



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE FINANÇAS E CONTABILIDADE
CURSO DE BACHARELADO EM CIÊNCIAS CONTÁBEIS**

RAFAEL RODRIGUES DA SILVA

**RENTABILIDADE DE ATIVIDADE DE APLICATIVO DE MOBILIDADE EM JOÃO
PESSOA: DISCUSSÃO A RESPEITO DAS FONTES DE INFORMAÇÕES
USADAS**

**JOÃO PESSOA
2019**

RAFAEL RODRIGUES DA SILVA

**RENTABILIDADE DE ATIVIDADE DE APLICATIVO DE MOBILIDADE EM JOÃO
PESSOA: DISCUSSÃO A RESPEITO DAS FONTES DE INFORMAÇÕES
USADAS**

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Contábeis do Centro de Ciências Sociais Aplicadas, da Universidade Federal da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis.

Orientadora: Prof^a. Ms. Edmery Tavares Barbosa

**JOÃO PESSOA
2019**

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

S586r Silva, Rafael Rodrigues da.

RENTABILIDADE DE ATIVIDADES DE APLICATIVOS DE
MOBILIDADE URBANA EM JOÃO PESSOA: DISCUSSÃO A RESPEITO
DAS FONTES DE INFORMAÇÕES USADAS / Rafael Rodrigues da
Silva. - João Pessoa, 2019.

42 f. : il.

Orientação: Edmery Tavares Barbosa.
Monografia (Graduação) - UFPB/CCSA.

1. Atividade informal. 2. Contabilidade Gerencial. 3.
Uber. I. Barbosa, Edmery Tavares. II. Título.

UFPB/BC

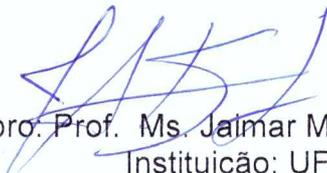
RAFAEL RODRIGUES DA SILVA

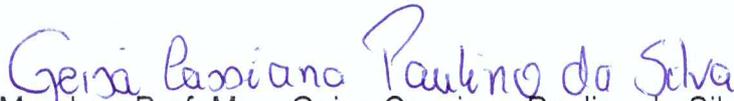
RENTABILIDADE DE ATIVIDADE DE APLICATIVO DE MOBILIDADE EM JOÃO
PESSOA: DISCUSSÃO A RESPEITO DAS FONTES DE INFORMAÇÕES
USADAS

Esta monografia foi julgada adequada para a obtenção do grau de Bacharel em Ciências Contábeis, e aprovada em sua forma final pela Banca Examinadora designada pela Coordenação do Curso de Ciências Contábeis da Universidade Federal da Paraíba.

BANCA EXAMINADORA


Presidente: Profa^a. Msa. Edmery Tavares Barbosa (Orientadora)
Instituição: UFPB


Membro: Prof. Ms. Jalmar Medeiros de Souza
Instituição: UFPB


Membro: Prof. Msa. Geisa Cassiana Paulino da Silva
Instituição: UNIFUTURO

João Pessoa, 18 de setembro de 2019.

Dedico este Trabalho à Deus, o Norte da minha vida. Aos meus pais, por todo amor, apoio e compreensão diante dos caminhos que resolvi trilhar na vida e a todos os amigos que me ajudaram e me encorajaram diante dos obstáculos.

AGRADECIMENTOS

À Deus, por sua infinita bondade para comigo, a mola propulsora que guia os meus caminhos e a Luz da minha vida.

Aos meus pais, Jacyara Rodrigues dos Santos e Damião da Silva, que sempre me mostraram o caminho correto a seguir. Por todos os princípios transmitidos por eles. Todas as lutas diárias para que nada faltasse, dentre o mais importante, o amor e a capacidade de orientarem a mim e a minha irmã, Lívia, de maneira harmoniosa a trilhar o caminho voltado para os princípios cristãos.

Aos familiares e amigos me deram forças para continuar a caminhada.

Aos amigos do curso, permitindo um bom convívio durante os anos na universidade.

Aos meus amigos do EJC da Paróquia Jesus Ressuscitado. Em especial Camila Castro, por sempre estar disposta a escutar e ajudar. À Karcia Lúcia por toda ajuda e disponibilidade.

Agradeço em especial a minha orientadora, professora. Edmery Tavares Barbosa, por ter aceito o desafio de me orientar, tendo em vista, os obstáculos enfrentados durante a execução deste trabalho.

Agradeço também aos docentes desta prestigiada instituição, por terem compartilhado de maneira singular, os conhecimentos que adotarei para o exercício da minha profissão.

“Nada é tão pequeno se feito com amor”.
(Santa Teresinha do Menino Jesus)

RESUMO

As atividades econômicas informais estão se diversificando, dentre elas, encontra-se o profissional autônomo de transportes de aplicativo Uber. Agente esse que se encontra desprovido de informação contábil, ou seja, não possui uma estratégia específica para gerenciar seus proventos e despesas. Esta pesquisa teve por objetivo investigar quais informações são utilizadas pelos agentes da atividade econômica de mobilidade urbana, para mensurar a rentabilidade da operação. A pesquisa, do tipo *survey* teve como alvo os motoristas de aplicativos de transportes urbano da cidade de João Pessoa, sendo entrevistados 52 motoristas. O instrumento da pesquisa foi organizado através de um questionário online direcionado para os agentes através de um link do *google docs* para grupos de *whatsApp*. Para análise dos dados, optou-se pela aplicação de estatística descritiva e por uma medida percentual. Com a análise dos dados obtidos através da aplicação do questionário, e de acordo com a metodologia aplicada, os motoristas de transporte urbano na cidade de João Pessoa tentam organizar os recursos financeiros em planilhas, verificam a média de lucro e despesas, a carga horária trabalhada que também há influência nos gastos mensais, seja com combustível, alimentação, emplacamento, seguro do veículo, entre outros. Constatou-se que os agentes têm despesas e lucros, no entanto, há variação que parte de cada motorista, visto que alguns tem a atividade como fonte de renda principal e enquanto outros não, as despesas são diversificadas.

Palavras-chave: Atividade informal. Contabilidade gerencial. Uber.

ABSTRACT

Informal economic activities are diversifying, among them is the freelance Uber application transport professional. This agent that is devoid of accounting information, that is, does not have a specific strategy to manage its income and expenses. This research aimed to investigate what information is used by agents of the urban mobility economic activity, to measure the profitability of the operation. The survey was aimed at drivers of urban transport applications in the city of João Pessoa, and 52 drivers were interviewed. The survey instrument was organized through an online questionnaire targeted at agents via a link from google docs to whatsApp groups. For data analysis, we chose to apply descriptive statistics and a percentage measure. With the analysis of the data obtained through the application of the questionnaire, and according to the applied methodology, the urban transport drivers in the city of João Pessoa try to organize the financial resources in spreadsheets, check the average profit and expenses, the worked hours. There is also an influence on monthly expenses, such as fuel, food, IPVA, vehicle insurance, among others. It was found that agents have expenses and profits, however, there is variation that part of each driver, as some have the activity as their main source of income and while others do not, the expenses are diversified.

Keywords: Informal activity. Management accounting. Uber.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Tipos de Plataforma.....	22
Gráfico 2 – Carga horária	23
Gráfico 3 – Veículo utilizado.....	23
Gráfico 4 – Atividade de motorista transporte urbano	24
Gráfico 5 – Consumo médio de combustível.....	24
Gráfico 6 – Conhecimento acerca da contabilidade gerencial	25
Gráfico 7 – Despesas relativas à atividade e despesas pessoais	25
Gráfico 8 – Depreciação do veículo.....	26
Gráfico 9 – Valor mensal de receitas da execução da atividade.....	26
Gráfico 10 – Gastos semestral com manutenção do veículo	27
Gráfico 11 – Gastos mensal de combustível.....	27
Gráfico 12 – Gasto mensal com alimentação durante execução da atividade	28
Gráfico 13 – Gastos mensal com pacote de internet para exercer atividade	28
Gráfico 14 – Gastos mensal com contribuição previdenciária.....	29
Gráfico 15 – Gastos anual com taxas e impostos (IPVA e Licenciamento).....	29
Gráfico 16 – Valor do último lucro semanal.....	30
Gráfico 17 – Valor do último lucro mensal.....	30
Gráfico 18 – Organização/ registro dos recursos referentes a atividade do Uber .	31
Gráfico 19 – Custos da franquia do seguro	31

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
1.1	PROBLEMATIZAÇÃO.....	10
1.2	OBJETIVOS.....	12
1.2.1	Objetivo geral	12
1.2.2	Objetivos específicos	12
1.3	JUSTIFICATIVA.....	12
2	REVISÃO DE LITERATURA	14
2.1	CONTABILIDADE GERENCIAL E INDICADORES DE DESEMPENHO FINANCEIRO.....	14
2.2	RENTABILIDADE DE ATIVIDADE DE APLICATIVO DE MOBILIDADE.....	16
3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	19
3.1	TIPOLOGIA DE PESQUISA.....	19
3.2	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	19
3.3	POPULAÇÃO E AMOSTRA.....	19
3.4	DELIMITAÇÃO DO ESTUDO.....	20
4	APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS	21
4.1	ANÁLISE DO PERFIL.....	21
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
	REFERÊNCIAS.....	35
	APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DE PESQUISA.....	37

1 INTRODUÇÃO

1.1 PROBLEMATIZAÇÃO

A característica básica da informalidade estaria na ausência de contratos e da proteção social ao trabalhador vinculada a esses contratos. O trabalhador é responsável pelo acesso a proteção desde que pague por ela (LIMA; SOARES, 2002). No caso das atividades econômicas informais, o profissional autônomo de transportes de aplicativo, que é, normalmente, o próprio agente, auferir receitas, executando algum tipo de atividade, e que muitas vezes, encontra-se desprovido de informação contábil, ou seja, não possui uma estratégia específica, baseado em alguma característica para gerenciar seus proventos e despesas, acarretando numa observação incorreta do lucro exercido sobre a atividade.

