais.

A análise comparativa entre os diferentes modelos de contribuição e regulamentação é essencial para compreender as implicações de cada proposta e buscar um equilíbrio que atenda tanto às necessidades dos motoristas quanto às exigências de sustentabilidade da previdência social.

**Gráfico 8 – Contribuições MEI e Individual**



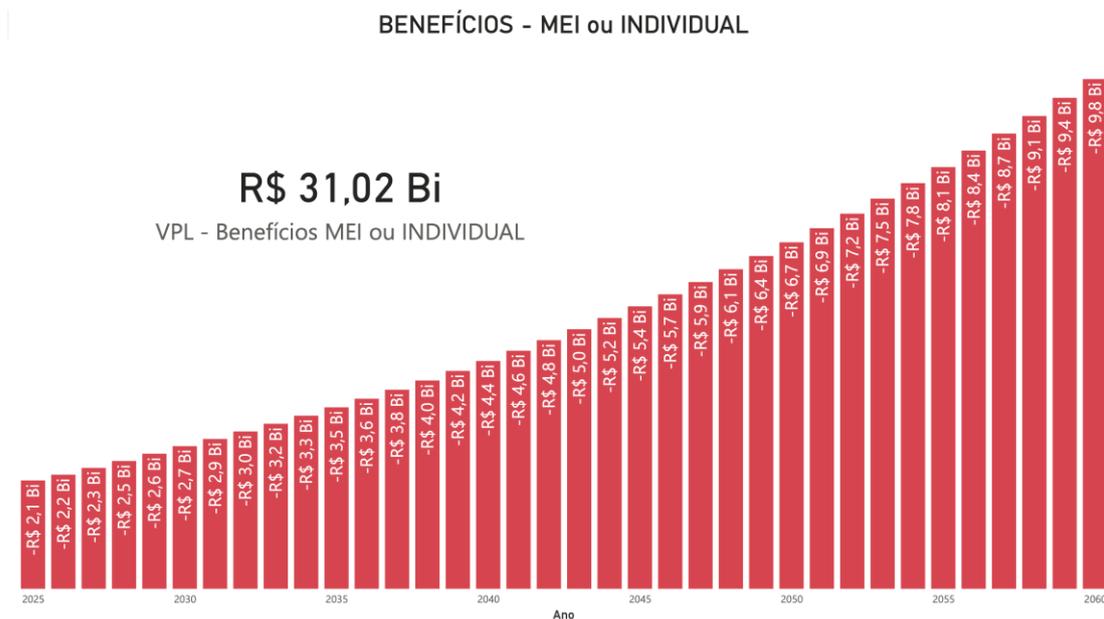
Fonte: elaborado pelo Autor, dados da Projeções Atuariais para o Regime Geral de Previdência Social.

As contribuições individuais oferecem melhores benefícios em comparação com as contribuições do MEI, visto que os valores presentes líquidos são mais favoráveis. Enquanto as contribuições do MEI são de 5% do salário-mínimo, as contribuições individuais, que correspondem a 11% sobre a mesma base do salário-mínimo, proporcionam uma arrecadação previdenciária mais ampla e vantajosa.

As contribuições individuais, que correspondem a 11% sobre a base do salário-mínimo, proporcionam uma arrecadação significativamente maior, refletindo uma maior capacidade de contribuição dos motoristas de aplicativos. Em contraste, o MEI, com uma contribuição de apenas 5% do valor do salário-mínimo, gera uma arrecadação muito menor, limitando os recursos disponíveis para a previdência social.

Em relação aos benefícios, ambos os modelos de contribuição garantem pagamentos no piso do salário-mínimo, resultando em uma despesa líquida presente de R\$ 31 bilhões e das aposentadorias R\$ 1,32 trilhões (em valores correntes)<sup>18</sup>. No entanto, a diferença na arrecadação entre as contribuições individuais e o MEI implica que, apesar de ambos os modelos gerarem despesas semelhantes, o déficit resultante é muito maior no caso do MEI. Isso evidencia a necessidade de uma análise cuidadosa e comparativa dos diferentes modelos de contribuição para garantir a sustentabilidade da previdência social e a proteção adequada dos motoristas de aplicativos, situações essas que não foram observadas nas discussões políticas ou jurídicas em âmbito nacional.

**Gráfico 9** – Benefícios antes da aposentadoria MEI e Individual



Fonte: elaborado pelo Autor, dados da Projeções Atuariais para o Regime Geral de Previdência Social.

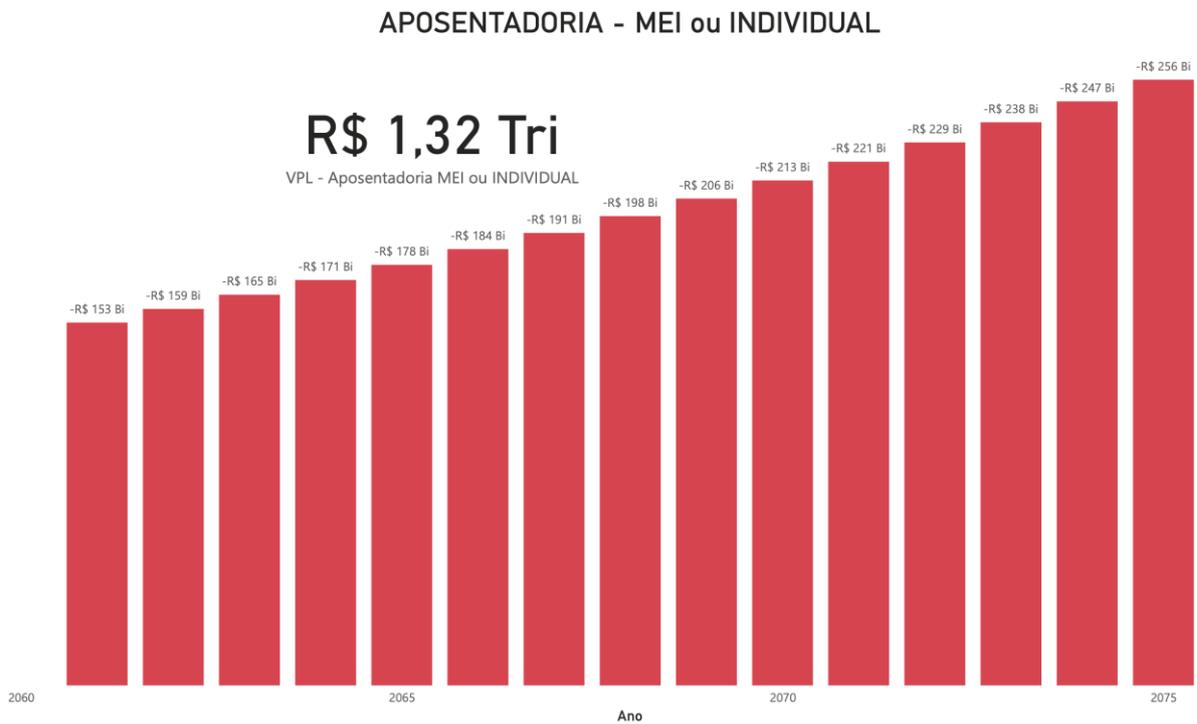
<sup>18</sup>O cálculo é realizado da seguinte fórmula:  $FC_t = \text{Fluxo de Caixa do período apurado}$

$$VPL = \sum \left( \frac{FC_t}{(1+i)^t} \right) - I$$

t = período de tempo

i = taxa Selic

**Gráfico 10 – Aposentadoria MEI e Individual**



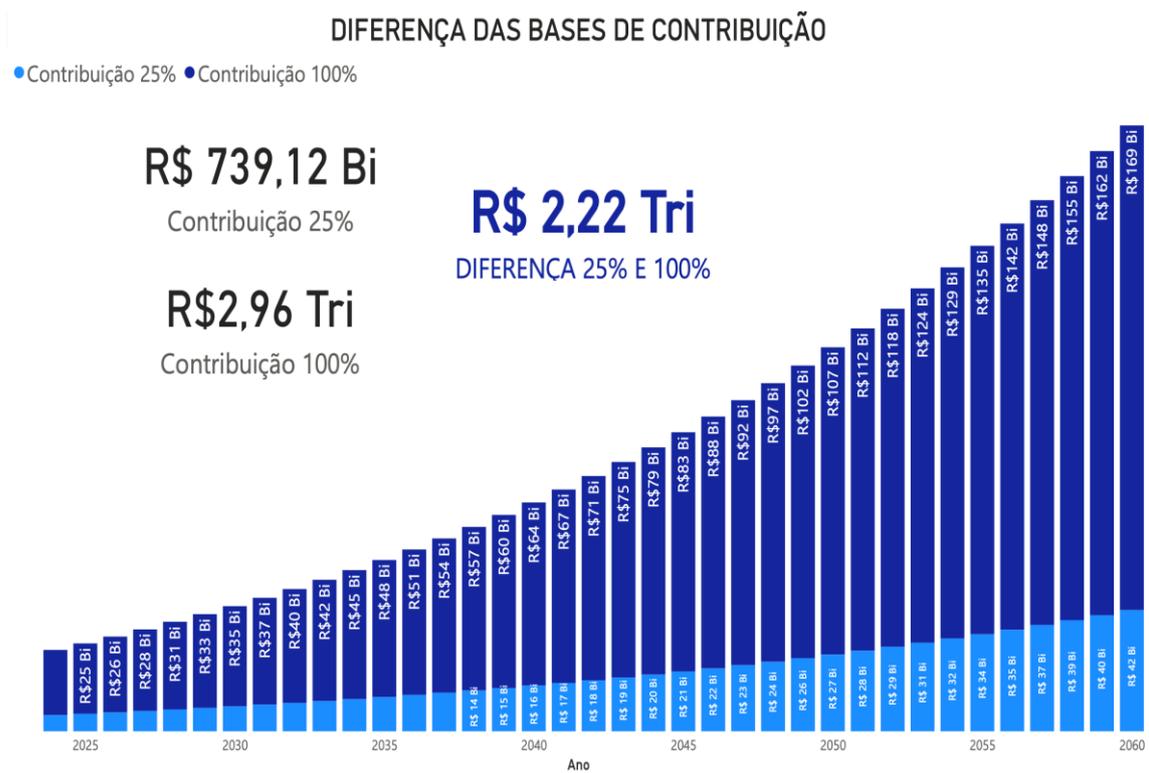
Fonte: elaborado pelo Autor, dados da Projeções Atuariais para o Regime Geral de Previdência Social

### 5.3 ANÁLISE DE SENSIBILIDADE DOS RESULTADOS

Por fim, é importante entender se há possibilidade de se chegar a algum equilíbrio previdenciário com a inclusão dos motoristas de aplicativos no regime previdenciário. Para tanto, alteramos alguns parâmetros ou base de contribuição para podermos criar cenários que contribuam para abordagem completa do impacto legislativo, simulando novas propostas em contraste com as apresentadas no PLP 12/2024.

