

*Manual*  
de boas  
práticas  
do Ramo  
**Transporte**



Sistema **OCB/ES**  
somos **coop**»

3

O cooperativismo

5

Princípios e valores do cooperativismo

8

O papel do Sistema OCB/ES

10

O manual

11

O processo de admissão

15

Cenário atual: **relação cooperativa x cooperados x motoristas**

20

Orientações jurídicas: **como proceder de maneira correta?**

31

Considerações finais

Sumário

Interativo





# O cooperativismo

O cooperativismo é um modelo de negócios pautado pelo empreendedorismo e pela participação democrática. Unir pessoas e compartilhar resultados é a proposta do movimento cooperativista. O que se busca é a prosperidade conjunta, o atendimento às necessidades do grupo, e não o individualismo.

De forma particular, a prática cooperativista promove, simultaneamente, crescimento econômico e inclusão social. Trata-se de uma busca constante pelo desenvolvimento sustentável – o que, para o cooperativismo, é prioridade, faz parte de seus princípios e está presente em seus produtos e serviços.

Esse movimento socialmente responsável e sustentável mobiliza milhões de brasileiros de todas as idades, gêneros, raças e credos e tem um espaço expressivo na economia do país. Suas ações também são alicerçadas em valores éticos de honestidade, transparência, democracia e responsabilidade social.

As mais de 4,8 mil cooperativas brasileiras atuam em sete segmentos de atividades econômicas, gerando mais de 493 mil empregos diretos. São sociedades de pessoas constituídas para atender seus cooperados, representando-os em operações comerciais, fortalecendo seu poder de negociação e espaço no mercado.

Em uma cooperativa, a distribuição de resultados está vinculada às operações efetuadas, e não à participação pelo capital. Nela todos têm direito a voto, e as decisões são tomadas democraticamente, baseadas em valores de ajuda mútua, responsabilidade, igualdade, equidade e solidariedade.





# Princípios e valores do cooperativismo

Os sete princípios do cooperativismo constituem a linha orientadora que rege as cooperativas e formam a base filosófica da doutrina. É por meio dela que os cooperados levam os seus valores à prática. Esses princípios, derivados das normas criadas pela primeira cooperativa de Rochdale, são mantidos atualmente pela Aliança Cooperativa Internacional (ACI). São eles:

## *Adesão livre e voluntária*

As cooperativas são organizações voluntárias, abertas a todas as pessoas aptas a utilizar os seus serviços e assumir as responsabilidades como membros, sem discriminação social, racial, política, religiosa ou de gênero.

## *Gestão democrática*

As cooperativas são organizações democráticas, controladas pelos seus membros, que participam ativamente na formulação das suas políticas e na tomada de decisões. Os homens e as mulheres eleitos como representantes dos demais membros são responsáveis perante estes. Nas cooperativas de primeiro grau, os membros têm igual direito de voto (um membro, um voto).

## *Participação econômica dos membros*

Os membros contribuem equitativamente para o capital das suas cooperativas e controlam-no democraticamente. Parte desse capital é, normalmente, propriedade comum da cooperativa. Os membros recebem, habitualmente, se houver, uma remuneração limitada ao capital integralizado, como condição de sua adesão. Os membros destinam os excedentes a uma ou mais das seguintes finalidades:

- Desenvolvimento das suas cooperativas, eventualmente por meio da criação de reservas, parte das quais, pelo menos, será indivisível;
- Benefícios aos membros na proporção das suas transações com a cooperativa;
- Apoio a outras atividades aprovadas pelos membros.

## *Autonomia e independência*

As cooperativas são organizações autônomas, de ajuda mútua, controladas pelos seus membros. Se firmarem acordos com outras organizações, incluindo instituições públicas, ou recorrerem a capital externo, devem fazê-lo em condições que assegurem o controle democrático pelos seus membros e mantenham a autonomia da cooperativa.



## *Educação, formação e informação*

As cooperativas promovem a educação e a formação de seus membros, dos representantes eleitos e dos trabalhadores, de forma que eles possam contribuir, eficazmente, para o desenvolvimento de suas cooperativas. Informam o público em geral, particularmente os jovens e os líderes de opinião, sobre a natureza e as vantagens da cooperação.