Deste modo, entende-se como importante que haja informações adequadas que auxiliem os agentes responsáveis por tais atividades, satisfazendo as necessidades estratégicas para tomada de decisão, e que as mesmas possuam uma representação fidedigna da atividade que se propõe a ser desempenhada. Segundo Stair (1998, p. 05) a “informação é um conjunto de fatos organizados de tal forma que adquirem valor adicional além do valor do fato em si”. Como exemplo, temos o total de vendas mensais que é uma informação útil, ou seja, as relações podem ser estabelecidas para organizar os dados em informação útil e valiosa. A contabilidade é um sistema que o homem dispõe para dar suporte ao processo de tomada de decisão, tendo como objetivo apurar e controlar as riquezas obtidas através de um processo econômico-financeiro, e como objeto o patrimônio. Portanto, “cabe a contabilidade registrar e controlar todas as operações realizadas pela empresa” (SENAC, 2011, p. 23).

É importante que o profissional contábil seja capacitado para realizar os processos decisórios e ter o devido controle de todas as operações pela empresa. Por isso, é fundamental aprofundar e descrever o conceito da contabilidade. Para Padoveze (2000, p. 23), a contabilidade se “caracteriza por ser uma área contábil autônoma, pelo tratamento dado à informação contábil, que enfatiza o planejamento, controle e tomada de decisão, e por seu caráter integrativo dentro de um sistema de informação contábil”.

Falando de sistema de informação contábil, é necessário ressaltar o que chama a atenção no processo contábil é que independente de a atividade ser constituída de maneira legal ou não, a sua continuidade e o seu desenvolvimento só ocorrerão se ela contar com uma gestão adequada, o que implica na presença de alguns atributos inerentes à gestão, cabendo destacar entre tais atributos um sistema de informações, o qual permita ao gestor tomar as decisões relativas à atividade.

No que diz respeito à presença de um sistema de informações para proporcionar suporte ao processo decisório o qual permitirá que a entidade continue a existir, a contabilidade é vista como peça fundamental do sistema. Em que Laudon e Laudon (2001) descrevem as funções de um sistema de informação. Uma delas é que, em uma organização as informações de interesse dos gestores são necessárias realizar um processo de alimentação de dados no ambiente da organização, para então ter um feedback, e assim, as empresas tenham informações para se tomar decisões e controlar operações bem como analisar os problemas e criar novos produtos.

Deste modo, pode-se notar que, qualquer que seja a atividade desempenhada, a informação contábil prestada, seja ela para pessoas de natureza física ou jurídica, serve como um instrumento para que os gestores possam executar as ações. A falta dessas informações, precisas e eficazes pode, e tende, a acarretar numa má gestão dos recursos disponíveis e dos não disponíveis.

As atividades econômicas passam por constantes mudanças, adaptar-se a essa realidade é uma questão de sobrevivência. O que a moderna contabilidade busca, é que os agentes estejam inseridos nesse contexto, fornecendo informações úteis capazes de proporcionar um diferencial para fins gerenciais ao tomador de decisões.

Como uma resposta a uma demanda do mercado, a atividade de aplicativos de mobilidade urbana, tais como: UBER, 99 etc., serviram como incentivo para muitas pessoas aplicarem recursos na atividade, a qual se constitui, naturalmente, em uma atividade econômica.

Em situações dessa natureza, é comum que haja indivíduos que resolveram atender a demanda do mercado, sem ter a experiência necessária para compreender a importância da informação contábil para o processo de gestão.

Daí surge a questão de pesquisa: **Quais informações são utilizadas pelos agentes da atividade econômica de mobilidade urbana, para mensurar a rentabilidade da operação?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Investigar quais informações são utilizadas pelos agentes da atividade econômica de mobilidade urbana, para mensurar a rentabilidade da operação.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Coletar informações acerca do perfil dos agentes de mobilidade urbana;
- b) Descrever como os agentes gerenciam os proventos da atividade de mobilidade urbana;
- c) Identificar quais critérios de mensuração da rentabilidade são adotadas pelos agentes de mobilidade urbana.

1.3 JUSTIFICATIVA

Nos últimos anos, o tema da mobilidade urbana tem ocupado também um espaço crescente no debate político e acadêmico, suscitando questões sobre suas origens, suas várias dimensões e sobre as soluções para os problemas de transporte urbano.

A opção por realizar este Trabalho de Conclusão de Curso, se deu devido ao fato da atuação do pesquisador como motorista de aplicativo (Uber). A partir dessa experiência foram constatadas algumas possibilidades de se analisar como os demais motoristas parceiros gerenciam suas finanças e os proventos referente a atividade. Ao conversar com alguns motoristas parceiros, antes da ideia da realização desse trabalho, foi constatado que alguns gerenciavam de forma rudimentar seus proventos, sem uma ideia de lucratividade, além do mais, existem alguns fatores e despesas associados à atividade que muitos desconhecem, ou

acabam negligenciando, como é o caso da depreciação acumulada do veículo utilizado para realizar tal atividade.

O presente trabalho tem por finalidade analisar como os agentes gerenciam suas finanças, bem como analisar o nível de conhecimento acerca de informações contábeis por parte dos mesmos, e o perfil social desses indivíduos, trazendo também a possibilidade de uma gestão financeira mais coerente, explorando a necessidade de que a atividade econômica precisa de informações para auferir seu desempenho.

2 REVISÃO DE LITERATURA

Para realização deste trabalho serão utilizados fundamentos teóricos encontrados na literatura sobre o tema. Sendo assim, a revisão da literatura aborda rentabilidade da atividade de mobilidade urbana.

2.1 CONTABILIDADE GERENCIAL E INDICADORES DE DESEMPENHO FINANCEIRO

Para falar sobre a contabilidade gerencial, é importante dissertar sobre a contabilidade. De acordo com Crepaldi (1998, p.18),

A contabilidade é uma atividade fundamental na vida econômica. Mesmo nas economias mais simples, é necessário manter a documentação dos ativos, das dívidas e das negociações com terceiro. O papel da contabilidade se torna ainda mais importante nas complexas economias modernas. Uma vez que os recursos são escassos, temos de escolher entre as melhores alternativas, e para identificá-las são necessários os dados contábeis.

Conforme Sá (2002, p.46), descreve a “contabilidade é a ciência que estuda os fenômenos patrimoniais, preocupando-se com realidades, evidências e comportamentos dos mesmos, em relação à eficácia funcional das células sociais”. É uma área vasta que engloba muitos campos de atuação. De acordo com a Resolução do Conselho Federal de Contabilidade (CFC), nº 774/94 que dispõe sobre os Princípios Fundamentais da Contabilidade:

a Contabilidade possui objeto próprio – o Patrimônio das Entidades – e consiste em conhecimentos obtidos por metodologia racional, com as condições de generalidade, certeza e busca das causas, em nível qualitativo semelhante às demais ciências sociais. A Resolução alicerçasse na premissa que a Contabilidade é uma ciência social com plena fundamentação epistemológica.

Segundo Laurentino (2008, p.20), diz que a contabilidade concede que forneçam “informações “econômico-financeiras-sociais para que seus usuários, com base nesse conhecimento fidedigno à realidade, tenham uma ferramenta para a tomada de decisão e gerenciamento do negócio”.

Basso (2005) descreve a contabilidade, como:

um conjunto ordenado de conhecimentos, leis, princípios e método de evidenciação próprios, é a ciência que estuda, controla e observa o patrimônio das entidades nos seus aspectos quantitativo (monetário) e qualitativo (físico) e que, como conjunto de normas, preceitos e regras gerais, se constitui na técnica de coletar, catalogar e registrar os fatos que nele ocorrem, bem como de acumular resumir e revelar informações de suas variações e situação, especialmente de natureza econômico-financeira. (BASSO, 2005, p.22).

A contabilidade gerencial, Atkinson *et al.* (2000, p.36) descreve que é o “processo de produzir informação operacional e financeira para funcionários e administradores, tal processo deve ser direcionado pelas necessidades informacionais dos indivíduos internos da empresa e deve orientar suas decisões operacionais e de investimentos”.

A Contabilidade Gerencial, para muitos, é “um mero jargão de mais uma vertente da Contabilidade (COSIF). Entretanto, este ramo parece ser muito utilizado e difundido nas grandes empresas” (LAURENTINO, 2008, p.28).

A contabilidade gerencial é um ramo vasto, visto que se pode realizar em muitas empresas, independente do seu porte, inclusive gerenciar os aplicativos de mobilidade urbana. Crepaldi (1998) e Ludícibus (1998) comentam que a contabilidade gerencial é o ramo da contabilidade que se caracteriza como um enfoque conferido a várias técnicas e procedimentos contábeis conhecidos na contabilidade financeira, na contabilidade de custos, na análise financeira e de balanços entre outras. A contabilidade gerencial tem o intuito de fornecer instrumentos aos administradores de empresas para que auxiliem em suas funções gerenciais, em que ela é voltada para utilização dos recursos econômicos da empresa, por meio de um adequado controle dos insumos efetuado por um sistema de informação gerencial.

Os indicadores econômicos são utilizados para “demonstrar a vida econômica e financeira de uma determinada entidade ou instituição e podem ser expressos em valores monetários absolutos, valores relativos ou taxas de variação, tempo, entre outros” (CADORE; GIASSON, 2012, p.3).

Ao abordar a contabilidade gerencial com intuito de administrar melhor a empresa, é importante focar sobre os indicadores de desempenho como medidas para verificar seu andamento.

Conforme Assaf Neto (2006), utiliza-se uma forma para análise o qual é baseada em índices financeiros, retirados das demonstrações financeiras levantadas pela empresa, o autor mostra que esses indicadores são divididos em

grupos, tais como: indicadores de liquidez e atividade; endividamento e estrutura; rentabilidade; e análise das ações.

Atualmente, vivemos na Era da Informação e estamos rodeados de novas tecnologias, que por sua vez, é essencial para a sociedade. A informação tem sido muito importante em diversas áreas, como exemplo: a contabilidade.

“Contabilidade gerencial utiliza um sistema de informação gerencial para melhor subsidiar os gestores das empresas no momento de tomada de decisão” (PASSOS, 2010, p.6). Conforme Passos (2010, p.6), “as informações precisam ser ajustadas para se adequarem a complexidade do ambiente interno e externo das empresas, e desse modo serem uteis nos processos de tomada de decisão”.