A primeira análise sensível a ser comparada é alterar a base de cálculo de 25% para 100% do salário contribuição. Portanto, mantendo as alíquotas de 7,5% para os motoristas e de 25% para as empresas, valores recebidos pelos motoristas e plataforma, e as demais variáveis e metodologia, podemos observar no gráfico abaixo que a contribuição irá passar de R\$ 733 bilhões para quase R\$ 2,2 trilhões (em valores correntes). Mesmo assim, muito aquém dos R\$ 5 trilhões em valores correntes apurados como despesas, já calculados na seção 5.1.

**Gráfico 11 – Diferenças de base de contribuições**



Fonte: elaborado pelo Autor com dados da Amobitec ajustados a alíquota do PL 12/2024.

Portanto, mesmo na improvável hipótese que se altere a base de cálculo para 100% da remuneração auferida pelo motorista, o déficit ainda mantém bastante alto para a previdência social do país, corroborando com o déficit global dos números gerais da previdência, o que não se comporta um equilíbrio saudável nos moldes propostos pelos projetos de lei. Pois a valores líquidos presentes, o valor arrecadatório será de R\$ 106 bi enquanto as despesas permanecem em R\$ 5 trilhões (em valores correntes)<sup>19</sup>.

Posteriormente, foram consideradas as possíveis alterações nas variáveis que impactam diretamente a evolução das contribuições e despesas previdenciárias, como o PIB e a massa salarial. Partimos da premissa de que, ao modificar essas variáveis, seria possível identificar

<sup>19</sup> O cálculo é realizado da seguinte fórmula:

$$VPL = \sum \left( \frac{FC_t}{(1+i)^t} \right) - I$$

FC<sub>t</sub> = Fluxo de Caixa do período apurado

t = período de tempo

i = taxa selic

cenários mais otimistas e outros mais pessimistas, dependendo da direção e da magnitude dessas mudanças.

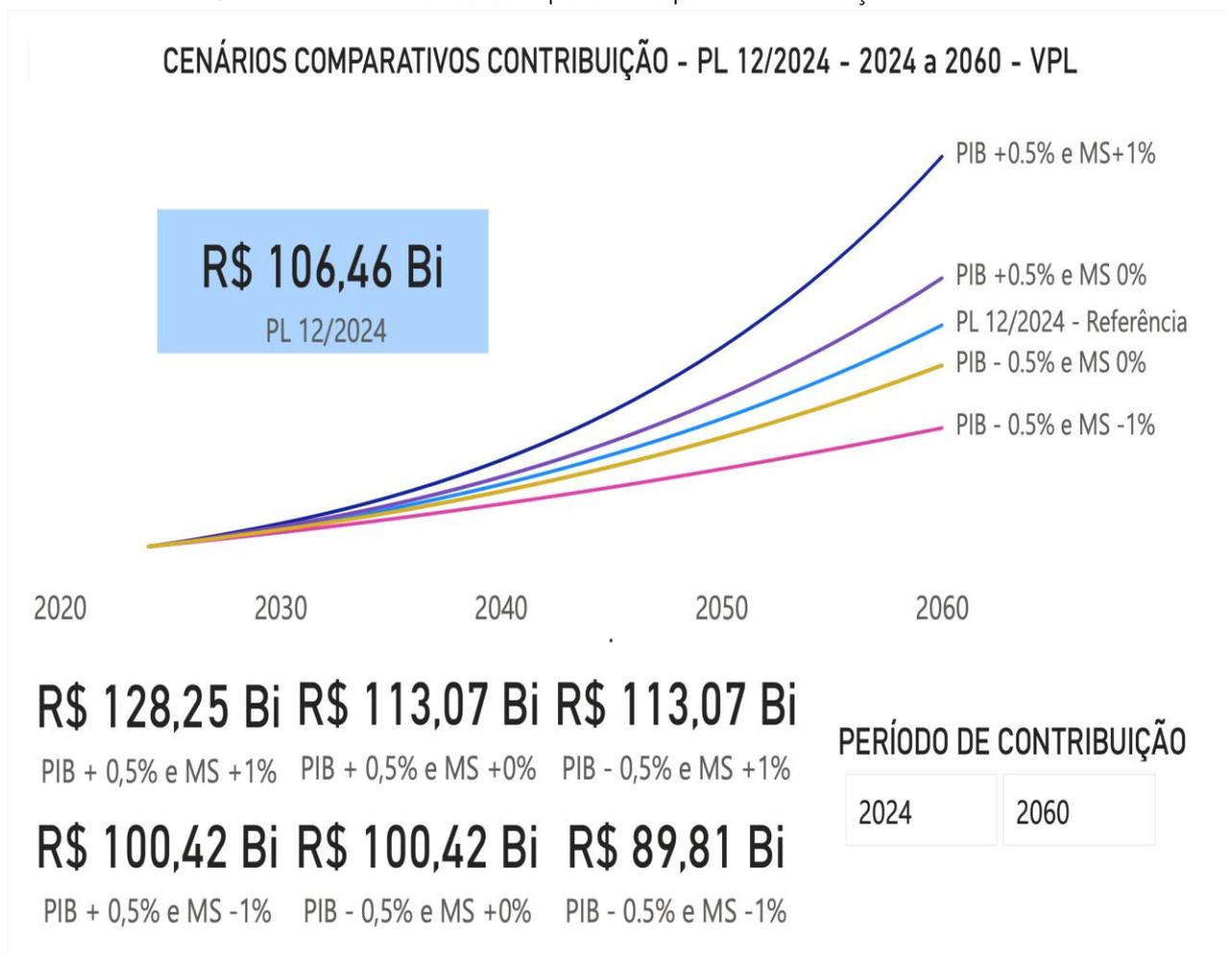
As variáveis que foram objeto de modificação nos cenários foram o crescimento anual do Produto Interno Bruto (PIB) e a taxa de crescimento da Massa Salarial (MS). O PIB, como indicador da atividade econômica geral, influencia diretamente a capacidade de geração de receitas do sistema previdenciário, uma vez que um crescimento econômico mais robusto tende a expandir a base contributiva e a capacidade de arrecadação. A Massa Salarial, por sua vez, representa o volume total de remunerações pagas aos trabalhadores, sendo um determinante direto das contribuições previdenciárias e, indiretamente, um fator que pode influenciar o reajuste de certos benefícios. Nos cenários construídos, variações percentuais nessas variáveis (e.g., PIB +0.5%, MS +1%; PIB -0.5%, MS -1%) foram aplicadas para simular diferentes conjunturas econômicas. É importante ressaltar que, enquanto um crescimento positivo do PIB e da Massa Salarial é desejável para a arrecadação, um cenário "otimista" para o balanço atuarial pode, paradoxalmente, incluir uma retração dessas variáveis no período de pagamento de benefícios, pois isso minimizaria o crescimento das despesas, evidenciando a complexidade da interação entre o desempenho econômico e a saúde financeira do sistema previdenciário.

Em contrapartida, diversas variáveis permaneceram constantes em todos os cenários para garantir a comparabilidade e focar a análise na sensibilidade às variações do PIB e da Massa Salarial. Notavelmente, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), utilizado como referência para o reajuste anual dos benefícios previdenciários, foi mantido em sua projeção do cenário base. Outros parâmetros fixos incluem o número inicial de motoristas de aplicativos (1.721.614), a remuneração média por motorista (R\$ 3.995,00), o percentual do salário de contribuição (25% da remuneração bruta para o PLP 12/2024), as alíquotas de contribuição (7,5% para o motorista e 20% para a plataforma), o percentual fixo de beneficiários de auxílios de curto prazo (6,63%) e o tempo médio de concessão de aposentadoria (15 anos e dois meses). A taxa Selic, empregada para o cálculo do Valor Presente Líquido (VPL), também foi mantida constante em 11,25% em todos os cenários.

Para a construção dos cenários considerados otimistas sob a perspectiva da sustentabilidade atuarial do sistema, foram

estabelecidas premissas que favoreceriam o equilíbrio financeiro. Estimou-se que, durante o período de arrecadação das contribuições, o Produto Interno Bruto (PIB) precisaria crescer 0,5% acima do cenário base apresentado no PL 12/2024, e a massa salarial deveria registrar um aumento adicional de 1%. Em contrapartida, para que o impacto nas despesas fosse minimizado e o cenário atuarial se mantivesse otimista, projetou-se que, no período de concessão dos benefícios de aposentadoria, o PIB apresentaria uma retração de 0,5% e a massa salarial teria uma variação negativa de 1%. É crucial ressaltar que esta combinação de condições – crescimento robusto da base de arrecadação e, simultaneamente, retração dos indicadores que balizam o reajuste das despesas. Contudo, mesmo sob essas premissas altamente favoráveis ao balanço previdenciário, o déficit do sistema, em valores correntes, alcançaria aproximadamente R\$ 3 trilhões, valores ainda muito elevados em comparação as contribuições.

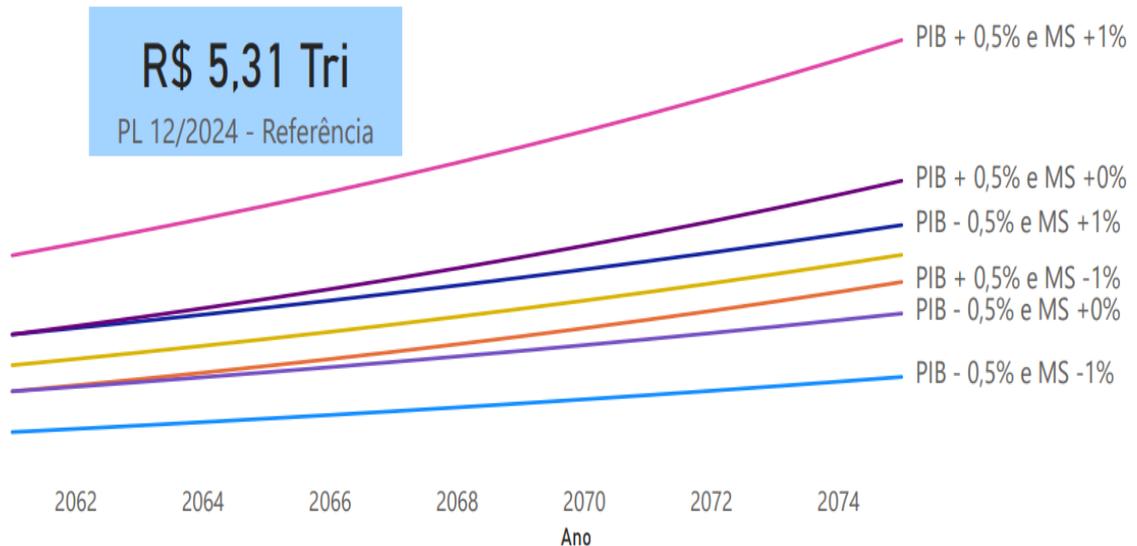
**Gráfico 12 – Cenários Comparativos para contribuição**



Fonte: elaborado pelo Autor com dados da Amobitec ajustados a alíquota do PL 12/2024.