## *Intercooperação*

As cooperativas servem de forma mais eficaz aos seus membros e dão mais força ao movimento cooperativo, trabalhando em conjunto, por meio das estruturas locais, regionais, nacionais e internacionais.

## *Interesse pela comunidade*

As cooperativas trabalham para o desenvolvimento sustentado das suas comunidades, por meio de políticas aprovadas pelos membros.





# O papel do Sistema OCB/ES

Para amplificar a voz desse importante movimento socialmente organizado, existe um sistema com estrutura para atuar em todo o Espírito Santo, em quatro vertentes bem claras, que são: representação político-institucional, desenvolvimento da gestão das cooperativas, promoção da cultura cooperativista e, ainda, representação sindical.

Toda essa atuação se dá a partir das importantes entidades componentes desse sistema: a **OCB/ES** – Sindicato e Organização das Cooperativas Brasileiras do Estado do Espírito Santo; o **Sescoop/ES** – Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo no Espírito Santo; e a Federação dos Sindicatos das Cooperativas dos Estados de Alagoas, Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais e Santa Catarina (Fecoop/Sulene).





A **OCB/ES** é o órgão de defesa e representação do sistema cooperativista em âmbito estadual. A instituição incentiva, assessora e orienta as cooperativas capixabas registradas e os grupos em processo de constituição, além de promover, acompanhar e fazer cumprir a autogestão. Por meio do Registro e da Certificação de Regularidade Técnica, a OCB/ES busca atingir plenamente um cooperativismo ético e comprometido, respaldado pela legislação vigente.

O **Sescoop/ES** é responsável por organizar, administrar e executar o ensino de formação profissional e promoção social dos dirigentes e colaboradores das cooperativas, assim como dos cooperados e seus familiares, cabendo ainda a função de realizar o monitoramento das cooperativas no estado do Espírito Santo. Além disso, assiste as sociedades cooperativas na elaboração e execução de programas de treinamentos específicos e na realização de aprendizagem contínua.

A **Fecoop/Sulene** foi constituída no dia 28 de agosto de 2002 como entidade sindical de segundo grau filiada à entidade de grau superior, a Confederação Nacional das Cooperativas (CNCoop). É composta pelos estados de Alagoas, Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais e Santa Catarina, possui sede no estado do Espírito Santo e tem como objetivo representar os interesses gerais da respectiva categoria e seus filiados, na área de sua base territorial, notadamente em matéria sindical e de relações do trabalho.





# O manual

O presente manual traz orientações necessárias e extremamente estratégicas para que os Conselhos de Administração e gestores das cooperativas de transporte possam adotar procedimentos que garantam um modelo de direção que implemente, na prática, alguns elementos legalmente corretos e necessários.

Essa postura garantirá que, diante dos diversos cenários existentes, **seja realizado um processo de admissão e manutenção do quadro social estabelecendo a adequada e necessária relação cooperativa x cooperado x motorista**, contendo as garantias que regem os valores e princípios cooperativistas, assegurando uma gestão mais profissionalizada e sustentável, além de contribuir de maneira relevante com a longevidade da sociedade.

Nos capítulos seguintes, estarão apresentados os cenários comumente encontrados nas cooperativas de transporte em âmbito nacional. Com base nesses cenários, serão detalhadas as nossas orientações e as práticas que deverão ser adotadas.



# O processo de admissão

Para que possamos avançar em relação aos principais aspectos que envolvem o processo de admissão de cooperados, devemos sempre estar atentos ao que prevê a Lei 5.764/71, em seu capítulo III, art. 6º: as sociedades cooperativas são consideradas

- I.** *singulares, as constituídas pelo número mínimo de 20 (vinte) pessoas físicas, sendo excepcionalmente permitida a admissão de pessoas jurídicas que tenham por objeto as mesmas ou correlatas atividades econômicas das pessoas físicas ou, ainda, aquelas sem fins lucrativos.*