2.2 RENTABILIDADE DE ATIVIDADE DE APLICATIVO DE MOBILIDADE

Com o desenvolvimento econômico das cidades após a urbanização ocasionada pelo desenvolvimento do comércio e da indústria, houve aumento da população e a melhora do seu poder aquisitivo (PIASSAROLO, 2014).

A partir daí, houve a necessidade das pessoas se movimentarem dentro da cidade, tendo em vista que o deslocamento a pé ou através de um veículo não-motorizado não supria a necessidade ocasionada pela expansão territorial da cidade, ocorrendo o crescimento do uso dos automóveis e motocicletas, por serem veículos confortáveis e com facilidade de deslocamento e que reduz significativamente o tempo gasto até o seu destino (PIASSAROLO, 2014).

Com o passar dos anos, o setor de transporte individual remunerado de pessoas e de coisas se dinamizou, devido ao desenvolvimento dos aplicativos. Pois, as empresas de tecnologia passaram a disponibilizar aplicativos para os empreendedores individuais se conectarem com mais facilidade, rapidez e segurança aos potenciais consumidores, contratando livremente com eles e prestando serviços privados de transporte de baixo custo. Uma evolução tecnológica que trouxe aos empreendedores oportunidades de trabalho e aos consumidores opções variadas de mobilidade (SUNDFELD, 2018).

Conforme Andrade (2017, p. 9) diante da crise de mobilidade urbana, “a Uber – atualmente com 13 milhões de usuários no Brasil – 99POP, Cabify e os demais aplicativos alternativos de transporte individual de passageiros”, surgiram com o intuito de criar maneiras de melhorar o sistema de transporte, tendo se mostrado

um modelo muito eficiente, assim, conquistando um enorme número de usuários, principalmente em razão do preço acessível, a segurança e ao conforto (ANDRADE, 2017).

A empresa Uber utiliza um aplicativo móvel para conectar passageiros com motoristas que transportam pessoas em troca de uma remuneração financeira (SERRANO; BALDANZA, 2017, p. 42). A empresa oferece serviços que provocaram mudanças na dinâmica do mercado dos transportes individuais e privado de passageiros, e tem um sistema de economia compartilhada que permite cruzamentos de dados para que seja possível realizar buscas por motoristas (BARROS, 2015; ANDRADE, 2017, p.10).

De acordo com Barros (2015), “a plataforma Uber, que é uma empresa norte-americana que teve suas atividades iniciadas em 2009 por Garret Camp e Travis Kalanick”. Serrano e Baldanza (2017, p. 42) afirmam que a “Uber segue o modelo tradicional de pagar uma empresa para transportar um indivíduo de um ponto A para um ponto B”. Tem semelhança com o serviço oferecido pelos taxistas, embora alguns o classifiquem como um serviço de carona paga, podendo os motoristas do Uber usar seus veículos pessoais para transportar os passageiros (SERRANO; BALDANZA, 2017).

Abordando sobre o processo de cobrança,

é feito por intermédio do próprio aplicativo, que através dos recursos de GPS e estimativas de tempo do percurso consegue, antes da solicitação, indicar uma previsão de qual será o valor cobrado, já que não há uma tarifa fixa. O pagamento é feito no aplicativo através do cartão de crédito cadastrado pelo consumidor. A empresa Uber fica com 20% do total cobrado e repassa 80% desse valor para o motorista. Atualmente aplica-se ainda o preço dinâmico, que se altera para mais ou para menos, de acordo com a demanda do momento para os percursos mais ou menos solicitados. Em um momento inicial, o novo mercado não é tão lucrativo pois depende de investimentos, mas tem grande potencial de crescimento e de retorno financeiro. Com o passar do tempo o novo mercado cresce e o mercado antigo diminui ao ponto de precisar se adaptar ou ser destruído. A utilização das tecnologias móveis como um novo método de comercialização do transporte de passageiros caracteriza a adaptação do mercado de táxis. (SERRANO; BALDANZA, 2017, p. 44).

A Uber se coloca como uma oportunidade de emprego, ou como um novo negócio que pode melhorar a vida dos colaboradores. Seus motoristas não são contratados, mas sim cadastrados e vinculados ao sistema. Não ganham salários fixos e são remunerados semanalmente de acordo com os trajetos realizados com

usuários. Os carros também não pertencem à empresa, mas sim aos indivíduos cadastrados (BARROS, 2015).

Como a atividade de aplicativos de mobilidade vem crescendo consideravelmente, já existe uma grande concorrência. Como em empresas novas e antigas tem sua forma serviço de entrega diferente, algumas empresas se destacam por realizar uma inovação (PEREIRA; CARNEIRO, 2015). Guitiérrez (2015) complementa que muitas empresas antigas não estão dispostas a mudar sua forma e ou de renovar o modelo de negócio para adequação de novas tecnologias por isso estão sofrendo um pouco mais.

A exemplo do setor de transporte por estar constantemente na mídia e por permitir baixos investimentos, ele é visto como um dos setores que mais permite a percepção da oportunidade de empreender. O transporte individual de passageiros através de carona remunerada não exige alta qualificação, a oportunidade é imediata, há demanda de profissionais e pode ser um negócio lucrativo (SOUZA, 2016).

Conforme a Lei 12.587/2012 (Lei de Mobilidade), no Art. 12. consta que:

os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (BRASIL, 2012).

A exemplo da Uber que é um aplicativo com um sistema de fácil manuseio e com informações sempre disponíveis, facilita a busca por motoristas mais próximos e oferecer um serviço de transporte seguro e com boa experiência. Como os aplicativos de mobilidade urbana, a Uber também faz uso do GPS, demonstrando o trajeto do motorista escolhido, bem como o percurso que será realizado com o passageiro, permite também que o usuário compartilhe com amigos o caminho e a previsão de chegada, oferecendo informações a respeito do passageiro e do motorista para a segurança de ambos, faz cotação do valor a ser cobrado pelo trajeto, permite a divisão da tarifa com outros passageiros³, dentre outros serviços mais específicos para empresas (BARROS, 2015). E para os motoristas, existe uma cotação de lucros semanais, mostrando valores recebidos, carga horária gasta, entre outros. Por isso, é importante falar sobre a rentabilidade do aplicativo para gerenciar o lado financeiro.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 TIPOLOGIA DE PESQUISA

Para realização deste trabalho de conclusão de curso, optou-se pelo método de pesquisa *survey* por meio de um questionário que foi aplicado aos motoristas de aplicativos de transportes urbano da cidade de João Pessoa.

a pesquisa de *survey* implica a coleção de dados [...] em um número de unidades e geralmente em uma única conjuntura de tempo, com uma visão para coletar sistematicamente um conjunto de dados quantificáveis no que diz respeito a um número de variáveis que são então examinadas para discernir padrões de associação (BRYMAN, 1989, p. 104).

Babbie (1999), o “*survey* examina uma amostra da população, enquanto o censo geralmente implica uma enumeração da população toda”.

Quanto aos objetivos, essa pesquisa é exploratória e descritiva. A pesquisa exploratória busca conhecer com mais profundidade o assunto, tornando-o mais claro e construindo questões importantes para a pesquisa (BEUREN; RAUPP, 2008).

Portanto, esta pesquisa busca descrever a percepção do profissional contábil que analisa rentabilidade de atividade dos motoristas de aplicativos de transportes urbano da cidade de João Pessoa.

3.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Foram utilizados artigos científicos e livros que abordam sobre o tema. Para coleta de dados, será aplicado um questionário que consta no apêndice dessa pesquisa.

3.3 POPULAÇÃO E AMOSTRA

A população analisada foi constituída dos motoristas de aplicativos de transportes urbano da cidade de João Pessoa, sendo aplicados questionários à 52 motoristas. Os questionários *online* foram direcionados para os agentes através de

um link do *google docs* para grupos de WhatsApp em que os mesmos estão inseridos.

3.4 DELIMITAÇÃO DO ESTUDO

Essa pesquisa está limitada a conhecer o nível da importância dada à mensuração da rentabilidade em atividades desprovidas de informação contábil sobre a atividade de aplicativo de mobilidade urbana, objeto desse estudo.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Nesta seção são apresentadas as análises dos dados coletados através do questionário, disponível no Apêndice A do presente trabalho, que foi aplicado aos motoristas de transporte de aplicativos na Cidade de João Pessoa - PB. Foi enviado *link* para os motoristas nos grupos de *WhatsApp* e aplicação de questionário em alguns locais estratégicos, atingimos um número de 52 respondentes. Os motoristas disponibilizaram a responder o questionário da pesquisa e serão demonstrados os resultados da pesquisa. Que foram segregados entre perfil do profissional (motorista de aplicativo) e as informações contábeis.

4.1 ANÁLISE DO PERFIL

Observando as características do perfil dos profissionais que se dispuseram a responder o questionário. Conforme a tabela 1 constatou-se que o gênero dos motoristas de transportes de aplicativo que resultou em maior número o gênero masculino com 96% e feminino com 4%. Dentre os quais, a faixa etária com maior número de motoristas é de 18 a 30 anos, com 46%. Seguido dos motoristas entre 31 a 40 anos com 37%, observa-se que os motoristas entre 41 a 50 anos tem menor incidência com 2% e um ponto a destacar que a faixa etária com mais de 50 anos é expressa com 15% de motoristas de transportes de aplicativos.