**Gráfico 13** – Cenários Comparativos para aposentadorias

**CENÁRIOS PARA DESPESAS COM APOSENTADORIAS - PL 12/2024 - 2061 a 2075 - VPL**



			PERÍODO DE APOSENTADORIA	
	2061	2075		
PIB + 0,5% e MS +1%	R\$ 9,07 Tri	R\$ 6,13 Tri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PIB - 0,5% e MS +1%	R\$ 6,13 Tri	R\$ 4,6 Tri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PIB + 0,5% e MS +0%	R\$ 6,47 Tri	R\$ 4,6 Tri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PIB + 0,5% e MS -1%	R\$ 4,6 Tri	R\$ 3,09 Tri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PIB - 0,5% e MS +0%	R\$ 4,36 Tri	R\$ 3,09 Tri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PIB - 0,5% e MS -1%	R\$ 3,09 Tri	R\$ 3,09 Tri	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Fonte: elaborado pelo Autor com dados da Amobitec ajustados a alíquota do PL 12/2024.

No cenário mais adverso considerado, projeta-se uma retração de 0,5% no PIB e uma queda de 1% na massa salarial. No entanto, no momento dos pagamentos das aposentadorias, haveria uma inversão inesperada, com crescimento de 0,5% no PIB e aumento de 1% na massa salarial, o que resultaria em um aumento extraordinário das despesas previdenciárias. Essa combinação de fatores geraria um rombo significativo nas contas públicas, estimado em quase **R\$ 9 trilhões**, em valores correntes, (R\$ 9,07 tri de despesas – R\$ 89 bi de arrecadação), representando que as contribuições chegariam no máximo 1% das despesas geradas.<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Caso se considere que os motoristas de aplicativo, ao se aposentarem, receberão benefícios limitados ao valor do salário mínimo - o que é plausível, dado o baixo salário de contribuição (25% da renda bruta) — a despesa total com aposentadorias cairia drasticamente. Em vez dos R\$ 5,31 trilhões projetados no cenário-base, o valor

**Tabela 4 – Resumo variações PIB e Massa Salarial**

Cenários	VPL Contribuição 2024-2060	VPL Aposentadoria 2061-2075	Diferença	%Contribuição/Aposentadoria
PIB +0,5% e MS +1%	R\$ 128,25 Bi	-R\$ 9,07 Tri	-R\$ 8,94 Tri	1,41%
PIB +0,5% e MS 0%	R\$ 113,07 Bi	-R\$ 6,47 Tri	-R\$ 6,36 Tri	1,75%
PIB - 0,5% e MS +1%	R\$ 113,07 Bi	-R\$ 6,13 Tri	-R\$ 6,01 Tri	1,85%
PL 12/2024 - Referência	R\$ 106,46 Bi	-R\$ 5,31 Tri	-R\$ 5,21 Tri	2,00%
PIB + 0,5% e MS -1%	R\$ 100,42 Bi	-R\$ 4,60 Tri	-R\$ 4,50 Tri	2,18%
PIB - 0,5% e MS 0%	R\$ 100,42 Bi	-R\$ 4,36 Tri	-R\$ 4,26 Tri	2,30%
PIB - 0,5% e MS -1%	R\$ 89,81 Bi	-R\$ 3,09 Tri	-R\$ 3,00 Tri	2,91%

Fonte: Elaborado pelo Autor com dados da Amobitec.

## 5.4 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Brito (2024) destaca que a sustentabilidade da previdência social depende de uma base contributiva ampla e robusta, enfatizando a importância da adoção de modelos que garantam arrecadação adequada. Contudo, a análise quantitativa revela que nem o modelo proposto pelo PL 536/2024 nem aquele apresentado pelo PLP 12/2024 cumprem essa condição, sendo que este último gera resultados ainda mais desfavoráveis às contas públicas.

A análise comparativa entre os diferentes modelos de contribuição e regulamentação revela que, embora ambos os modelos garantam a inclusão social previdenciário, a diferença na arrecadação e custos implica que o déficit previdenciário é muito maior no PLP 12/2024 enviado pelo Governo, do que nos casos de renúncia fiscal do MEI, e o cenário mais otimista seria manter todos como contribuintes individuais. Isso evidencia a necessidade de uma análise cuidadosa e comparativa dos diferentes modelos de contribuição para garantir a sustentabilidade da previdência social e a proteção adequada dos motoristas de aplicativos.

A análise de sensibilidade desempenha um papel fundamental na compreensão dos impactos que variações nas taxas de contribuição, no PIB e na massa salarial podem ter sobre os resultados previdenciários. Essa abordagem fornece uma visão detalhada e estratégica, essencial para embasar decisões de políticas públicas mais eficazes. Assim, considerando que qualquer incremento na arrecadação, seja nos moldes de trabalhador autônomo ou com vínculo

estimado seria da ordem de R\$ 1,32 trilhões (em valores correntes). Isso reduziria o déficit atuarial, elevando percentual para quase 10% das contribuições em relação as despesas, e não 1% como indicado na simulação original (gráfico encontra-se no anexo em cenários).

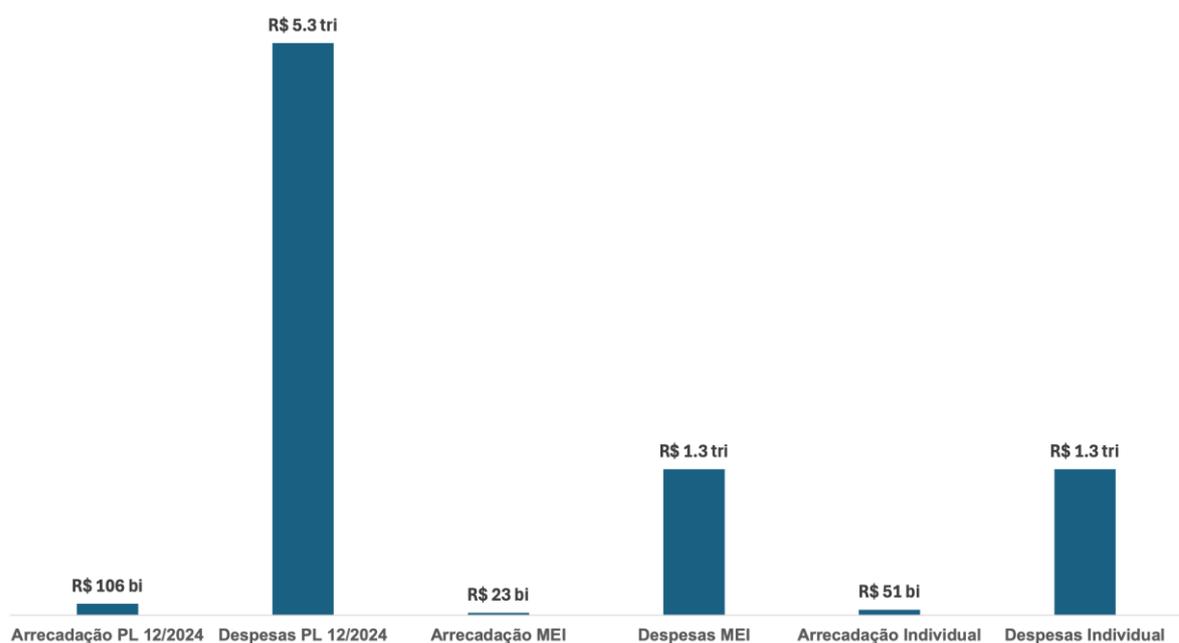
empregatício formal, pode resultar em um déficit previdenciário ainda mais significativo do que o observado na manutenção dos contribuintes no regime de Simples ou como Contribuintes Individuais, torna-se imprescindível uma avaliação detalhada e cautelosa.

Embora a previdência tenha caminhado para uma estruturação onde as despesas sejam inferiores à arrecadação, resultando em uma redução do déficit, como observado em 2024, com uma queda de 3,8%, os números permanecem elevados, totalizando um saldo negativo de R\$ 30,3 bilhões. Assim, em qualquer cenário de regulamentação, nos moldes sugeridos pelo PLP 12/2024 e pelo PL 536/2024, a tendência é de aumento nesse déficit, o que torna indispensável a realização de uma análise econômica, conforme proposto no estudo.

Portanto, mesmo usando um cenário neutro como referência comparativa para avaliar as propostas legislativas analisadas (gráfico 14), que permita verificar os impactos da inclusão dos motoristas de aplicativos no Regime Geral de Previdência Social (RGPS), pode observar que os valores apresentados demonstram os desafios da sustentabilidade atuarial e identificar possíveis medidas para equilibrar as receitas e despesas previdenciárias e servem de base para comparação com os efeitos que seriam gerados pelas propostas do PLP 12/2024 e PL 536/2024.

**Gráfico 14** – Comparativo arrecadação e despesas entre regimes previdenciários

**COMPARATIVO**





Fonte: elaborado pelo Autor.





6

## 6

## CONCLUSÃO

O presente estudo abordou a inclusão dos motoristas de aplicativos no Regime Geral de Previdência Social (RGPS) e seus impactos na sustentabilidade atuarial do sistema previdenciário brasileiro. O estudo explora as propostas legislativas PLP 12/2024 e PL 536/2024, destacando os desafios e oportunidades que surgem com a formalização desses trabalhadores. A análise revela que, conforme no estudo de Brito (2024), embora a inclusão possa ampliar a base de contribuintes, ela também apresenta riscos financeiros significativos para o sistema previdenciário, exigindo uma abordagem equilibrada que considere tanto a inovação legislativa quanto a responsabilidade fiscal.

A análise comparativa dos modelos de contribuição revelou que o PLP 12/2024, ao incluir motoristas autônomos como contribuintes individuais, pode aumentar o déficit previdenciário devido às limitações no salário de contribuição. Em contraste, o PL 536/2024, ao manter os motoristas como contribuintes individuais sem restringir as receitas, é menos prejudicial, mas ainda não atinge um equilíbrio atuarial.

As análises de sensibilidade reforçam que, mesmo com ajustes nas variáveis críticas, a sustentabilidade do sistema previdenciário permanece comprometida. Diante desse contexto, conclui-se que não há alternativa viável para melhorar a situação previdenciária sem considerar reformas estruturais mais profundas. Especificamente, é imperativo aumentar o tempo de contribuição dos trabalhadores e reduzir o período de recebimento dos benefícios de aposentadoria. Essas medidas são essenciais para garantir a viabilidade financeira do sistema a longo prazo, equilibrando a proteção social dos trabalhadores com a responsabilidade fiscal necessária para manter a integridade atuarial do RGPS.

Além disso, a pesquisa enfatiza a necessidade de dados empíricos robustos para fundamentar decisões políticas. A falta de dados consistentes sobre a contribuição previdenciária dos motoristas de aplicativos dificulta a avaliação precisa dos impactos econômicos e sociais das propostas legislativas. Portanto, futuras pesquisas devem

focar na coleta e análise de dados para fornecer uma base sólida para políticas eficazes e sustentáveis.