Assim, devemos sempre primar para que as sociedades cooperativas sejam constituídas e mantidas, tendo em sua essência a pessoa física como motivadora e condutora de maneira conjunta da sociedade. Um processo de admissão bem estruturado deverá ter como premissa e seguir as seguintes etapas:

- a** O pretense cooperado deverá formalizar pedido de admissão junro ao Conselho de Administração da cooperativa, conforme modelo que deverá ser fornecido pela cooperativa, comprovando que atende todos os

requisitos estatutários para seu ingresso, declarando que optou livremente por cooperar-se;

- b** O Conselho de Administração analisará o pedido de admissão e, se houver possibilidade técnica de prestação de serviços, e estando atendidas todas as condições estatutárias, o deferirá;
- c** O Conselho de Administração analisará o pedido de admissão e, se não houver possibilidade técnica de prestação de serviços, e/ou não estando atendidas todas as condições estatutárias, o indeferirá;

### **OBSERVAÇÃO IMPORTANTE:**

Em qualquer uma das duas situações anteriormente citadas, tendo sido tratado do pedido de admissão do pretense cooperado, sendo deferido ou indeferido o pedido, tudo o que foi discutido e deliberado durante a reunião do Conselho terá que estar devidamente registrado em detalhes na ata da referida reunião.

- d** Sendo o interessado e pretense cooperado admitido, deverá então ser elaborada sua ficha de matrícula “modelo da cooperativa”, conforme prevê o art. 22 da Lei 5.764/71 e em atendimento às orientações do Sistema OCB/ES. O documento deverá conter todas as informações devidas e necessárias do cooperado, valores de subscrição e

integralização de capital, assim como a sua assinatura e do presidente;

- e** O cooperado, então, integraliza suas quotas-partes do capital nos termos constantes no estatuto social;
- f** Não sendo o interessado e pretendo cooperado admitido, o Conselho de Administração deverá formalizar para o candidato a deliberação realizada, contendo o posicionamento final e o devido embasamento levado em consideração;
- g** A cooperativa deverá oferecer aos seus cooperados, especialmente aos novos admitidos, formação em cooperativismo, conforme o estabelecido em seu estatuto social.

### **OBSERVAÇÕES IMPORTANTES:**

Poderão ingressar na cooperativa, excepcionalmente, pessoas jurídicas que satisfaçam as condições estabelecidas em seu estatuto social;



A representação da pessoa jurídica junto à cooperativa se fará por meio de pessoa física especialmente designada, mediante instrumento específico que, nos casos em que houver mais de um representante, identificará os poderes de cada um, tendo apenas um deles poder de voto, sendo, portanto, o acesso ao Conselho de Administração ou Fiscal.





## Cenário atual: **Relação cooperativa x cooperados x motoristas**

Através de diagnósticos realizados, pudemos apurar que em âmbito estadual do Espírito Santo e também nacional ainda temos um cenário que preocupa o Sistema OCB, no que diz respeito à relação *cooperativa x cooperados x motoristas*. Por isso, precisamos ter grande atenção em relação a alguns arranjos desses cenários. A partir do diagnóstico realizado, chegamos ao seguinte contexto, do qual destacamos (em negrito) as situações que devem ser corrigidas:

### **Cooperativas de transporte de cargas**

- 1** Situação em que cooperados pessoas físicas têm apenas 1 (um) veículo e eles próprios dirigem, detêm a posse do veículo e recebem a produção.
- 2** Situação em que cooperados pessoas físicas têm mais de 1 (um) veículo, colocam outra(s) pessoa(s) para dirigir e fazem contrato de arrendamento; o motorista entra como cooperado, mas o proprietário recebe produção.



- 3** Situação em que os cooperados pessoas físicas têm mais de 1 (um) veículo, colocam outra(s) pessoa(s) para dirigir e fazem contrato de arrendamento; o motorista entra como cooperado, e a produção sai em nome do motorista que é cooperado.
- 4** Situação em que a PJ é cooperada, e os motoristas têm vínculo trabalhista com o CNPJ da empresa cooperada.
- 5** Situação em que a PJ é cooperada, e os motoristas também entram como cooperados, mas a produção sai em nome da PJ.
- 6** Situação em que a PJ é cooperada, os motoristas têm um contrato de arrendamento, entram como cooperados, e a produção sai em nome dos motoristas.
- 7** Situação do cooperado PF ser diretor da cooperativa, ter motorista(s), mas a produção sair em seu nome.
- 8** Situação de não existir qualquer tipo de relação, e que serve tanto para PF quanto para PJ cooperado.