Tabela 1 – Faixa etária dos motoristas de transporte urbano

Gênero	Faixa Etária							
	Entre 18 e 30 anos		Entre 31 e 40 anos		Entre 41 e 50 anos		Mais que 50 anos	
Masculino	23	44%	18	35%	1	2%	8	15%
Feminino	1	2%	1	2%	0	0%	0	0%

Fonte: Dados do autor (2019)

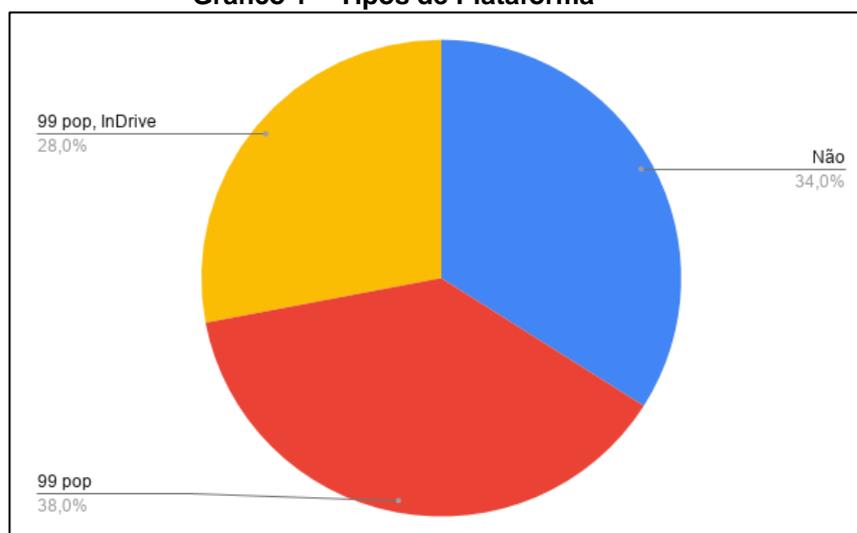
Constatou-se que o nível de escolaridade dos motoristas respondentes, em maior número são o que tem curso superior incompleto de 37%, já os que têm superior completo atingiu 25%, isso mostra que os motoristas com curso em andamento ou já finalizado estão entre os trabalham de forma informal, entretanto, os motoristas que finalizaram o ensino médio também há incidência de 26%.

Tabela 2 – Nível de escolaridade dos motoristas de transporte urbano

Com Experiência	Escolaridade											
	E.F.		E.M.C		E.M.I		ESP.		S.C.		S.I.	
Sim	2	4%	7	13%	2	4%	0	0%	5	10%	6	12%
Não	0	0%	7	13%	0	0%	2	4%	8	15%	13	25%
TOTAL	2	4%	14	26%	2	4%	2	4%	13	25%	19	37%

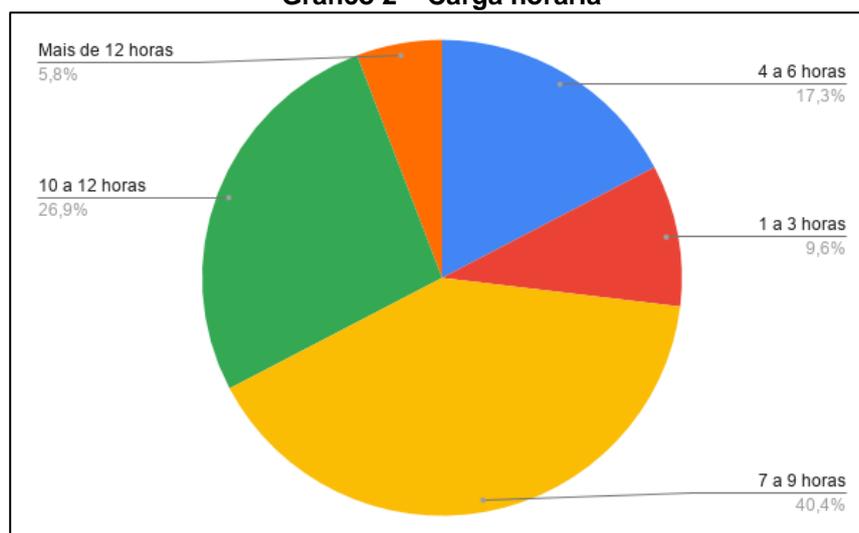
Fonte: Dados do autor (2019)

De acordo com a pesquisa realizada, 57% dos motoristas de transporte urbano não possui experiência na área e muitos dos motoristas utilizam outras plataformas de aplicativos para transporte, não somente o Uber, como mostra no gráfico 1:

Gráfico 1 – Tipos de Plataforma

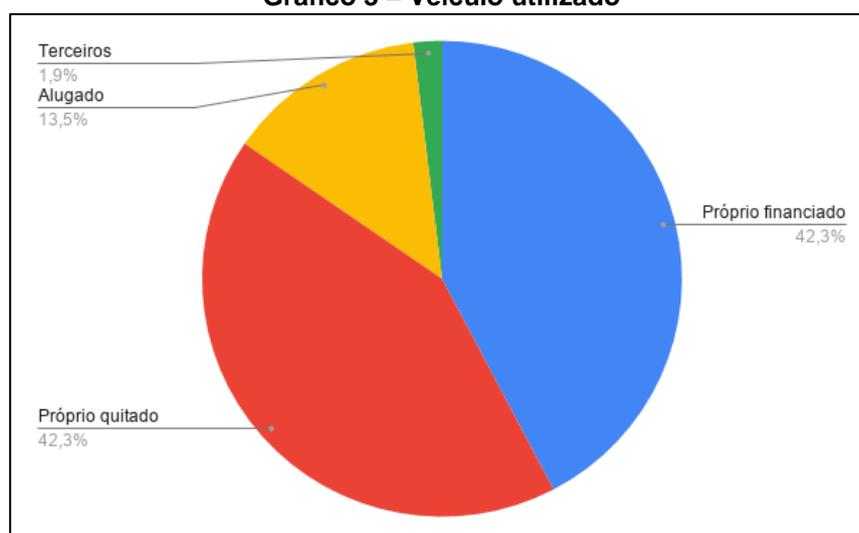
Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Além dos motoristas de transporte urbano utilizarem diversas plataformas, os dados da pesquisa mostram que, em média, de 7 a 9 horas por dia, 40,4% dos respondentes fazem uso da plataforma. É importante ressaltar que para uma atividade informal a carga horária é o diferencial para que o profissional tenha mais ganhos financeiros, assim pode-se verificar a rentabilidade de acordo com a quantidade de horas trabalhadas, conforme gráfico 02.

Gráfico 2 – Carga horária

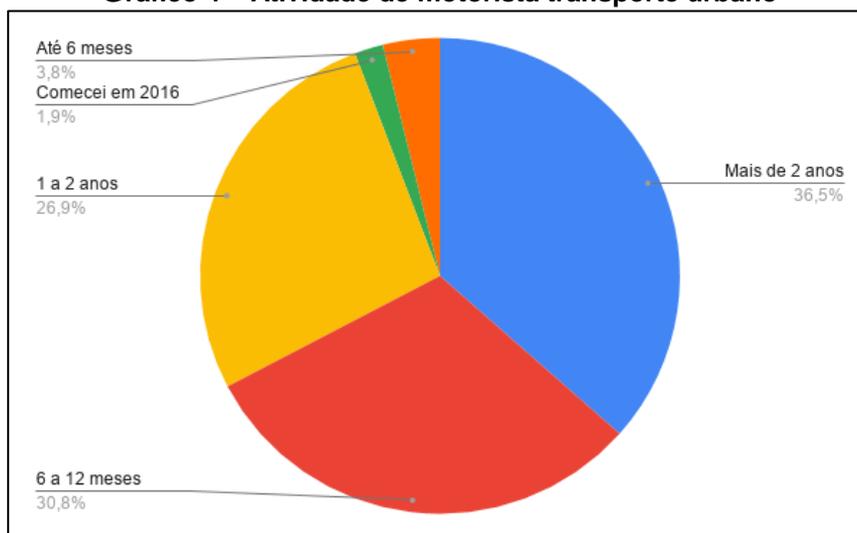
Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Outro ponto importante para verificar a rentabilidade dos motoristas de transporte urbano que fazem parte do trabalho informal, é verificar o veículo utilizado para realizar o transporte era financiado, próprio, alugado ou de terceiros. O gráfico 03 a seguir mostra que os motoristas preferem comprar o seu próprio carro, mesmo sendo financiado.

Gráfico 3 – Veículo utilizado

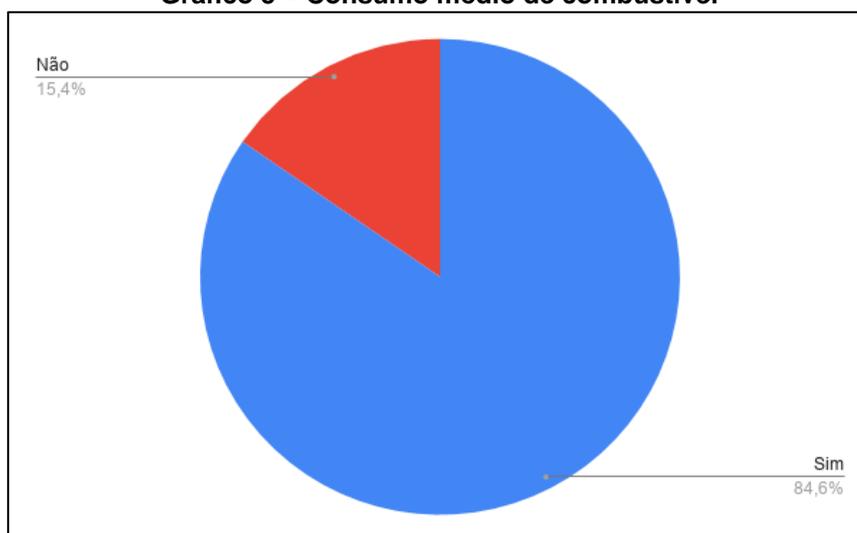
Fonte: Dados da pesquisa (2019)

A pesquisa resultou que o tempo o motorista vem realizando a atividade de motorista de aplicativo, a maior incidência são os motoristas mais experientes com 36,5% que tem mais de 2 anos no trabalho, conforme o gráfico 4.