Todavia, pensar na implementação e o fortalecimento da análise de impacto legislativos tanto no Poder Executivo (por meio de órgãos como o Ministério da Justiça ou Casa Civil) quanto no Poder Legislativo (nas Consultorias Legislativas) não deve ser encarada como um engessamento do processo político; ao contrário, essa metodologia promove um sistema jurídico mais efetivo, eficaz e eficiente, contribuindo decisivamente para uma maior racionalidade e legitimidade na produção legislativa e, conseqüentemente, para a construção de políticas públicas mais robustas e duradouras para a sociedade brasileira.

O estudo examinou a inclusão dos motoristas de aplicativos no RGPS e os impactos dessa medida na sustentabilidade atuarial do sistema previdenciário brasileiro, considerando as propostas legislativas PLP 12/2024 e PL 536/2024. Embora a inclusão amplie a base de contribuintes, ela apresenta riscos financeiros significativos, especialmente com o aumento do déficit previdenciário previsto. É essencial adotar reformas estruturais, como ampliação do tempo de contribuição e redução do período de benefícios, para garantir a viabilidade financeira do sistema a longo prazo. Além disso, o estudo destaca a necessidade de dados empíricos robustos para fundamentar decisões políticas e de políticas públicas que equilibrem inovação e responsabilidade fiscal, considerando modelos internacionais e análises comparativas para assegurar sustentabilidade financeira e proteção social.



# REFERÊNCIAS

# REFERÊNCIAS

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, D. N. D.; CANTINHA, R. D. S. A regulação dos trabalhadores de aplicativos de transportes privados de passageiros: analisando o PL 12/2024 versus PL 536/2024, e suas possíveis abordagens dos direitos sociais da Constituição de 1988. *Revista do Tribunal do Trabalho da 2ª Região*, v. 16, n. 32, jul./dez. 2024.

ALVES, S. P. et al. Regime Geral da Previdência Social (RGPS): fatores que contribuem para o aumento das despesas previdenciárias. *Revista de Administração e Contabilidade da FAT*, v. 13, n. 1, 2023.

BARR, N. *Economics of the Welfare State*. Oxford: Oxford University Press, 2001.

BOTSMAN, R.; ROGERS, R. *What's mine is yours: the rise of collaborative consumption*. 1. ed. New York: HarperBusiness, 2010.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei Complementar n. 12, de 05 de março de 2024*. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243>. Acesso em: 28 fev. 2025.

BRASIL. *Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 15 fev. 2025.

BRASIL. *Lei n. 13.640, de 26 de março de 2018*. Altera a Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Presidência da República, 2018. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm). Acesso em: 23 fev. 2025.

BRITO, T. E. A. de. *Previdência social e trabalho: o impacto das novas legislações sobre motoristas de aplicativos*. 2024. Disponível em:

[https://repositorio.ufrn.br/bitstream/123456789/59428/1/PrevidenciaSocialTrabalho\\_Brito\\_2024.pdf](https://repositorio.ufrn.br/bitstream/123456789/59428/1/PrevidenciaSocialTrabalho_Brito_2024.pdf). Acesso em: 24 fev. 2025.

CALLIL, V.; PICANÇO, M. F. Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. *São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap*, 2023.

CAIRNS, A. J. G., BLAKE, D., & DOWD, K. Modelling and management of mortality risk: a review. *Scandinavian Actuarial Journal*, 2008(2-3), 79-113.

CARDOSO JUNIOR, S. G.; CUNHA, E. L. da. Os impactos econômicos e sociais causados pela regulamentação do Uber no Brasil. 2018. 35 fls. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Faculdade Estadual de Goiás, Anápolis, 2018.

COSTANZI, R. N.; ANSILIERO, G. Impacto fiscal da demografia na previdência social. *Texto para Discussão*. Brasília: IPEA, 2017.

FIRMINO, A.; GÓES, G.; MARTINS, F. Nota de Conjuntura nº 14: Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil. *Carta de Conjuntura*, n. 55, 2º trim., 2022. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510\\_cc\\_55\\_nota\\_14\\_gig\\_economy.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf). Acesso em: 15 mar. 2025.

GÓES, G.; FIRMINO, A.; MARTINS, F. Nota de Conjuntura nº 5: Gig Economy no Brasil. *Carta de Conjuntura*, n. 53, 1º trim., 2021. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Disponível em: [https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/conjuntura/211216\\_nota\\_5\\_gig\\_economy\\_brasil.pdf](https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf). Acesso em: 13 fev. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua: Teletrabalho e trabalho por meio de plataformas digitais – 2022*. Rio de Janeiro: IBGE, 2023.

INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM. *Regulating App-based Mobility Services*. Paris: OECD, 2021. Disponível em: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/app-based-mobility.pdf>. Acesso em: 11 jun. 2025.

LIMA, D. V. *et al.* O impacto do fator previdenciário nos grandes números da previdência social. *Revista Contabilidade & Finanças*, v. 23, p. 128-141, 2012.

MCCLASKEY, L. S. A regulação tributária da economia digital: uma análise à luz do caso da tributação do serviço de transporte por aplicativo. 2021. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

MENEGUIN, Fernando B. Avaliação de impacto legislativo no Brasil. *Latin American and Caribbean Law and Economics Association (ALACDE) Annual Papers*, Berkeley, p. 1-22, abr. 2010.

OECD – ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT. *Regulating App-based Mobility Services*. Paris: OECD Publishing, 2020. Disponível em: [https://goingdigital.oecd.org/data/notes/No4\\_ToolkitNote\\_AppBasedMobility.pdf](https://goingdigital.oecd.org/data/notes/No4_ToolkitNote_AppBasedMobility.pdf). Acesso em: 11 jun. 2025.

PEIXOTO JÚNIOR, J. C. *As novas relações de trabalho e seus impactos na sustentabilidade da previdência social*. 2023. 26 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2023.

PLAMONDON, P.; DROUIN, A.; BINET, G.; CICHON, M.; MCGILLIVRAY, W. R.; BÉDARD, M.; PEREZ-MONTAS, H. *Actuarial practice in social security*. Geneva: International Labour Office, 2002. Disponível em: [https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed\\_protect/@soc\\_sec/documents/publication/wcms\\_secsec\\_776.pdf](https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@soc_sec/documents/publication/wcms_secsec_776.pdf). Acesso em: 16 jun. 2025.

RESENDE, G. M. A concorrência na era da economia do compartilhamento: evidências empíricas. *Boletim Economia Empírica*, v. 1, n. 2, 2020.

ROCHA, A. L. V. *Análise do Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12/2024: é possível falar em "trabalhador autônomo por plataforma" diante das novas formas de controle do trabalho?* 2024. 39 fls. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2024.

SCHENFERD, T. A. S.; MARQUES, F. A necessidade do alinhamento jurídico entre a inserção da tecnologia no mercado de trabalho e a preservação dos direitos sociais dos motoristas de aplicativos: uma

análise crítica do Projeto de Lei Complementar 12/2024. *Caderno de Estudos e Pesquisas Universitas*, n. 36, 2024.

STIGLER, G. J. The Theory of Economic Regulation. *The Bell Journal of Economics and Management Science*, v. 2, n. 1, p. 3-21, 1971.

SUNDARARAJAN, A. *The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge: MIT Press, 2017.



APÊNDICES

**APÊNDICES**

## APÊNDICES ANEXO

Tabela 1 – Arrecadação

ARRECAÇÃO - AMOBITEC							
		Anos de contribuição		36			
		Quantidade de Contribuintes		1.721.000			
		Salário Contribuição (SC)		25%			
		INSS Plataforma		20%			
		INSS Motorista		7,5%			
Ano	Taxa de Crescimento da Massa Salarial	PIB	Rendimentos AMOBITEC	Salário Contribuição AMOBITEC	INSS Plataforma AMOBITEC	INSS Motorista AMOBITEC	Contribuição Total AMOBITEC
2024	6,04%	2,19%	R\$ 47.940,00	R\$ 11.985,00	R\$ 2.397,00	R\$ 898,88	R\$ 5.672.200.875,00
2025	5,48%	2,56%	R\$ 51.794,38	R\$ 12.948,59	R\$ 2.589,72	R\$ 971,14	R\$ 6.128.245.825,35
2026	5,16%	2,62%	R\$ 55.823,98	R\$ 13.955,99	R\$ 2.791,20	R\$ 1.046,70	R\$ 6.605.023.350,56
2027	5,07%	2,53%	R\$ 60.066,60	R\$ 15.016,65	R\$ 3.003,33	R\$ 1.126,25	R\$ 7.107.005.125,20
2028	5,00%	2,51%	R\$ 64.577,60	R\$ 16.144,40	R\$ 3.228,88	R\$ 1.210,83	R\$ 7.640.741.210,11
2029	4,94%	2,00%	R\$ 69.059,29	R\$ 17.264,82	R\$ 3.452,96	R\$ 1.294,86	R\$ 8.171.008.650,09
2030	4,88%	1,94%	R\$ 73.769,13	R\$ 18.442,28	R\$ 3.688,46	R\$ 1.383,17	R\$ 8.728.271.440,03
2031	4,81%	1,86%	R\$ 78.689,53	R\$ 19.672,38	R\$ 3.934,48	R\$ 1.475,43	R\$ 9.310.447.145,08
2032	4,76%	1,82%	R\$ 83.867,30	R\$ 20.966,83	R\$ 4.193,37	R\$ 1.572,51	R\$ 9.923.074.567,22
2033	4,72%	1,77%	R\$ 89.310,29	R\$ 22.327,57	R\$ 4.465,51	R\$ 1.674,57	R\$ 10.567.082.106,63
2034	4,66%	1,72%	R\$ 95.008,29	R\$ 23.752,07	R\$ 4.750,41	R\$ 1.781,41	R\$ 11.241.261.945,04
2035	4,61%	1,67%	R\$ 100.974,81	R\$ 25.243,70	R\$ 5.048,74	R\$ 1.893,28	R\$ 11.947.213.195,19
2036	4,55%	1,60%	R\$ 107.184,76	R\$ 26.796,19	R\$ 5.359,24	R\$ 2.009,71	R\$ 12.681.966.806,69
2037	4,51%	1,56%	R\$ 113.690,87	R\$ 28.422,72	R\$ 5.684,54	R\$ 2.131,70	R\$ 13.451.762.191,86
2038	4,46%	1,51%	R\$ 120.478,22	R\$ 30.119,56	R\$ 6.023,91	R\$ 2.258,97	R\$ 14.254.832.394,71
2039	4,41%	1,46%	R\$ 127.550,29	R\$ 31.887,57	R\$ 6.377,51	R\$ 2.391,57	R\$ 15.091.591.056,28
2040	4,35%	1,40%	R\$ 134.884,43	R\$ 33.721,11	R\$ 6.744,22	R\$ 2.529,08	R\$ 15.959.357.542,01
2041	4,31%	1,35%	R\$ 142.518,89	R\$ 35.629,72	R\$ 7.125,94	R\$ 2.672,23	R\$ 16.862.657.178,89
2042	4,27%	1,31%	R\$ 150.471,45	R\$ 37.617,86	R\$ 7.523,57	R\$ 2.821,34	R\$ 17.803.593.449,47
2043	4,24%	1,27%	R\$ 158.762,42	R\$ 39.690,61	R\$ 7.938,12	R\$ 2.976,80	R\$ 18.784.571.448,54
2044	4,19%	1,23%	R\$ 167.367,35	R\$ 41.841,84	R\$ 8.368,37	R\$ 3.138,14	R\$ 19.802.695.221,05
2045	4,14%	1,18%	R\$ 176.271,29	R\$ 44.067,82	R\$ 8.813,56	R\$ 3.305,09	R\$ 20.856.198.606,81
2046	4,11%	1,14%	R\$ 185.525,53	R\$ 46.381,38	R\$ 9.276,28	R\$ 3.478,60	R\$ 21.951.149.033,67
2047	4,09%	1,11%	R\$ 195.172,86	R\$ 48.793,21	R\$ 9.758,64	R\$ 3.659,49	R\$ 23.092.608.783,42
2048	4,06%	1,08%	R\$ 205.204,74	R\$ 51.301,19	R\$ 10.260,24	R\$ 3.847,59	R\$ 24.279.568.874,89
2049	4,02%	1,04%	R\$ 215.588,10	R\$ 53.897,03	R\$ 10.779,41	R\$ 4.042,28	R\$ 25.508.115.059,96
2050	3,98%	1,01%	R\$ 226.345,95	R\$ 56.586,49	R\$ 11.317,30	R\$ 4.243,99	R\$ 26.780.970.001,45
2051	3,95%	0,97%	R\$ 237.482,17	R\$ 59.370,54	R\$ 11.874,11	R\$ 4.452,79	R\$ 28.098.593.725,52
2052	3,93%	0,95%	R\$ 249.071,30	R\$ 62.267,83	R\$ 12.453,57	R\$ 4.670,09	R\$ 29.469.805.099,33
2053	3,90%	0,92%	R\$ 261.076,54	R\$ 65.269,13	R\$ 13.053,83	R\$ 4.895,19	R\$ 30.890.249.705,11
2054	3,85%	0,89%	R\$ 273.451,57	R\$ 68.362,89	R\$ 13.672,58	R\$ 5.127,22	R\$ 32.354.447.541,14
2055	3,81%	0,85%	R\$ 286.194,41	R\$ 71.548,60	R\$ 14.309,72	R\$ 5.366,15	R\$ 33.862.164.796,55
2056	3,79%	0,84%	R\$ 299.445,21	R\$ 74.861,30	R\$ 14.972,26	R\$ 5.614,60	R\$ 35.429.983.026,63
2057	3,77%	0,82%	R\$ 313.189,75	R\$ 78.297,44	R\$ 15.659,49	R\$ 5.872,31	R\$ 37.056.219.247,56
2058	3,74%	0,80%	R\$ 327.408,56	R\$ 81.852,14	R\$ 16.370,43	R\$ 6.138,91	R\$ 38.738.571.601,39
2059	3,72%	0,78%	R\$ 342.141,95	R\$ 85.535,49	R\$ 17.107,10	R\$ 6.415,16	R\$ 40.481.807.323,46
2060	3,68%	0,74%	R\$ 357.264,62	R\$ 89.316,15	R\$ 17.863,23	R\$ 6.698,71	R\$ 42.271.103.207,15