**! Situação extremamente grave!**



## Cooperativas de transporte de passageiros

- 1** Situação em que cooperados pessoas físicas têm apenas 1 (um) veículo, e os próprios cooperados dirigem, detêm a posse do veículo e recebem a produção.
- 2** Situação em que cooperados pessoas físicas têm mais de 1 (um) veículo, colocam outra(s) pessoa(s) para dirigir e fazem contrato de arrendamento; o motorista entra como cooperado, mas o proprietário recebe produção.
- 3** Situação em que os cooperados pessoas físicas têm mais de 1 (um) veículo, colocam outra(s) pessoa(s) para dirigir e fazem contrato de arrendamento; o motorista entra como cooperado, e a produção sai em nome do motorista que é cooperado.
- 4** Situação em que a PJ é cooperada, e os motoristas têm vínculo trabalhista com o CNPJ da empresa cooperada.
- 5** Situação do cooperado PF ter 1 (um) ou mais veículos, não dirigir e não ter contrato de arrendamento, e o motorista não ser cooperado.

- 6 Situação do cooperado PF ser diretor da cooperativa, ter motorista(s), mas a produção sair em seu nome.
- 7 Situação em que a PJ é cooperada, e os motoristas também entram como cooperados, mas a produção sai em nome da PJ.
- 8 Situação em que a PJ é cooperada, os motoristas têm um contrato de arrendamento e entram como cooperados, e a produção sai em nome dos motoristas.
- 9 A situação de não ter qualquer tipo de relação e que serve tanto para PF quanto para PJ cooperado.

**! Situação extremamente grave!**

**Importante observar que** no caso das cooperativas que atuam no transporte de cargas, a ANTT - por meio da resolução 4799/2015, em seu capítulo III - aponta que para ter inscrição e manutenção, é necessário que o transportador autônomo de cargas (TAC) seja proprietário, coproprietário ou arrendatário de até três veículos automotores de carga categoria "aluguel" na forma regulamentada pelo Contran (podendo, também, ter

cadastrados até dois TAC-Auxiliares simultaneamente, conforme Lei nº 6.094, 30 de agosto de 1974).

No entanto, nada disso o exime das relações formais e legais do ponto de vista de comprovação de posse do bem, assim como dos recebimentos dos resultados, em se tratando de cooperados.





## Orientações jurídicas: **como proceder de maneira correta?**

Considerando as distintas realidades do cenário anteriormente apresentadas, tanto do seguimento de cargas quanto de passageiros, é importante destacar que ajustes são necessários, fatos esses que motivam a formalização de algumas orientações.

De antemão, é preciso traçar uma linha de raciocínio para embasar as orientações: o objetivo do presente manual é entregar subsídios às cooperativas, de modo que se possa iniciar o processo de mitigação dos riscos, considerando a exposição do atual cenário.

No caso específico das cooperativas de transporte, a mitigação de riscos se dá a partir do correto tratamento jurídico do quadro social, desde a admissão até o exercício de direitos, passando, ainda, pela exigência de obrigações, principalmente as comportamentais dos sócios, sendo observados os necessários processos burocráticos, tais como a manutenção de um arquivo atualizado de fichas de matrícula, registro de presença em Assembleias Gerais (AGs), entre outros já apontados em oportunidades anteriores pelo Sistema OCB/ES.



## Orientações jurídicas

### 1

Que os Conselhos de Administração e Fiscal das cooperativas ponham seus estatutos sociais em xeque e providenciem suas respectivas atualizações e adequações, iniciando por uma simples análise interrogativa dos instrumentos vigentes, por exemplo:

- O estatuto social descreve a realidade operacional da cooperativa, considerando o negócio como um todo, desde os processos de admissão de novos cooperados até o funcionamento dos conselhos?
- Existem, no texto do estatuto social, discrepâncias com a Lei 5.764/71 ou com as orientações reiteradas do Sistema OCB/ES, por meio dos técnicos de monitoramento e/ou manuais já publicados?
- A cooperativa, no que tange aos seus processos administrativos (de gestão do negócio, governança, admissão, eliminação e exclusão de cooperados), tem sido diligente, principalmente na observação e cumprimento dos termos exatos do estatuto social e da legislação vigente?