Gráfico 4 – Atividade de motorista transporte urbano

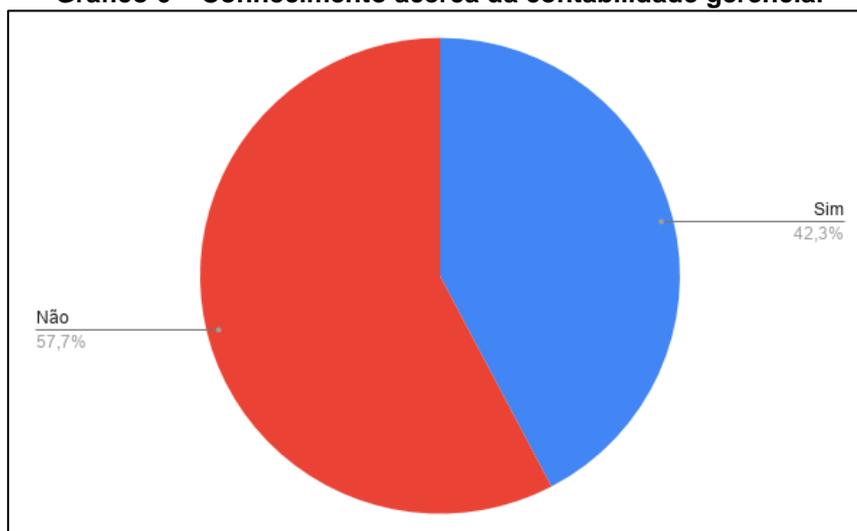
Fonte: Dados da pesquisa (2019)

No gráfico 5, os dados mostram que 84,6% dos motoristas sabem quanto é o consumo médio de combustível do veículo utilizado para o transporte urbano. Isso comprova que a maior parte dos motoristas estão cientes de seus gastos em relação ao consumo de combustível para exercer a atividade.

Gráfico 5 – Consumo médio de combustível

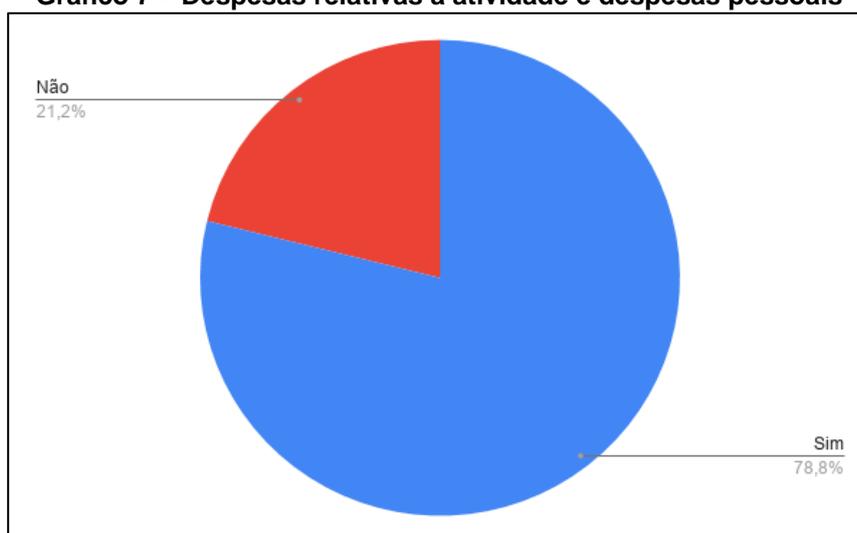
Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Em relação aos gastos, constata-se que a 57,7% dos motoristas de transporte urbano não tem o conhecimento acerca da contabilidade gerencial, como mostra no gráfico 6.

Gráfico 6 – Conhecimento acerca da contabilidade gerencial

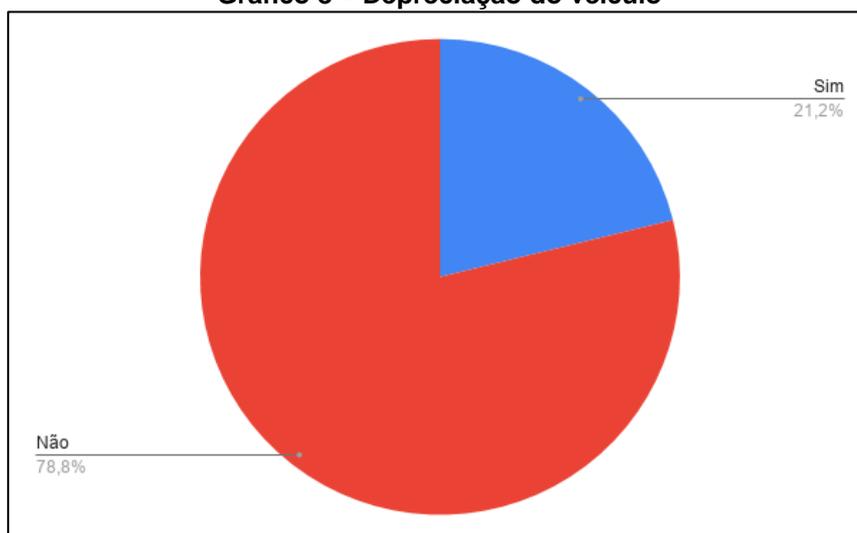
Fonte: Dados da pesquisa (2019)

O gráfico 7, mostra que 78,8% dos motoristas entrevistados afirmam conseguir separar facilmente as suas despesas relativas à atividade das suas despesas pessoais.

Gráfico 7 – Despesas relativas à atividade e despesas pessoais

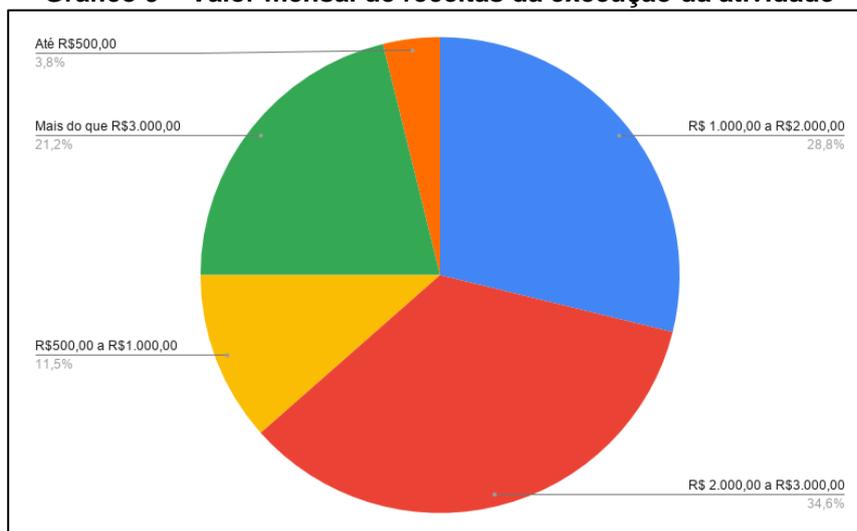
Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Entretanto, no gráfico 8, os 78,8% dos motoristas indicam que o conhecimento em relação a área contábil é superficial, visto que não há um profissional adequado para realizar os cálculos e apresentar a importância deste indicador.

Gráfico 8 – Depreciação do veículo

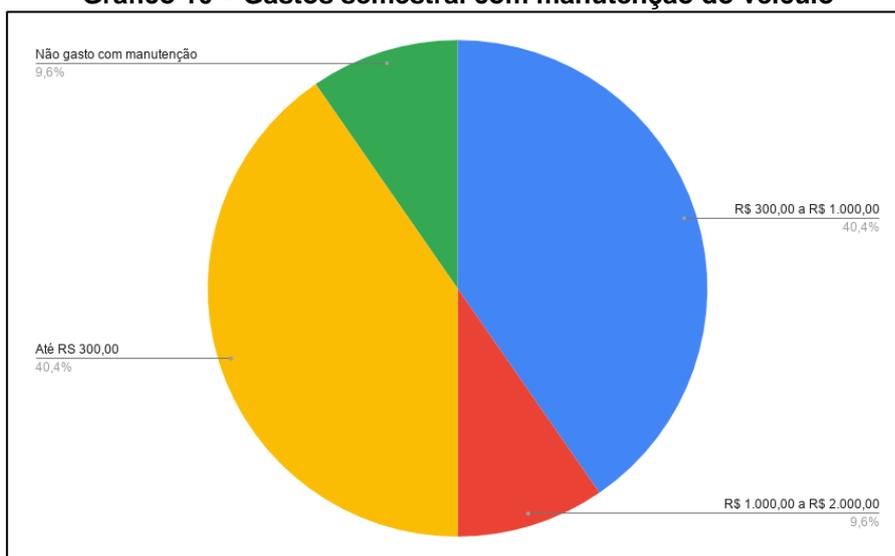
Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Os dados da pesquisa comprovam que há variação no valor mensal das receitas provenientes da atividade, conforme o gráfico 9.

Gráfico 9 – Valor mensal de receitas da execução da atividade

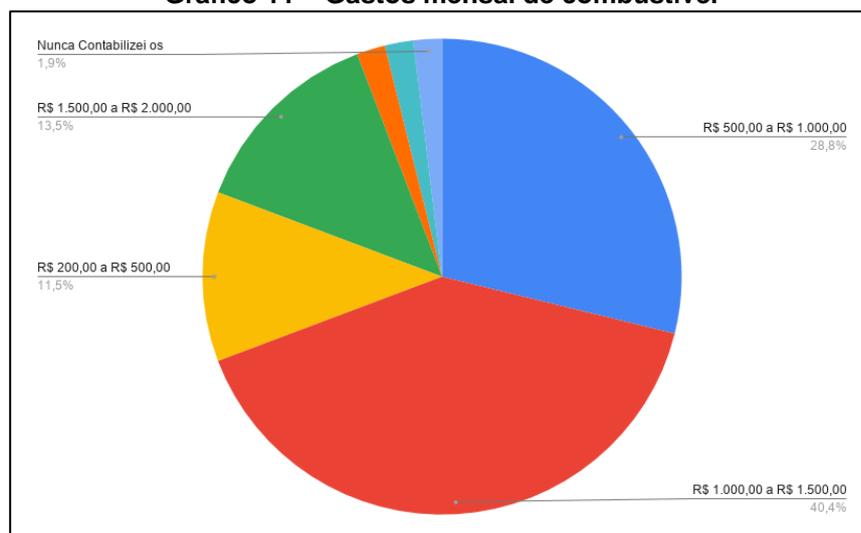
Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Já em relação aos gastos semestral com a manutenção do veículo, constatou-se que 40,4% dos agentes gastam até R\$ 300,00 com manutenção, outros 40,4% ganham entre R\$300,00 a R\$1.000,00. 9,6% afirmaram que não gastam com manutenção, este fator se deve ao fato de que alguns agentes alugarem veículos para exercer a atividade, de acordo com o gráfico 10.