Tabela 2 - Despesas

BENEFÍCIOS SOCIAIS - AMOBITEC		APOSENTADORIA - AMOBITEC	
Taxa Estimada Benefícios Concedidos (TEBC)	6,63%	Inflação estimada	3%
Remuneração Média Mensal AMOBITEC	R\$ 3.995,00	Remuneração média Mensal AMOBITEC	R\$ 3.995,00
Fator Salário Benefício	91%	Remuneração Anual 2060	R\$ 357.264,62
Salário Mensal Benefício AMOBITEC	R\$ 3.635,45	Remuneração Mensal 2060	R\$ 29.772,05
Estimativa Anual de Beneficiários	114.143	Contribuintes	1.721.614

Ano	PIB	Gastos Estimados Benefícios AMOBITEC	Gastos Estimados Aposentadoria - AMOBITEC
2024	2,19%	-R\$ 4.979.534.389,93	
2025	2,56%	-R\$ 5.256.396.502,01	
2026	2,62%	-R\$ 5.551.805.985,42	
2027	2,53%	-R\$ 5.858.820.856,41	
2028	2,51%	-R\$ 6.181.641.885,60	
2029	2,00%	-R\$ 6.490.723.979,88	
2030	1,94%	-R\$ 6.811.365.744,49	
2031	1,86%	-R\$ 7.142.398.119,67	
2032	1,82%	-R\$ 7.486.661.709,04	
2033	1,77%	-R\$ 7.843.775.472,56	
2034	1,72%	-R\$ 8.214.001.674,87	
2035	1,67%	-R\$ 8.597.595.553,08	
2036	1,60%	-R\$ 8.993.084.948,52	
2037	1,56%	-R\$ 9.403.169.622,18	
2038	1,51%	-R\$ 9.827.252.572,14	
2039	1,46%	-R\$ 10.265.548.036,85	
2040	1,40%	-R\$ 10.717.232.150,48	
2041	1,35%	-R\$ 11.183.431.749,02	
2042	1,31%	-R\$ 11.665.437.657,40	
2043	1,27%	-R\$ 12.163.551.845,38	
2044	1,23%	-R\$ 12.678.070.088,44	
2045	1,18%	-R\$ 13.208.013.418,13	
2046	1,14%	-R\$ 13.754.825.173,64	
2047	1,11%	-R\$ 14.320.148.488,28	
2048	1,08%	-R\$ 14.904.410.546,60	
2049	1,04%	-R\$ 15.506.548.732,68	
2050	1,01%	-R\$ 16.128.361.336,86	
2051	0,97%	-R\$ 16.768.657.281,94	
2052	0,95%	-R\$ 17.431.019.244,57	
2053	0,92%	-R\$ 18.114.315.198,96	
2054	0,89%	-R\$ 18.818.962.060,20	
2055	0,85%	-R\$ 19.543.492.099,52	
2056	0,84%	-R\$ 20.293.962.196,14	
2057	0,82%	-R\$ 21.069.191.552,03	
2058	0,80%	-R\$ 21.869.820.831,01	
2059	0,78%	-R\$ 22.696.500.058,42	
2060	0,74%	-R\$ 23.545.349.160,61	
2061	0,75%		-R\$ 615.071.770.762,29
2062	0,74%		-R\$ 638.136.962.165,87
2063	0,73%		-R\$ 662.003.284.550,88
2064	0,71%		-R\$ 686.696.007.064,63
2065	0,69%		-R\$ 712.172.428.926,72
2066	0,71%		-R\$ 738.451.591.554,12
2067	0,71%		-R\$ 765.848.145.600,78
2068	0,70%		-R\$ 794.261.111.802,57
2069	0,69%		-R\$ 823.648.772.939,26
2070	0,67%		-R\$ 854.041.412.660,72
2071	0,69%		-R\$ 885.384.732.505,37
2072	0,70%		-R\$ 918.055.429.134,82
2073	0,69%		-R\$ 952.023.480.012,80
2074	0,68%		-R\$ 987.153.146.425,28
2075	0,65%		-R\$ 1.023.480.382.213,73

Tabela 3 – MEI

ARRECAÇÃO - MEI					
Ano	Taxa de Reajuste do Salário- Mínimo	Projeção Salário Mínimo	Contribuição MEI	Benefícios MEI	Aposentadoria MEI
2024	6,97%	R\$ 1.412,00	R\$ 121.545.948,40	-R\$ 161.169.927,58	
2025	7,50%	R\$ 1.518,00	R\$ 130.670.502,60	-R\$ 173.269.086,45	
2026	5,33%	R\$ 1.598,91	R\$ 137.635.240,39	-R\$ 182.504.328,76	
2027	5,94%	R\$ 1.693,88	R\$ 145.810.773,67	-R\$ 193.345.085,88	
2028	5,73%	R\$ 1.790,94	R\$ 154.165.731,00	-R\$ 204.423.759,30	
2029	5,69%	R\$ 1.892,85	R\$ 162.937.761,09	-R\$ 216.055.471,21	
2030	5,58%	R\$ 1.998,47	R\$ 172.029.688,16	-R\$ 228.111.366,50	
2031	5,05%	R\$ 2.099,39	R\$ 180.717.187,41	-R\$ 239.630.990,51	
2032	5,00%	R\$ 2.204,36	R\$ 189.753.046,78	-R\$ 251.612.540,04	
2033	4,92%	R\$ 2.312,82	R\$ 199.088.896,69	-R\$ 263.991.877,01	
2034	4,87%	R\$ 2.425,45	R\$ 208.784.525,95	-R\$ 276.848.281,42	
2035	4,82%	R\$ 2.542,36	R\$ 218.847.940,11	-R\$ 290.192.368,58	
2036	4,77%	R\$ 2.663,63	R\$ 229.286.986,85	-R\$ 304.034.544,56	
2037	4,71%	R\$ 2.789,09	R\$ 240.086.403,93	-R\$ 318.354.571,61	
2038	4,64%	R\$ 2.918,50	R\$ 251.226.413,07	-R\$ 333.126.223,73	
2039	4,60%	R\$ 3.052,75	R\$ 262.782.828,07	-R\$ 348.450.030,03	
2040	4,55%	R\$ 3.191,65	R\$ 274.739.446,75	-R\$ 364.304.506,39	
2041	4,50%	R\$ 3.335,27	R\$ 287.102.721,85	-R\$ 380.698.209,18	
2042	4,44%	R\$ 3.483,36	R\$ 299.850.082,70	-R\$ 397.601.209,67	
2043	4,39%	R\$ 3.636,28	R\$ 313.013.501,34	-R\$ 415.055.902,77	
2044	4,34%	R\$ 3.794,09	R\$ 326.598.287,29	-R\$ 433.069.328,95	
2045	4,30%	R\$ 3.957,24	R\$ 340.642.013,65	-R\$ 451.691.310,10	
2046	4,26%	R\$ 4.125,82	R\$ 355.153.363,43	-R\$ 470.933.359,91	
2047	4,21%	R\$ 4.299,52	R\$ 370.105.320,03	-R\$ 490.759.654,36	
2048	4,17%	R\$ 4.478,81	R\$ 385.538.711,87	-R\$ 511.224.331,94	
2049	4,14%	R\$ 4.664,23	R\$ 401.500.014,55	-R\$ 532.389.019,29	
2050	4,11%	R\$ 4.855,93	R\$ 418.001.665,14	-R\$ 554.270.207,98	
2051	4,07%	R\$ 5.053,56	R\$ 435.014.332,91	-R\$ 576.829.005,44	
2052	4,03%	R\$ 5.257,22	R\$ 452.545.410,53	-R\$ 600.075.214,36	
2053	4,00%	R\$ 5.467,51	R\$ 470.647.226,95	-R\$ 624.078.222,94	
2054	3,98%	R\$ 5.685,12	R\$ 489.378.986,58	-R\$ 648.916.536,21	
2055	3,95%	R\$ 5.909,68	R\$ 508.709.456,56	-R\$ 674.548.739,39	
2056	3,92%	R\$ 6.141,34	R\$ 528.650.867,25	-R\$ 700.991.049,98	
2057	3,88%	R\$ 6.379,62	R\$ 549.162.520,90	-R\$ 728.189.502,72	
2058	3,86%	R\$ 6.625,88	R\$ 570.360.194,21	-R\$ 756.297.617,52	
2059	3,84%	R\$ 6.880,31	R\$ 592.262.025,67	-R\$ 785.339.446,03	
2060	3,82%	R\$ 7.143,14	R\$ 614.886.435,05	-R\$ 815.339.412,87	
2061	3,80%	R\$ 7.414,58			-R\$ 12.765.042.391,56
2062	3,76%	R\$ 7.693,37			-R\$ 13.245.007.985,48
2063	3,77%	R\$ 7.983,41			-R\$ 13.744.344.786,53
2064	3,76%	R\$ 8.283,58			-R\$ 14.261.132.150,51
2065	3,75%	R\$ 8.594,22			-R\$ 14.795.924.606,15
2066	3,73%	R\$ 8.914,78			-R\$ 15.347.812.593,96
2067	3,70%	R\$ 9.244,63			-R\$ 15.915.681.659,94
2068	3,73%	R\$ 9.589,45			-R\$ 16.509.336.585,85
2069	3,73%	R\$ 9.947,14			-R\$ 17.125.134.840,51
2070	3,72%	R\$ 10.317,17			-R\$ 17.762.189.856,57
2071	3,71%	R\$ 10.699,94			-R\$ 18.421.167.100,25
2072	3,68%	R\$ 11.093,70			-R\$ 19.099.066.049,54
2073	3,71%	R\$ 11.505,27			-R\$ 19.807.641.399,98
2074	3,71%	R\$ 11.932,12			-R\$ 20.542.504.895,92
2075	3,71%	R\$ 12.374,80			-R\$ 21.304.631.827,56