## 2

Que as cooperativas aperfeiçoem seus processos de admissão de cooperados, criando ferramentas de internalização do modelo societário, tais como cursos prévios ao ingresso, acompanhamento de condutas (a exemplo do instituto do “período probatório”) e testes de aptidão, demandando nova crítica ao estatuto social:

- É possível identificar cooperados admitidos de forma diversa ou não prevista no estatuto social?
- É possível melhorar os critérios de admissão e manutenção dos cooperados no quadro social?

A internalização do modelo societário cooperativo é fundamental ao novo cooperado, para que ele mantenha as corretas expectativas e posturas, tendo ciência de tratar-se de um vínculo contratual cível puro e simples, com características empresariais (no sentido de “exercer atividade empresarial”), que em nada se assemelha ao vínculo jurídico de empregados, delimitados principalmente pela Constituição Federal e a Consolidação das Leis do Trabalho, a CLT. Por isso, sugerimos mais rigor e qualificação de critérios no processo de admissão.



Com isso, objetiva-se a criação de rotinas que indiquem aos novos cooperados (e também aos antigos) que o vínculo estabelecido entre eles e a cooperativa é puramente civil, demandando, por exemplo, a absorção de responsabilidades, tais como o aporte de capital para satisfação de eventuais perdas e/ou obrigações, como também o direito de auferir, juntamente com os demais sócios, na exata proporção da produção de cada um, as eventuais sobras, solidificando o conceito jurídico e administrativo de “risco do negócio” ao qual se sujeitam todos os componentes do quadro social.

### 3

Que as cooperativas organizem as relações jurídicas colaterais, a fim de afastar as possibilidades e requisitos de caracterização da relação de emprego entre a cooperativa e cooperados (em situação irregular ou não), bem como entre a cooperativa e terceiros não cooperados a serviço da cooperativa.

#### **Das pessoas estranhas à sociedade cooperativa:**

Nesse aspecto, é preciso chamar atenção ao diagnóstico realizado das cooperativas, que evidencia diversos cenários preocupantes, conforme evidenciado no tópico anterior “Cenário atual relação cooperativa x cooperados x motoristas”.



Sempre caminhando pelo viés da segurança jurídica, evitando a criação de passivos a serem suportados pelas cooperativas, é necessário alinhar e uniformizar condutas. A uniformização que se vem propor, em nosso entender, **não pode** ser interpretada como limite à liberdade de gestão de cada cooperativa. Contudo, deve ser absorvida como estratégia jurídica para estabelecer padrões de caracterização da sociedade cooperativa, principalmente em casos de fiscalizações trabalhistas e demandas judiciais.

Ou seja, em uma sociedade cooperativa, não pode existir a figura do prestador de serviço que não seja cooperado ou funcionário. O diagnóstico apontado pelo presente manual desvela uma preocupante situação, na qual terceiros **não** cooperados assumem a condução de veículos próprios, de outros cooperados ou até mesmo arrendados de pessoa estranha à cooperativa, a fim de prestar serviços em nome da cooperativa.

Tal situação não pode ser admitida e sequer tolerada. Além do claro risco de se caracterizar a relação de trabalho e emprego desse motorista não cooperado com a cooperativa, as apólices de seguro não abarcam possíveis obrigações civis advindas de pessoa que não seja nem cooperada e nem empregada da cooperativa, trazendo, mesmo que de forma hipotética, uma clara possibilidade de risco jurídico trabalhista e cível que, se concretizado, será suportado pela sociedade cooperativa.





Portanto, para regularizar as relações jurídicas colaterais, em primeiro lugar a cooperativa não deve permitir que pessoa estranha à sociedade aja em nome dela, ou seja, só presta o serviço de transporte o motorista cooperado ou empregado (celetista) da cooperativa.