Gráfico 10 – Gastos semestral com manutenção do veículo

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Em relação a despesa mensal de combustível, como mostra no gráfico 11, 1,9% dos motoristas afirmam que nunca contabilizaram tais gastos, enquanto, 40,4% dos respondentes confirmam que gastam entre R\$ 1.000,00 a R\$1.500,00 mensal. Isso mostra que maior parte dos motoristas são cientes dos seus gastos com combustível.

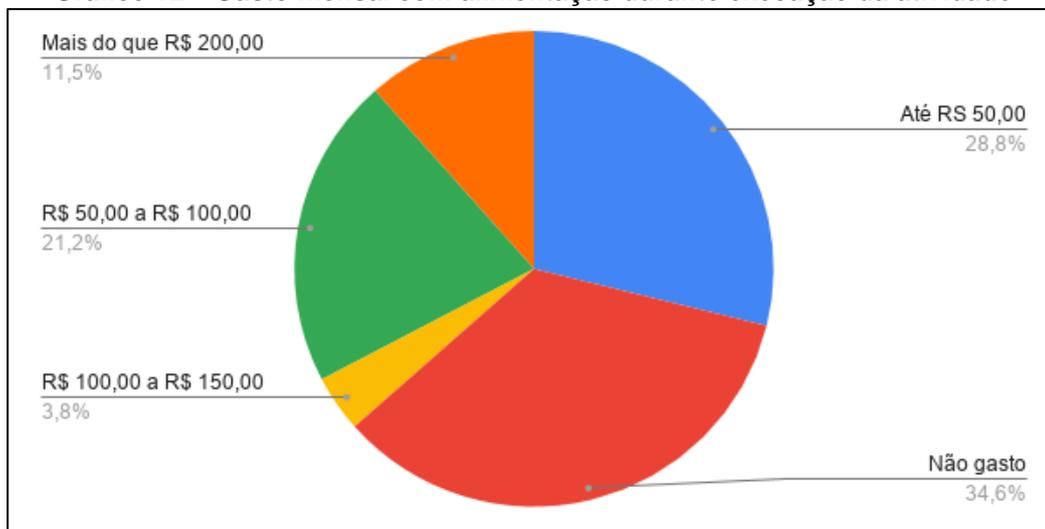
Gráfico 11 – Gastos mensal de combustível

Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Conforme o gráfico 12, além dos gastos de combustíveis, também há gasto mensal com alimentação durante execução da atividade, 28% dos motoristas de transporte de aplicativo urbano afirmam que gastam até R\$50,00 mensal, enquanto, 21,2% dos motoristas gastam entre R\$ 50,00 a R\$100,00 mensal, 11,5% gastam

mais do que R\$200,00 e a maior parte dos respondentes, com 34,6% dizem que não gastam com alimentação.

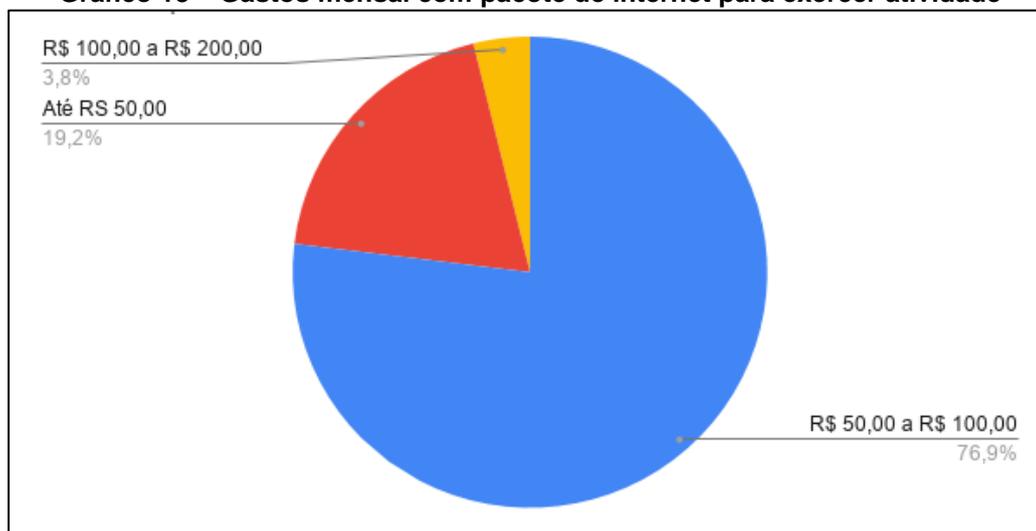
Gráfico 12 – Gasto mensal com alimentação durante execução da atividade



Fonte: Dados da pesquisa (2019)

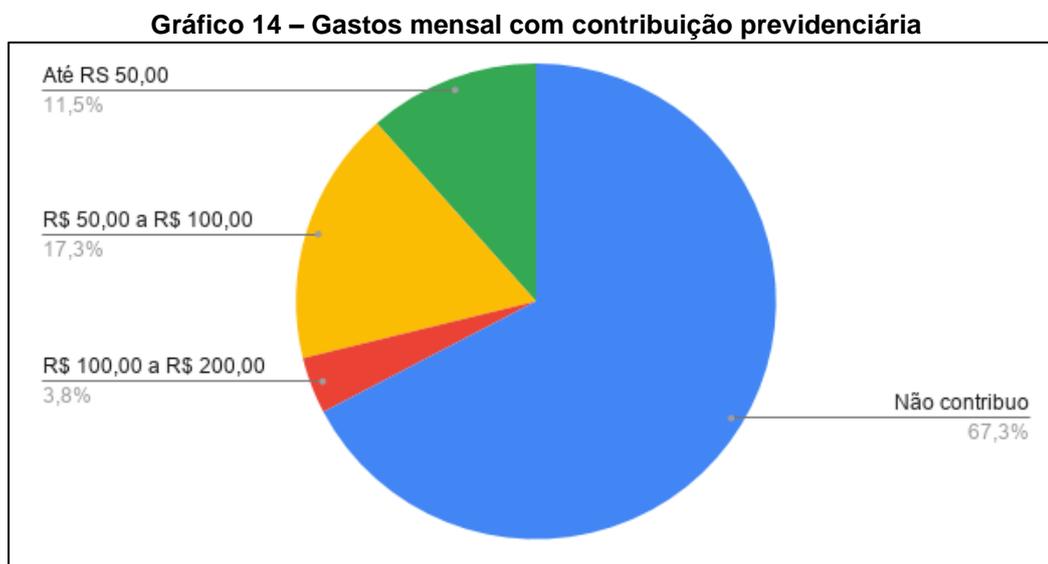
Para realizar o transporte de passageiros é necessário fazer o uso da internet, visto que utiliza-se de um aplicativo. Por isso, há gastos mensal com pacote de internet para exercer atividade. Como exposto no gráfico 13, 76,9% dos motoristas gastam entre R\$50,00 a R\$100,00 mensal, sendo que 19,2% gastam até R\$50,00 de consumo da internet mensal e 3,8% gastam entre R\$100,00 a R\$200,00 mensal.

Gráfico 13 – Gastos mensal com pacote de internet para exercer atividade



Fonte: Dados da pesquisa (2019)

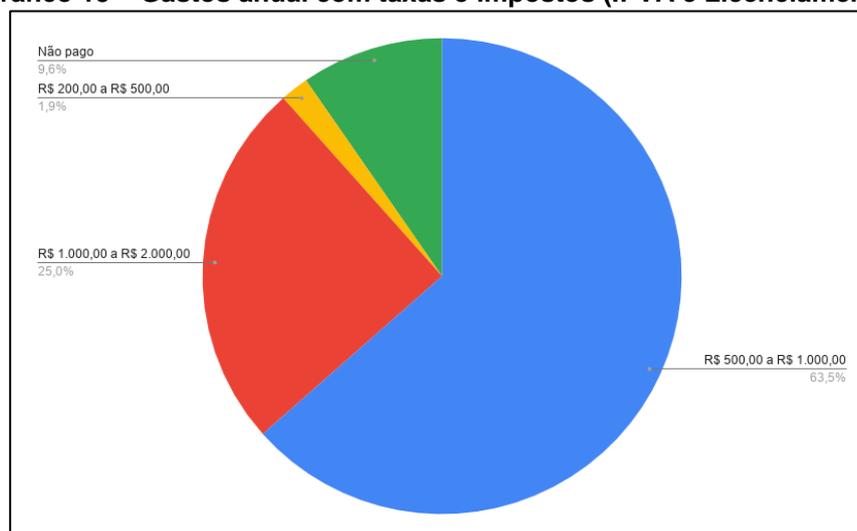
Conforme exposto no gráfico 14, constata-se que 17% dos motoristas tem gasto mensal de R\$50,00 a R\$100,00 com a contribuição previdenciária, sendo 11,5% gastam até R\$50,00, e 3,8% dos motoristas gastam entre R\$100,00 a R\$200,00. Entretanto, 67,3% dos motoristas de transporte urbano afirmam que não contribuem a previdência. Isso indica outros fatores como um não planejamento financeiro em relação à aposentadoria.



Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Em relação aos gastos anual com taxas e impostos (IPVA e licenciamento) do veículo, 63,5% dos motoristas afirmam que gastam entre R\$500,00 a R\$1.000,00, enquanto, 9,6% não pagam impostos, como mostra no gráfico 15.

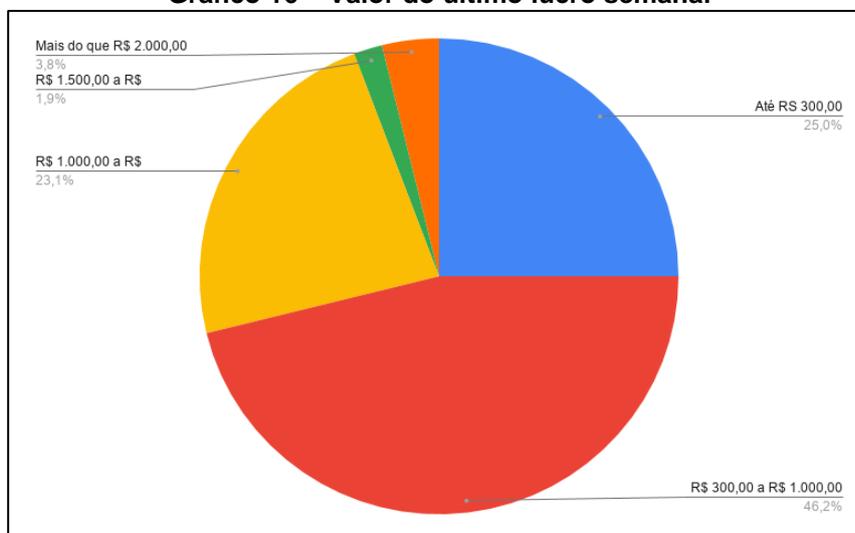
Gráfico 15 – Gastos anual com taxas e impostos (IPVA e Licenciamento)



Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Verifica-se no gráfico 16, o valor do último lucro semanal dos motoristas de transporte urbano, 46,2% afirmam que lucraram entre R\$300,00 a R\$1.000,00 por semana, já 25% dizem que receberam até R\$300,00 por semana, enquanto 3,8% receberam mais do que R\$2.000,00 por semana.