Tabela 4 – Contribuinte Individual

ARRECAÇÃO - INDIVIDUAL																							
<table border="1"> <tr> <td>Anos de contribuição</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>Quantidade de Contribuintes</td> <td>1.721.614</td> </tr> <tr> <td>Salário Contribuição (SC)</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>Taxa estimada Benefícios concedidos (TEBC)</td> <td>6,63%</td> </tr> <tr> <td>Estimativa anual de beneficiários</td> <td>114.143</td> </tr> </table>		Anos de contribuição	36	Quantidade de Contribuintes	1.721.614	Salário Contribuição (SC)	11%	Taxa estimada Benefícios concedidos (TEBC)	6,63%	Estimativa anual de beneficiários	114.143	<table border="1"> <tr> <td>Contribuição</td> <td>R\$ 26.376.311.410,67</td> </tr> <tr> <td>Benefícios</td> <td>-R\$ 15.897.722.241,16</td> </tr> <tr> <td>Aposentadoria</td> <td>-R\$ 250.646.618.730,31</td> </tr> <tr> <td><b>Saldo</b></td> <td><b>-R\$ 240.168.029.560,80</b></td> </tr> </table>				Contribuição	R\$ 26.376.311.410,67	Benefícios	-R\$ 15.897.722.241,16	Aposentadoria	-R\$ 250.646.618.730,31	<b>Saldo</b>	<b>-R\$ 240.168.029.560,80</b>
Anos de contribuição	36																						
Quantidade de Contribuintes	1.721.614																						
Salário Contribuição (SC)	11%																						
Taxa estimada Benefícios concedidos (TEBC)	6,63%																						
Estimativa anual de beneficiários	114.143																						
Contribuição	R\$ 26.376.311.410,67																						
Benefícios	-R\$ 15.897.722.241,16																						
Aposentadoria	-R\$ 250.646.618.730,31																						
<b>Saldo</b>	<b>-R\$ 240.168.029.560,80</b>																						
Ano	Taxa de Reajuste do Salário-Mínimo	Projeção Salário Mínimo	Contribuição Individual	Benefícios Individual	Aposentadoria Individual																		
2024	6,97%	R\$ 1.412,00	R\$ 267.401.086,48	-R\$ 161.169.927,58																			
2025	7,50%	R\$ 1.518,00	R\$ 287.475.105,72	-R\$ 173.269.086,45																			
2026	5,33%	R\$ 1.598,91	R\$ 302.797.528,85	-R\$ 182.504.328,76																			
2027	5,94%	R\$ 1.693,88	R\$ 320.783.702,07	-R\$ 193.345.085,88																			
2028	5,73%	R\$ 1.790,94	R\$ 339.164.608,20	-R\$ 204.423.759,30																			
2029	5,69%	R\$ 1.892,85	R\$ 358.463.074,40	-R\$ 216.055.471,21																			
2030	5,58%	R\$ 1.998,47	R\$ 378.465.313,96	-R\$ 228.111.366,50																			
2031	5,05%	R\$ 2.099,39	R\$ 397.577.812,31	-R\$ 239.630.990,51																			
2032	5,00%	R\$ 2.204,36	R\$ 417.456.702,93	-R\$ 251.612.540,04																			
2033	4,92%	R\$ 2.312,82	R\$ 437.995.572,71	-R\$ 263.991.877,01																			
2034	4,87%	R\$ 2.425,45	R\$ 459.325.957,10	-R\$ 276.848.281,42																			
2035	4,82%	R\$ 2.542,36	R\$ 481.465.468,23	-R\$ 290.192.368,58																			
2036	4,77%	R\$ 2.663,63	R\$ 504.431.371,07	-R\$ 304.034.544,56																			
2037	4,71%	R\$ 2.789,09	R\$ 528.190.088,65	-R\$ 318.354.571,61																			
2038	4,64%	R\$ 2.918,50	R\$ 552.698.108,76	-R\$ 333.126.223,73																			
2039	4,60%	R\$ 3.052,75	R\$ 578.122.221,76	-R\$ 348.450.030,03																			
2040	4,55%	R\$ 3.191,65	R\$ 604.426.782,85	-R\$ 364.304.506,39																			
2041	4,50%	R\$ 3.335,27	R\$ 631.625.988,08	-R\$ 380.698.209,18																			
2042	4,44%	R\$ 3.483,36	R\$ 659.670.181,95	-R\$ 397.601.209,67																			
2043	4,39%	R\$ 3.636,28	R\$ 688.629.702,94	-R\$ 415.055.902,77																			
2044	4,34%	R\$ 3.794,09	R\$ 718.516.232,05	-R\$ 433.069.328,95																			
2045	4,30%	R\$ 3.957,24	R\$ 749.412.430,02	-R\$ 451.691.310,10																			
2046	4,26%	R\$ 4.125,82	R\$ 781.337.399,54	-R\$ 470.933.359,91																			
2047	4,21%	R\$ 4.299,52	R\$ 814.231.704,06	-R\$ 490.759.654,36																			
2048	4,17%	R\$ 4.478,81	R\$ 848.185.166,12	-R\$ 511.224.331,94																			
2049	4,14%	R\$ 4.664,23	R\$ 883.300.032,00	-R\$ 532.389.019,29																			
2050	4,11%	R\$ 4.855,93	R\$ 919.603.663,32	-R\$ 554.270.207,98																			
2051	4,07%	R\$ 5.053,56	R\$ 957.031.532,41	-R\$ 576.829.005,44																			
2052	4,03%	R\$ 5.257,22	R\$ 995.599.903,17	-R\$ 600.075.214,36																			
2053	4,00%	R\$ 5.467,51	R\$ 1.035.423.899,29	-R\$ 624.078.222,94																			
2054	3,98%	R\$ 5.685,12	R\$ 1.076.633.770,49	-R\$ 648.916.536,21																			
2055	3,95%	R\$ 5.909,68	R\$ 1.119.160.804,42	-R\$ 674.548.739,39																			
2056	3,92%	R\$ 6.141,34	R\$ 1.163.031.907,95	-R\$ 700.991.049,98																			
2057	3,88%	R\$ 6.379,62	R\$ 1.208.157.545,98	-R\$ 728.189.502,72																			
2058	3,86%	R\$ 6.625,88	R\$ 1.254.792.427,26	-R\$ 756.297.617,52																			
2059	3,84%	R\$ 6.880,31	R\$ 1.302.976.456,46	-R\$ 785.339.446,03																			
2060	3,82%	R\$ 7.143,14	R\$ 1.352.750.157,10	-R\$ 815.339.412,87																			
2061	3,80%	R\$ 7.414,58			-R\$ 12.765.042.391,56																		
2062	3,76%	R\$ 7.693,37			-R\$ 13.245.007.985,48																		
2063	3,77%	R\$ 7.983,41			-R\$ 13.744.344.786,53																		
2064	3,76%	R\$ 8.283,58			-R\$ 14.261.132.150,51																		
2065	3,75%	R\$ 8.594,22			-R\$ 14.795.924.606,15																		
2066	3,73%	R\$ 8.914,78			-R\$ 15.347.812.593,96																		
2067	3,70%	R\$ 9.244,63			-R\$ 15.915.681.659,94																		
2068	3,73%	R\$ 9.589,45			-R\$ 16.509.336.585,85																		
2069	3,73%	R\$ 9.947,14			-R\$ 17.125.134.840,51																		
2070	3,72%	R\$ 10.317,17			-R\$ 17.762.189.856,57																		
2071	3,71%	R\$ 10.699,94			-R\$ 18.421.167.100,25																		
2072	3,68%	R\$ 11.093,70			-R\$ 19.099.066.049,54																		
2073	3,71%	R\$ 11.505,27			-R\$ 19.807.641.399,98																		
2074	3,71%	R\$ 11.932,12			-R\$ 20.542.504.895,92																		
2075	3,71%	R\$ 12.374,80			-R\$ 21.304.631.827,56																		