A mesma cautela deve ser aplicada em casos de intercooperação ou admissão de pessoa jurídica ao quadro societário: somente dirigem veículos em nome da cooperativa os cooperados e/ou funcionários (celetistas) da cooperativa com a qual se estabeleceu a intercooperação ou funcionários (celetistas) da pessoa jurídica admitida no quadro social.

Assim, cooperativas que optam por não contratar motoristas em regime jurídico celetista (funcionários), mas os admitem como cooperados que colaborem apenas com a prestação dos seus serviços (motoristas que venham a dirigir carros da cooperativa ou veículos arrendados), devem acautelarem-se de que os mesmos integralizem o mesmo capital que os demais cooperados proprietários de veículos são estatutariamente impingidos a integralizar, sendo-lhes garantidos os mesmos direitos legais e estatutários, principalmente à voz, ao voto e a ser votado, ainda que o estatuto social permita maior facilidade (parcelamento mais elástico) para a integralização de capital do cooperado motorista sem veículo, a fim de demonstrar a isonomia (igualdade) na relação societária entre todos os membros do quadro social.



Nesse sentido, o estatuto social deve prever a figura do associado motorista, para fins de regularização jurídica de todos os cooperados que atuam em nome da cooperativa, sendo eles proprietários de veículos ou não.

### Do cooperado proprietário motorista com veículo x os cooperados sem veículos:

O art. 3º da Lei 5.764/71 faculta que as pessoas celebrem contrato de sociedade cooperativa contribuindo com **bens ou serviços**, sem impedir que as mesmas pessoas colaborem com **bens e com serviços**.

Dessa forma, uma pessoa pode ser admitida em sociedade cooperativa ofertando apenas seus serviços, sendo essa a possibilidade legal de se admitirem, por exemplo, cooperados motoristas que não sejam proprietários de veículos em cooperativa que oferece serviços de transportes em veículos.

Dito isso, é preciso mais uma vez nos atentarmos ao diagnóstico realizado das cooperativas de transporte capixabas, que desvela a existência de algumas situações preocupantes, de real fragilidade jurídica, como quando a pessoa física ou jurídica é cooperada e proprietária de diversos veículos. Motoristas cooperados, então, dirigem tais veículos, mas a produção é paga diretamente à pessoa jurídica ou física cooperada proprietária dos veículos e não aos cooperados que, de fato, dirigiram os veículos.



Temos uma situação ainda mais grave, quando nem o proprietário do veículo e/ou o motorista mantém qualquer relação jurídica com a cooperativa, situação essa que expõe o negócio a um risco inimaginável e praticamente indefensável.

Portanto, a segunda forma de sanear as relações jurídicas colaterais perpassa, necessariamente, à questão da propriedade de veículos e pagamento de produção, visando sempre à correta caracterização jurídica da figura do cooperado.

Por considerarmos tratar-se de boa prática, sugere-se que o cooperado motorista sempre receba a produção correspondente aos serviços prestados na condução de determinado veículo, que será sempre de propriedade desse cooperado, de propriedade de outro cooperado, da cooperativa, arrendado pela cooperativa ou arrendado pelo próprio cooperado motorista.

Assim, pagando a produção ao motorista, a cooperativa estará cumprindo a lei e o estatuto, **remunerando a produção daquele cooperado**. O contrato de arrendamento é o **instrumento civil de remuneração pelo uso de um bem particular**. Nesse sentido, é de responsabilidade do arrendatário pagar ao arrendador o valor estipulado em contrato de arrendamento pelo uso do veículo, não cabendo à cooperativa realizar ingerência nessa relação jurídica colateral de arrendamento.



Deve importar-se tão somente em exigir a evidenciação do arrendamento (demonstração do contrato), bem como das condições de uso, documentais e conservação do veículo, a fim de que o mesmo possa ser ferramenta de prestação de serviços em nome da cooperativa dentro dos seus padrões visuais, de segurança e qualidade.