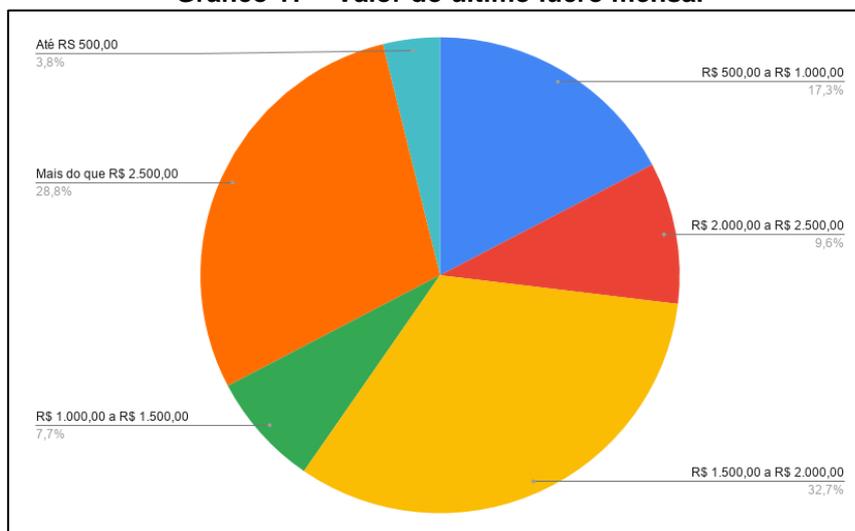
Gráfico 16 – Valor do último lucro semanal



Fonte: Dados da pesquisa (2019)

No gráfico 17, constata-se o valor do último lucro mensal dos motoristas de transporte urbano, em que 3,7% lucram mensalmente entre R\$1.500,00 a R\$2.000,00, e 28,8% lucraram mais do R\$2.500,00 por mês, outros 17,3% lucraram entre R\$500,00 a R\$1.000,00 mensal, enquanto, outros 3,8% tiveram lucro inferior a R\$500,00.

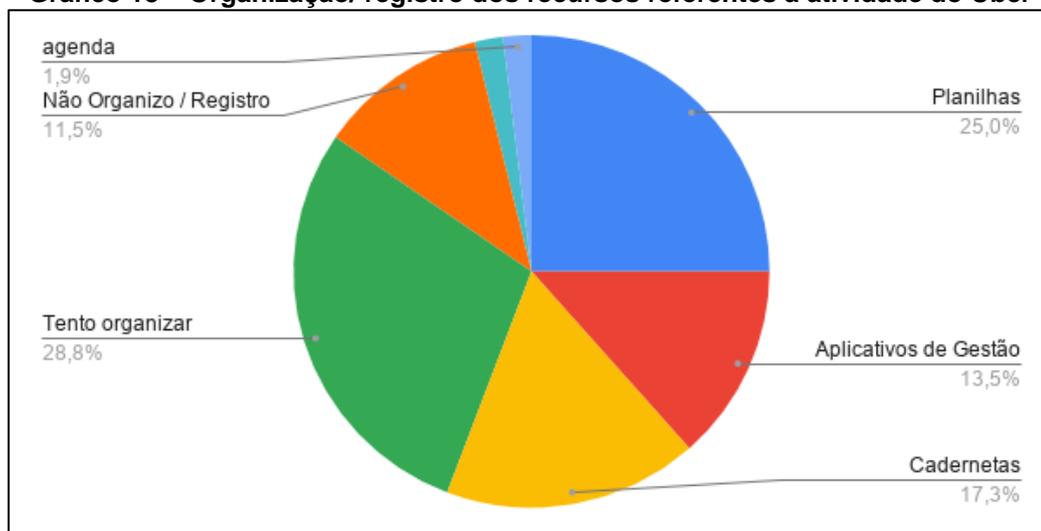
Gráfico 17 – Valor do último lucro mensal



Fonte: Dados da pesquisa (2019)

O gráfico a seguir mostra os registros dos recursos referentes a atividade do Uber, em que 28,8% dos motoristas tentam organizar finanças, entretanto, 25% confirmam que organizam em planilhas, enquanto 11,5% não organiza os registros.

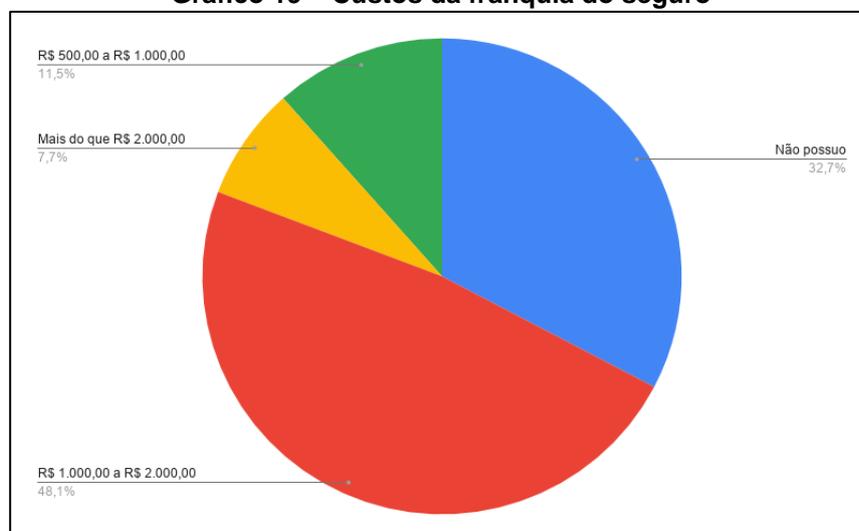
Gráfico 18 – Organização/ registro dos recursos referentes a atividade do Uber



Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Em relação aos custos da franquia do seguro do veículo, conforme o gráfico 19, 48,1% dos motoristas gastam em média de R\$ 1.000,00 a R\$ 1.500,00, isso mostra que há preocupação em relação ao seguro do veículo, no entanto, 32% dos motoristas não possuem seguro.

Gráfico 19 – Custos da franquia do seguro



Fonte: Dados da pesquisa (2019)

Diante exposto, no mundo, cada vez mais globalizado, com os avanços tecnológicos em mercados de grande concorrência, a forma de gerenciar os recursos ligados a alguma atividade econômica tende a passar por constantes mudanças (HORA; ROMEIRO, 1999). Uma das características do mercado de trabalho atual é a velocidade na qual ocorrem as mudanças, notadamente aquelas de natureza tecnológica, as quais, por um lado, suprime vagas de empregos do mercado e, por outro lado, exige uma atualização constante daqueles que pretendem continuar atuando no mercado. Um dos reflexos dessa particularidade atual do mercado seria o aumento do número de pessoas que optam pelo exercício de um emprego informal. O desenvolvimento tecnológico atual, notadamente na área de informática e aplicativos, tem permitido a criação de novas atividades econômicas, como é o caso da empresa UBER, a qual criou o aplicativo de mobilidade urbana, alterando a maneira como os cidadãos usam o serviço de transporte.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No mundo globalizado, em que atividades econômicas informais estão crescente avanço e surgindo novos ramos, dentre eles o profissional autônomo de transportes de aplicativo Uber, que é o próprio agente, auferir receitas, mas, por muitas vezes, encontra-se desprovido de informação contábil, ou seja, não possui uma estratégia específica, baseado em alguma característica para gerenciar seus proventos e despesas, acarretando numa observação incorreta do lucro exercido sobre a atividade.

O presente trabalho teve como objetivo geral “investigar quais informações são utilizadas pelos agentes da atividade econômica de mobilidade urbana, para mensurar a rentabilidade da operação”.

Durante a elaboração do presente trabalho não foi encontrado nenhum estudo relacionado ao transporte de mobilidade urbana (Uber) voltado área contábil, provavelmente por ser um aplicativo criado recentemente, por isso constitui em algo novo para a comunidade acadêmica. Por se tratar de um tema mais restrito e escasso que não é tão explorado, não se teve base para comparar os resultados com outros trabalhos.

Com a análise dos dados obtidos através da aplicação do questionário, e de acordo com a metodologia aplicada, os motoristas de transporte urbano na cidade de João Pessoa tentam organizar os recursos financeiros em planilhas, verificam a média de lucro e despesas, a carga horária trabalhada que também há influência nos gastos mensais, seja com combustível, alimentação, IPVA, seguro do veículo, entre outros.

No mundo todo, de uma forma geral, a atividade econômica gera riqueza mediante a extração, transformação e distribuição de recursos naturais, bens e serviços, tendo como finalidade a satisfação de necessidades humanas, o que pode ocorrer pela via formal, como é o caso das organizações legalmente constituídas, ou pela via informal, quando pessoas decidem exercer a atividade, sem constitui-la de direito. Consta-se, portanto, que a atividade econômica, formal ou informal, requer a existência de informações que permitam ao agente tomar decisões a respeito do negócio.

Isto implicaria, portanto, em diversos casos onde essas atividades não estão sendo geridas com base em informações completas, neutras e livres de erros,

acarretando numa manifestação incorreta dos rendimentos da operação, o que pode induzir o agente a tomar medidas inadequadas. Deve ser percebido que, com relação a existência de um sistema de informações, as decisões daqueles que conduzem as atividades sempre estarão suportadas por informações, mesmo que oriundas de uma fonte não adequada.