Tabela 5 – Selic

Reunião		Período de vigência	Taxa Selic
nº	data		% a.a.
268 <sup>a</sup>	29/01/2025	30/01/2025 -	13,25
267 <sup>a</sup>	11/12/2024	12/12/2024 - 29/01/2025	12,25
266 <sup>a</sup>	06/11/2024	07/11/2024 - 11/12/2024	11,25
265 <sup>a</sup>	18/09/2024	19/09/2024 - 06/11/2024	10,75
264 <sup>a</sup>	31/07/2024	01/08/2024 - 18/09/2024	10,5
263 <sup>a</sup>	19/06/2024	20/06/2024 - 31/07/2024	10,5
262 <sup>a</sup>	08/05/2024	09/05/2024 - 19/06/2024	10,5
261 <sup>a</sup>	20/03/2024	21/03/2024 - 08/05/2024	10,75
260 <sup>a</sup>	31/01/2024	01/02/2024 - 20/03/2024	11,25
259 <sup>a</sup>	13/12/2023	14/12/2023 - 31/01/2024	11,75
258 <sup>a</sup>	01/11/2023	03/11/2023 - 13/12/2023	12,25
257 <sup>a</sup>	20/09/2023	21/09/2023 - 02/11/2023	12,75
256 <sup>a</sup>	02/08/2023	03/08/2023 - 20/09/2023	13,25
255 <sup>a</sup>	21/06/2023	22/06/2023 - 02/08/2023	13,75
254 <sup>a</sup>	03/05/2023	04/05/2023 - 21/06/2023	13,75
253 <sup>a</sup>	22/03/2023	23/03/2023 - 03/05/2023	13,75
252 <sup>a</sup>	01/02/2023	02/02/2023 - 22/03/2023	13,75
251 <sup>a</sup>	07/12/2022	08/12/2022 - 01/02/2023	13,75
250 <sup>a</sup>	26/10/2022	27/10/2022 - 07/12/2022	13,75
249 <sup>a</sup>	21/09/2022	22/09/2022 - 26/10/2022	13,75
248 <sup>a</sup>	03/08/2022	04/08/2022 - 21/09/2022	13,75
247 <sup>a</sup>	15/06/2022	17/06/2022 - 03/08/2022	13,25
246 <sup>a</sup>	04/05/2022	05/05/2022 - 16/06/2022	12,75
245 <sup>a</sup>	16/03/2022	17/03/2022 - 04/05/2022	11,75
244 <sup>a</sup>	02/02/2022	03/02/2022 - 16/03/2022	10,75
243 <sup>a</sup>	08/12/2021	09/12/2021 - 02/02/2022	9,25

242 <sup>a</sup>	27/10/2021	28/10/2021 - 08/12/2021	7,75
241 <sup>a</sup>	22/09/2021	23/09/2021 - 27/10/2021	6,25
240 <sup>a</sup>	04/08/2021	05/08/2021 - 22/09/2021	5,25
239 <sup>a</sup>	16/06/2021	17/06/2021 - 04/08/2021	4,25
238 <sup>a</sup>	05/05/2021	06/05/2021 - 16/06/2021	3,5
237 <sup>a</sup>	17/03/2021	18/03/2021 - 05/05/2021	2,75
236 <sup>a</sup>	20/01/2021	21/01/2021 - 17/03/2021	2
235 <sup>a</sup>	09/12/2020	10/12/2020 - 20/01/2021	2
234 <sup>a</sup>	28/10/2020	29/10/2020 - 09/12/2020	2
233 <sup>a</sup>	16/09/2020	17/09/2020 - 28/10/2020	2
232 <sup>a</sup>	05/08/2020	06/08/2020 - 16/09/2020	2
231 <sup>a</sup>	17/06/2020	18/06/2020 - 05/08/2020	2,25
230 <sup>a</sup>	06/05/2020	07/05/2020 - 17/06/2020	3
229 <sup>a</sup>	18/03/2020	19/03/2020 - 06/05/2020	3,75
228 <sup>a</sup>	05/02/2020	06/02/2020 - 18/03/2020	4,25
227 <sup>a</sup>	11/12/2019	12/12/2019 - 05/02/2020	4,5
226 <sup>a</sup>	30/10/2019	31/10/2019 - 11/12/2019	5
225 <sup>a</sup>	18/09/2019	19/09/2019 - 30/10/2019	5,5
224 <sup>a</sup>	31/07/2019	01/08/2019 - 18/09/2019	6
223 <sup>a</sup>	19/06/2019	21/06/2019 - 31/07/2019	6,5
222 <sup>a</sup>	08/05/2019	09/05/2019 - 20/06/2019	6,5
221 <sup>a</sup>	20/03/2019	21/03/2019 - 08/05/2019	6,5
220 <sup>a</sup>	06/02/2019	07/02/2019 - 20/03/2019	6,5
219 <sup>a</sup>	12/12/2018	13/12/2018 - 06/02/2019	6,5
218 <sup>a</sup>	31/10/2018	01/11/2018 - 12/12/2018	6,5
217 <sup>a</sup>	19/09/2018	20/09/2018 - 31/10/2018	6,5
216 <sup>a</sup>	01/08/2018	02/08/2018 - 19/09/2018	6,5
215 <sup>a</sup>	20/06/2018	21/06/2018 - 01/08/2018	6,5
214 <sup>a</sup>	16/05/2018	17/05/2018 - 20/06/2018	6,5
213 <sup>a</sup>	21/03/2018	22/03/2018 - 16/05/2018	6,5

212 <sup>a</sup>	07/02/2018	08/02/2018 - 21/03/2018	6,75
211 <sup>a</sup>	06/12/2017	07/12/2017 - 07/02/2018	7
210 <sup>a</sup>	25/10/2017	26/10/2017 - 06/12/2017	7,5
209 <sup>a</sup>	06/09/2017	08/09/2017 - 25/10/2017	8,25
208 <sup>a</sup>	26/07/2017	27/07/2017 - 06/09/2017	9,25
207 <sup>a</sup>	31/05/2017	01/06/2017 - 26/07/2017	10,25
206 <sup>a</sup>	12/04/2017	13/04/2017 - 31/05/2017	11,25
205 <sup>a</sup>	22/02/2017	23/02/2017 - 12/04/2017	12,25
204 <sup>a</sup>	11/01/2017	12/01/2017 - 22/02/2017	13
203 <sup>a</sup>	30/11/2016	01/12/2016 - 11/01/2017	13,75
202 <sup>a</sup>	19/10/2016	20/10/2016 - 30/11/2016	14
201 <sup>a</sup>	31/08/2016	01/09/2016 - 19/10/2016	14,25
200 <sup>a</sup>	20/07/2016	21/07/2016 - 31/08/2016	14,25
199 <sup>a</sup>	08/06/2016	09/06/2016 - 20/07/2016	14,25
198 <sup>a</sup>	27/04/2016	28/04/2016 - 08/06/2016	14,25
197 <sup>a</sup>	02/03/2016	03/03/2016 - 27/04/2016	14,25
196 <sup>a</sup>	20/01/2016	21/01/2016 - 02/03/2016	14,25
195 <sup>a</sup>	25/11/2015	26/11/2015 - 20/01/2016	14,25
194 <sup>a</sup>	21/10/2015	22/10/2015 - 25/11/2015	14,25
193 <sup>a</sup>	02/09/2015	03/09/2015 - 21/10/2015	14,25
192 <sup>a</sup>	29/07/2015	30/07/2015 - 02/09/2015	14,25
191 <sup>a</sup>	03/06/2015	04/06/2015 - 29/07/2015	13,75
190 <sup>a</sup>	29/04/2015	30/04/2015 - 03/06/2015	13,25
189 <sup>a</sup>	04/03/2015	05/03/2015 - 29/04/2015	12,75
188 <sup>a</sup>	21/01/2015	22/01/2015 - 04/03/2015	12,25
187 <sup>a</sup>	03/12/2014	04/12/2014 - 21/01/2015	11,75
186 <sup>a</sup>	29/10/2014	30/10/2014 - 03/12/2014	11,25
185 <sup>a</sup>	03/09/2014	04/09/2014 - 29/10/2014	11
184 <sup>a</sup>	16/07/2014	17/07/2014 - 03/09/2014	11
183 <sup>a</sup>	28/05/2014	29/05/2014 - 16/07/2014	11

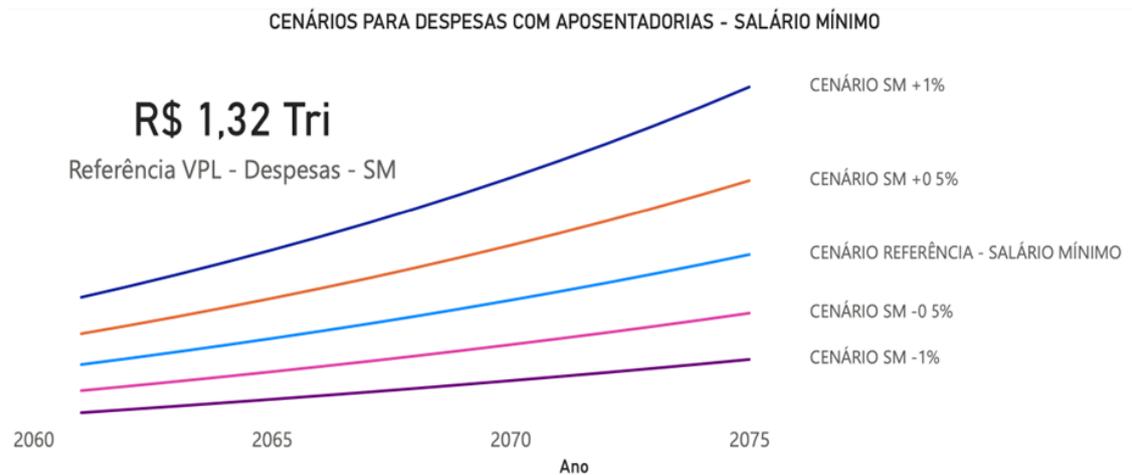
182 <sup>a</sup>	02/04/2014	03/04/2014 - 28/05/2014	11
181 <sup>a</sup>	26/02/2014	27/02/2014 - 02/04/2014	10,75
180 <sup>a</sup>	15/01/2014	16/01/2014 - 26/02/2014	10,5
179 <sup>a</sup>	27/11/2013	28/11/2013 - 15/01/2014	10
178 <sup>a</sup>	09/10/2013	10/10/2013 - 27/11/2013	9,5
177 <sup>a</sup>	28/08/2013	29/08/2013 - 09/10/2013	9
176 <sup>a</sup>	10/07/2013	11/07/2013 - 28/08/2013	8,5
175 <sup>a</sup>	29/05/2013	30/05/2013 - 10/07/2013	8
174 <sup>a</sup>	17/04/2013	18/04/2013 - 29/05/2013	7,5
173 <sup>a</sup>	06/03/2013	07/03/2013 - 17/04/2013	7,25
172 <sup>a</sup>	16/01/2013	17/01/2013 - 06/03/2013	7,25
171 <sup>a</sup>	28/11/2012	29/11/2012 - 16/01/2013	7,25
170 <sup>a</sup>	10/10/2012	11/10/2012 - 28/11/2012	7,25
169 <sup>a</sup>	29/08/2012	30/08/2012 - 10/10/2012	7,5
168 <sup>a</sup>	11/07/2012	12/07/2012 - 29/08/2012	8
167 <sup>a</sup>	30/05/2012	31/05/2012 - 11/07/2012	8,5
166 <sup>a</sup>	18/04/2012	19/04/2012 - 30/05/2012	9
165 <sup>a</sup>	07/03/2012	08/03/2012 - 18/04/2012	9,75
164 <sup>a</sup>	18/01/2012	19/01/2012 - 07/03/2012	10,5
163 <sup>a</sup>	30/11/2011	01/12/2011 - 18/01/2012	11
162 <sup>a</sup>	19/10/2011	20/10/2011 - 30/11/2011	11,5
161 <sup>a</sup>	31/08/2011	01/09/2011 - 19/10/2011	12
160 <sup>a</sup>	20/07/2011	21/07/2011 - 31/08/2011	12,5
159 <sup>a</sup>	08/06/2011	09/06/2011 - 20/07/2011	12,25
158 <sup>a</sup>	20/04/2011	21/04/2011 - 08/06/2011	12
157 <sup>a</sup>	02/03/2011	03/03/2011 - 20/04/2011	11,75
156 <sup>a</sup>	19/01/2011	20/01/2011 - 02/03/2011	11,25
155 <sup>a</sup>	08/12/2010	09/12/2010 - 19/01/2011	10,75
154 <sup>a</sup>	20/10/2010	21/10/2010 - 08/12/2010	10,75
153 <sup>a</sup>	01/09/2010	02/09/2010 - 20/10/2010	10,75