Considerando que uma pessoa só pode dirigir um veículo convencional por vez, certamente o cooperado proprietário de 10 veículos, por exemplo, não produzirá em seus 10 veículos ao mesmo tempo e no mesmo dia de prestação de serviços. Obviamente se deduz que outras pessoas assumiram a condução dos outros nove veículos sempre que o cooperado proprietário estiver na condução de um de seus veículos, enquanto os outros também estão sendo utilizados em nome da cooperativa.

E por assim ser, **reafirmamos o entendimento de que a boa prática cooperativista ensina que a remuneração da produção é paga a quem de fato produz**, nesse caso, a quem de fato conduz os veículos, que por si só (sem o motorista) não possuem a capacidade de produzir em nome da cooperativa.

Nessa toada, caso a produção seja paga aos cooperados proprietários em vez de ser destinada aos cooperados motoristas alocados naquela prestação de serviço específica, independentemente de serem pessoas físicas,



jurídicas ou ainda pessoas físicas ocupando cargos estatutários de gestão (que impeçam a condução de veículos), caracterizada está a subcontratação dos serviços, que atravessa (e desnatura) o contrato de sociedade cooperativa, justamente pela quebra da dinâmica “paga-se ao cooperado na medida de sua produção”.

Os serviços que deveriam ser prestados pela cooperativa diretamente e por meio dos seus cooperados passam a ser prestados por pessoas (ainda que cooperados) a mando e subordinadas aos cooperados proprietários, uma vez que não recebem de sua produção e, por assim ser, repetimos: resta descaracterizada a dinâmica cooperativista de “pagar a produção a quem produz”.

Nesses casos se estabelece uma dinâmica empresarial, pagando a produção a quem detém a propriedade, ao passo que o proprietário paga a parte correspondente a quem produziu (dirigiu), assim como as empresas de transporte fazem ao pagar salários aos seus motoristas celetistas e em seguida, descontar o seu lucro dos valores pagos pelos tomadores de serviço.

Entendemos, dessa forma, que a propriedade deve sempre ser remunerada pelo contrato de arrendamento e nunca pela produção, a fim de se afastar de vez a sombra da indesejada caracterização de vínculo empregatício entre cooperado (que é dono) e cooperativa, fato esse que evidenciamos em



condenações, por mais esdrúxulas (teratológicos) que possam ser, mas que em privilégio ao princípio da primazia da realidade **evidenciavam clara subordinação do trabalho do cooperado motorista ao cooperado proprietário**, que recebia a produção em detrimento daquele que de fato conduziu o veículo.





## Considerações finais

Com a elaboração do presente manual, o corpo técnico da OCB/ES pretende apontar caminhos e práticas que possam culminar num ambiente gerencial e jurídico estável, onde fiquem sempre claras e indubitáveis as peculiaridades jurídicas que constituem as sociedades cooperativas.

Ademais, como se sabe, o mercado de consumo vem enfrentando grandes mudanças, demandando sempre muita vanguarda e técnica de todos aqueles que se propõem a atuar em um nicho tão disputado e, por vezes, desleal, como é o caso do Ramo Transporte, fatos esses que nos motivaram a traduzir todo nosso cuidado e atenção no presente manual.

O Sistema OCB/ES permanecerá sempre firme e irrepreensível em sua missão legal e institucional de garantir ambiente político e jurídico que permita o desenvolvimento do cooperativismo capixaba, sem negligenciar o seu dever de colaborar com o sucesso de cada cooperativa, emitindo suas orientações técnicas e suporte.

Certos de que caminhamos no rumo que devemos estar, externamos nossos votos de respeito e apreço.

**Saudações cooperativistas!**



### **Créditos:**

Este manual de boas práticas foi elaborado e produzido pela Gerência de Desenvolvimento Cooperativista (Gedec) e pela Assessoria de Relações Institucionais (Arin), com apoio e participação direta da Assessora Jurídica (Asjur) e da Assessoria de Comunicação (Ascom), assim como importante incentivo da Diretoria Executiva do Sistema OCB/ES.






Sistema **OCB/ES**  
somos **COOP**»



[ocbes.coop.br](http://ocbes.coop.br)

     /sistemaocbes

 27 2125-3200