Conclui-se que ao realizar a pesquisa de acordo com a percepção do profissional contábil que analisa rentabilidade de atividade dos motoristas de aplicativos de transporte, constata-se que há despesas e lucros, no entanto, há variação que parte de cada motorista, visto que alguns tem a atividade como fonte de renda principal e enquanto outros não, as despesas são diversificadas. Mas, ainda sim traz lucro para quem exerce a atividade informal e é importante que os agentes autônomos sejam auxiliados por profissionais voltados para o universo contábil.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, J. L. P. **A Constitucionalidade da Uber à luz dos princípios e fundamentos da ordem econômica brasileira**. 2017.
- ASSAF NETO, A. **Finanças corporativas e valor**. 2. ed. São Paulo 2006.
- BABBIE, E. **Métodos de pesquisas de survey**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999, 519 p.
- BARROS, A.C.P. UBER: O consumo colaborativo e as lógicas do mercado. In: **Congresso Internacional em Comunicação e Consumo**, 2015, São Paulo. Brasil. Senado Federal. Projeto de Lei da Câmara nº 28. 2017.
- BRASIL. Presidência da República. **Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Lei Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial, Brasília, DF, de 04 jan. 2012.
- BRYMAN, A. **Research Methods and Organization Studies**. Great Britain: Routledge, 1989, 283 p.
- BASSO, I. P. **Contabilidade geral básica**, 3. ed. Ijuí: Unijuí, 2005.
- CREPALDI, S. A. **Contabilidade gerencial: teoria e prática**, São Paulo: Atlas, 1998.
- GUTIÉRREZ, G. Mejores prácticas de precención de conflictios em el processo de sucesión de la empresa familiar em México. **UMR Upgto Management Review**, v. 1, n. 1, 2015.
- HORA, A. C. da; ROMEIRO, - Vanda Marques Burjaili. Gestão de custos e as novas formas de organização empresarial aplicadas à pequena empresa. VI Congresso Brasileiro de Custos – São Paulo, SP, Brasil, 29 de junho a 2 de julho de 1999. **Anais[...]**, São Paulo, 1999.
- IUDÍCIBUS, S. **Contabilidade Gerencial**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 1998.
- LAUDON, K. C.; LAUDON, Jane P. **Sistemas de Informação Gerenciais: administrando a empresa digital**. São Paulo: Prentice Hall, 2001.
- LAURENTINO, A. J. **A importância da contabilidade gerencial para as micro e pequenas empresas no século XXI no Brasil**. Trabalho de Conclusão de Curso, Curso de Ciências Contábeis da FAE Centro Universitário, Curitiba, 2008.
- LIMA, J. C.; SOARES, M. J. B. Trabalho flexível e o novo informal. **Caderno do CRH**, v.37, 2002. Salvador.
- PADOVEZE, C. L. **Contabilidade gerencial: um enfoque em sistema de informação contábil**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2000.

PASSOS, Q. C. **A importância da contabilidade no processo de tomada de decisão nas empresas**, Porto Alegre. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2010. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/25741>. Acesso em: 01 out. 2019.

PEREIRA, A.S.; CARNEIRO, A.G. A importância dos princípios da livre concorrência e da livre iniciativa para manutenção da ordem econômica no Brasil. **Interfaces Científicas – Direito**. Aracajú, v.4, n.1, p.33-44, 2015.

PIASSAROLO, A. C. **Mobilidade urbana**: as dificuldades enfrentadas pela sociedade com o aumento da frota de veículos na cidade de Cacoal/RO. 37f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Administração) - Universidade Federal de Rondônia, Cacoal, 2014.

ROSA, L.; VOESE, D.B.A. Utilização da informação contábil como elemento estratégico para a contabilidade de gestão: um estudo de caso. **Revista Iberoamericana**, n.12, v.1, 2009, p.1-11.

SÁ, A. L. de. **Teoria da Contabilidade**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

SALOMÃO FILHO, C. **Regulação da atividade econômica**: princípios e fundamentos jurídicos. Malheiros, 2002.

SENAC. **Básico de contabilidade e finanças**. Rio de Janeiro: Senac, 2011.

SERRANO, P. H. S. M.; BALDANZA, R. F. Tecnologias disruptivas: o caso do uber. **Revista pensamento contemporâneo em administração**, v. 11, n. 5, p. 37-48, 2017.

SOUZA, F. **Viagem barata**: por que motoristas do uber estão protestando contra a empresa no Brasil. Disponível em: <http://www.bbc.com>. Acesso 04 de junho de 2016.

SUNDFELD, C. A. Liberdade econômica e limites constitucionais à regulação dos serviços privados de transporte. **Revista direitos fundamentais & democracia**. v. 23, n. 3, 2018.

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DE PESQUISA

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE FINANÇAS E CONTABILIDADE
CURSO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS

Este questionário é parte integrante do Trabalho de Conclusão de Curso, desenvolvido por RAFAEL RODRIGUES DA SILVA, cujo título é “RENTABILIDADE DE ATIVIDADE DE APLICATIVO DE MOBILIDADE EM JOÃO PESSOA: discussão a respeito das fontes de informações usadas”, o qual se constitui em requisito obrigatório para a obtenção do grau de Graduado no Curso de Bacharelado em Ciências Contábeis, oferecido pela Universidade Federal da Paraíba – UFPB.

Ressalta-se que por se tratar de um trabalho acadêmico, o respondente não será identificado, ficando assegurado o sigilo das respostas.

PARTE I – (Perfil do Condutor)

1 - Gênero

– Masculino – Feminino

2 - Faixa etária

- 18 a 30 anos
 – entre 31 e 40 anos
 – entre 41 a 50 anos
 – mais que 50 anos

3 - Escolaridade:

- Ensino fundamental
 – Ensino médio incompleto
 – Ensino médio completo
 – Curso técnico.

- Superior incompleto
- Superior completo
- Especialização
- Mestrado
- Doutorado
- Outros

4 – Possui alguma experiência anterior como motorista?

- Não
- Sim.

5 – Além do Uber, você utiliza outra plataforma?

- 99 pop
- In drive
- Não
- Outras _____.

6 – O veículo que você utiliza é?

- Alugado
- Próprio financiado
- Próprio quitado
- Terceiros
- Outros _____.

7 – Há quanto tempo você vem realizando a atividade de motorista de aplicativo?

- Até 6 meses
- 6 - 12 meses
- 1 – 2 anos
- mais de 2 anos

8 – Você utiliza a plataforma UBER em média quantos dias na semana?

- 1 a 2 dias
- 3 a 4 dias

- 5 a 6 dias
- todos os dias
- Nenhum dia

9 – Quantas horas por dia você utiliza a plataforma em média?

- 1 a 3 horas
- 4 a 6 horas
- 6 a 8 horas
- 9 a 10 horas
- 11 a 12 horas
- Mais de 12 horas

PARTE II – (Informações Contábeis)

10 – Como você organiza / registra os recursos referentes à atividade do Uber?

- Planilhas
- Cadernetas
- Tento organizar mentalmente
- Aplicativos de Gestão
- Não Organizo / Registro
- Outro. Qual? _____.

11 – Você consegue separar facilmente suas despesas relativas à atividade das suas despesas pessoais?

- Sim
- Não

12 – Você possui algum conhecimento acerca de contabilidade gerencial?

- Sim
- Não

13 – Quanto você recebe em média por mês executando a atividade?

- Até R\$ 500,00
- R\$ 500,00 a R\$1.000,00
- R\$ 1.000,00 a R\$2.000,00
- R\$ 2.000,00 a R\$3.000,00
- Mais do que R\$3.000,00

14 - Quanto você gasta em média por mês com combustível?

- Até R\$ 500,00
- R\$ 500,00 a R\$1.000,00
- R\$ 1.000,00 a R\$1.500,00
- R\$ 1.500,00 a R\$2.000,00
- Mais do que R\$2.000,00

**15 – Você sabe quanto é o consumo médio de combustível do seu veículo?
(Álcool, Gasolina ou Gás Natural Veicular)**

- Não
- Sim. Quanto? _____. Qual tipo? _____

16 – Quanto você gasta em média mensalmente com pacote de internet para exercer a atividade?

- Até R\$50,00
- R\$ 50,00 a R\$100,00
- R\$ 100,00 a R\$200,00
- Mais do que R\$ 200,00

17 – Quanto você gasta em média mensal com contribuição previdenciária?

- Até 50,00
- R\$ 50,00 a R\$100,00
- R\$ 100,00 a R\$200,00
- Mais do que R\$ 200,00
- Não contribuo

18 – Quanto você gasta em média semestralmente com manutenção do veículo para realizar a atividade?

- Até 300,00
- R\$ 300 a R\$1.000,00
- R\$ 1.000,00 a R\$2.000,00
- Mais do que R\$2.000,00
- Não gasto com manutenção

19 – Quanto você gasta ANUALMENTE com taxas e impostos (IPVA, e Licenciamento)

- Até R\$ 200,00
- R\$ 200,00 a R\$500,00
- R\$ 500,00 a R\$1.000,00
- R\$ 1.000,00 a R\$2.000,00
- Mais do que R\$ 2.000,00
- Não pago

20 – Caso tenha seguro. Quanto custa sua franquia?

- Até R\$500,00
- R\$ 500,00 a R\$1.000,00
- R\$ 1.000,00 a R\$2.000,00
- Mais do que R\$2.000,00
- Não possui

21 – Você utiliza algum conceito para calcular a depreciação do seu veículo?

- Não
- Sim

22 – Quanto você gasta em média mensalmente, com alimentação durante a execução da atividade?

- Até R\$50,00
- R\$ 50,00 a R\$100,00
- R\$ 100,00 a R\$150,00

Mais do que R\$ 150,00

Não gasto

23 – Qual o valor do seu último lucro semanal?

Até R\$300,00

R\$ 300,00 a R\$1.000,00

R\$ 1.000,00 a R\$1.500,00

R\$ 1.500,00 a R\$2.000,00

Mais do que R\$2.000,00

24 – Qual o valor do seu último lucro mensal?

Até R\$ 500,00

R\$ 500,00 a R\$1.000,00

R\$ 1.000,00 a R\$2.000,00

R\$ 2.000,00 a R\$2.500,00

Mais do que R\$2.500,00