152 <sup>a</sup>	21/07/2010	22/07/2010 - 01/09/2010	10,75
151 <sup>a</sup>	09/06/2010	10/06/2010 - 21/07/2010	10,25
150 <sup>a</sup>	28/04/2010	29/04/2010 - 09/06/2010	9,5
149 <sup>a</sup>	17/03/2010	18/03/2010 - 28/04/2010	8,75
148 <sup>a</sup>	27/01/2010	28/01/2010 - 17/03/2010	8,75
147 <sup>a</sup>	09/12/2009	10/12/2009 - 27/01/2010	8,75
146 <sup>a</sup>	21/10/2009	22/10/2009 - 09/12/2009	8,75
145 <sup>a</sup>	02/09/2009	03/09/2009 - 21/10/2009	8,75
144 <sup>a</sup>	22/07/2009	23/07/2009 - 02/09/2009	8,75
143 <sup>a</sup>	10/06/2009	11/06/2009 - 22/07/2009	9,25
142 <sup>a</sup>	29/04/2009	30/04/2009 - 10/06/2009	10,25
141 <sup>a</sup>	11/03/2009	12/03/2009 - 29/04/2009	11,25
140 <sup>a</sup>	21/01/2009	22/01/2009 - 11/03/2009	12,75
139 <sup>a</sup>	10/12/2008	11/12/2008 - 21/01/2009	13,75
138 <sup>a</sup>	29/10/2008	30/10/2008 - 10/12/2008	13,75
137 <sup>a</sup>	10/09/2008	11/09/2008 - 29/10/2008	13,75
136 <sup>a</sup>	23/07/2008	24/07/2008 - 10/09/2008	13
135 <sup>a</sup>	04/06/2008	05/06/2008 - 23/07/2008	12,25
134 <sup>a</sup>	16/04/2008	17/04/2008 - 04/06/2008	11,75
133 <sup>a</sup>	05/03/2008	06/03/2008 - 16/04/2008	11,25
132 <sup>a</sup>	23/01/2008	24/01/2008 - 05/03/2008	11,25
131 <sup>a</sup>	05/12/2007	06/12/2007 - 23/01/2008	11,25
130 <sup>a</sup>	17/10/2007	18/10/2007 - 05/12/2007	11,25
129 <sup>a</sup>	05/09/2007	06/09/2007 - 17/10/2007	11,25
128 <sup>a</sup>	18/07/2007	19/07/2007 - 05/09/2007	11,5
127 <sup>a</sup>	06/06/2007	07/06/2007 - 18/07/2007	12
126 <sup>a</sup>	18/04/2007	19/04/2007 - 06/06/2007	12,5
125 <sup>a</sup>	07/03/2007	08/03/2007 - 18/04/2007	12,75
124 <sup>a</sup>	24/01/2007	25/01/2007 - 07/03/2007	13
123 <sup>a</sup>	29/11/2006	30/11/2006 - 24/01/2007	13,25

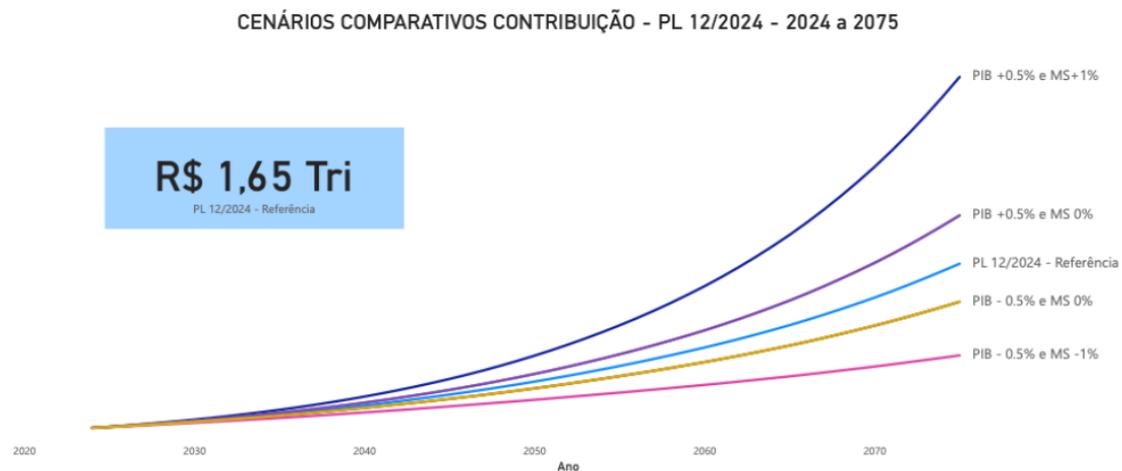
122 <sup>a</sup>	17/10/2006	18/10/2006 - 29/11/2006	13,75
121 <sup>a</sup>	30/08/2006	31/08/2006 - 17/10/2006	14,25
120 <sup>a</sup>	19/07/2006	20/07/2006 - 30/08/2006	14,75
119 <sup>a</sup>	31/05/2006	01/06/2006 - 19/07/2006	15,25
118 <sup>a</sup>	19/04/2006	20/04/2006 - 31/05/2006	15,75
117 <sup>a</sup>	08/03/2006	09/03/2006 - 19/04/2006	16,5
116 <sup>a</sup>	18/01/2006	19/01/2006 - 08/03/2006	17,25
115 <sup>a</sup>	14/12/2005	15/12/2005 - 18/01/2006	18
114 <sup>a</sup>	23/11/2005	24/11/2005 - 14/12/2005	18,5
113 <sup>a</sup>	19/10/2005	20/10/2005 - 23/11/2005	19
112 <sup>a</sup>	14/09/2005	15/09/2005 - 19/10/2005	19,5
111 <sup>a</sup>	17/08/2005	18/08/2005 - 14/09/2005	19,75
110 <sup>a</sup>	20/07/2005	21/07/2005 - 17/08/2005	19,75
109 <sup>a</sup>	15/06/2005	16/06/2005 - 20/07/2005	19,75
108 <sup>a</sup>	18/05/2005	19/05/2005 - 15/06/2005	19,75
107 <sup>a</sup>	20/04/2005	22/04/2005 - 18/05/2005	19,5
106 <sup>a</sup>	16/03/2005	17/03/2005 - 21/04/2005	19,25
105 <sup>a</sup>	16/02/2005	17/02/2005 - 16/03/2005	18,75
104 <sup>a</sup>	19/01/2005	20/01/2005 - 16/02/2005	18,25
103 <sup>a</sup>	15/12/2004	16/12/2004 - 19/01/2005	17,75
102 <sup>a</sup>	17/11/2004	18/11/2004 - 15/12/2004	17,25
101 <sup>a</sup>	19/10/2004	20/10/2004 - 17/11/2004	16,75
100 <sup>a</sup>	15/09/2004	16/09/2004 - 19/10/2004	16,25
99 <sup>a</sup>	18/08/2004	19/08/2004 - 15/09/2004	16
98 <sup>a</sup>	21/07/2004	22/07/2004 - 18/08/2004	16
97 <sup>a</sup>	16/06/2004	17/06/2004 - 21/07/2004	16
96 <sup>a</sup>	19/05/2004	20/05/2004 - 16/06/2004	16



### Gráficos De Sensibilidade:



**R\$ 1,08 Tri** Cenário VPL - SM -0.5%    **R\$ 887,4 Bi** Cenário VPL - SM - 1%    **R\$ 1,62 Tri** Cenário VPL - SM +0.5%    **R\$ 1,97 Tri** Cenário VPL - SM +1 %



**R\$ 2,76 Tri** PIB +0.5% e MS +1%    **R\$1,95 Tri** PIB +0.5% e MS +0%    **R\$1,40 Tri** PIB + 0.5% e MS -1%

**R\$1,95 Tri** PIB - 0.5% e MS +1%    **R\$1,40 Tri** PIB - 0.5% e MS +0%    **R\$1,01 Tri** PIB - 0.5% e MS -1%

PERÍODO DE CONTRIBUIÇÃO  
2024 2075

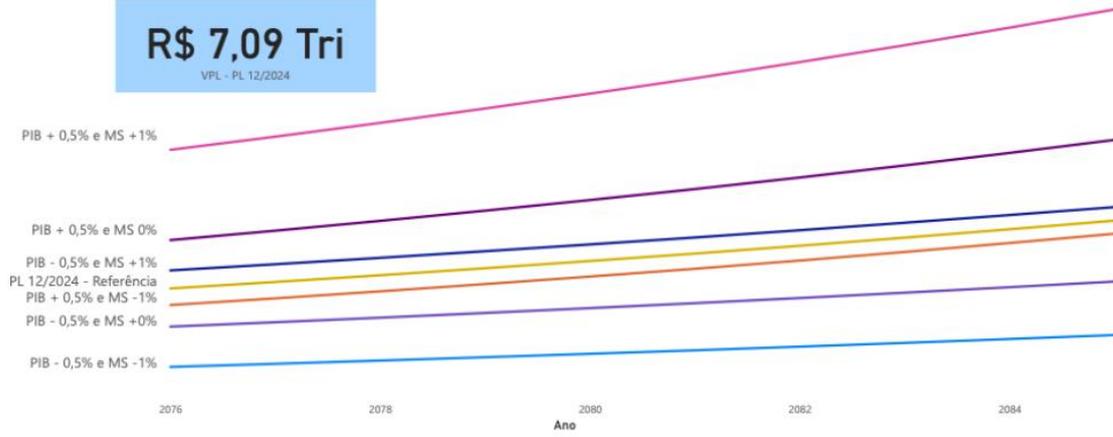




### CENÁRIOS PARA DESPESAS COM APOSENTADORIA - 2076 a 2085 - VPL

**R\$ 7,09 Tri**

VPL - PL 12/2024



**R\$ 12,89 Tri**

PIB + 0,5% e MS +1%

**R\$ 9,2 Tri**

PIB + 0,5% e MS +0%

**R\$ 7,66 Tri**

PIB - 0,5% e MS +1%

**R\$ 6,54 Tri**

PIB + 0,5% e MS -1%

**R\$ 5,45 Tri**

PIB - 0,5% e MS +0%

**R\$ 3,87 Tri**

PIB - 0,5% e MS -1%

PERÍODO DE APOSENTADORIA

Ano

2076

2085





idp

Bo  
pro  
cit  
ref  
Ness  
são e

**idp**

A ESCOLHA QUE  
**TRANSFORMA**  
O SEU CONHECIMENTO