

HUM@NÆ

Questões controversas do mundo contemporâneo

n. 17, n. 3

Direito e Sociedade em um Mundo em Mudança
Reflexões Interdisciplinares

A Economia de compartilhamento e a *uberização* do trabalho sob a perspectiva dos motoristas de aplicativo no Brasil

Maria Catarina Barreto de Almeida VASCONCELOS¹

Rita de Cássia Neves Leite²

Luiz Cássio Alves de MELO³

Oton de Albuquerque Vasconcelos Filho⁴

Izaías BEZERRA NETO⁵

Resumo

É objeto da presente pesquisa a temática relativa à economia de compartilhamento e a *uberização* do trabalho sob a perspectiva dos motoristas de aplicativo no Brasil, decorrente da observação sobre o crescente desemprego da população, paralelo à grande adesão de pessoas a este novo modelo de trabalho. Desta maneira, este

¹ Mestre em Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável pela Universidade de Pernambuco - UPE; Graduada em Direito, especialista em Direito Público e Direito Empresarial, Advogada, Membro pesquisadora do Grupo de Pesquisa Direito e os Conflitos Oriundos da Pós-Modernidade – CNPq certificado pela UPE, Advogada e Docente na Faculdade de Ciências Humanas - ESUDA, de Recife/PE, Brasil, E-mail: catarinavasconcelos.legis@gmail.com

² Mestre em Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável pelo Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Ciências da Administração em Pernambuco - Universidade de Pernambuco. É especialista em Direito Administrativo e Gestão Pública. Possui graduação em Direito pela Universidade Estadual da Paraíba. E-mail: nevesleitester@gmail.com

³ Mestre em Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável pela Universidade de Pernambuco - UPE, Pós-graduado em Direito Tributário (UNDB-MA) e em Gestão Pública (IFPE). Graduado em Direito. Advogado. Docente da Pós-graduação da UFPE e da FASNE. E-mail: cassiomeloprofissional@gmail.com

⁴ Doutor e Mestre em Direito pelo Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. Professor do Corpo Permanente do Programa de Mestrado Profissional em Gestão Local e Desenvolvimento Sustentável da UPE e do Mestrado Profissional em Direito, Mercado, Compliance e Segurança Humana da Faculdade CERS. Professor Adjunto do Curso de Direito do Campus Benfica/FCAP e da Faculdade ESUDA. Líder do Grupo de Pesquisa Direito e os Conflitos Oriundos da Pós-modernidade (CNPq), chancelado pela UPE. Advogado. E-mail: oton.vasconcelos@upe.br

⁵ Mestrando em Direito, Mercado, Compliance e Segurança Humana na Faculdade CERS. Pós graduado em Direito Processual Civil pelo IDP – Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa Pós graduado em Advocacia Consumerista pela Universidade São Judas Tadeu. Bacharel em Direito pela Faculdade de Ciências Humanas de Pernambuco. Advogado. E-mail: izaias.bezerra@urbanovitalino.com.br

artigo tem por objetivo identificar os impactos da economia de compartilhamento relacionada aos motoristas de aplicativo no Brasil e, acerca da proteção social, revelar se existem benefícios em relação aos sistemas sindical e previdenciário. A pesquisa é aplicada, de abordagem qualitativa. Houve revisão não sistemática da literatura, através de pesquisa exploratória para levantamento bibliográfico e documental. Foram utilizadas bases de dados como SciELO e Periódicos Capes. Os indicadores booleanos foram “AND” e “OR”. Os resultados mostram que os impactos da economia compartilhada são negativos para o motorista, mas positivos para o usuário. Quanto à garantia e à proteção dos seus direitos sindicais, viu-se que não há norma que legitime esses trabalhadores como detentores de direitos trabalhistas. No aspecto previdenciário, há a “Lei do Uber”, que enquadra os motoristas como contribuintes individuais, o que garante proteção previdenciária. Entretanto, há baixo índice de filiação. Conclui-se que é preciso a elaboração de um marco regulatório. A pesquisa tem limitações e sugere-se pesquisas quali-quantitativas visando à coleta de dados científicos capazes de mensurar a proporção dos impactos dessa modalidade de trabalho.

Palavras-chave: Economia do Compartilhamento. Uberização. Motoristas de Aplicativo. Organização sindical. Previdência Social.

THE SHARING ECONOMY AND THE UBERIZATION OF WORK FROM THE PERSPECTIVE OF APPLICATION DRIVERS IN BRAZIL

Abstract

The subject of the present research is the subject related to the sharing economy and the uberization of work from the perspective of app drivers in Brazil, resulting from the observation about the growing unemployment of the population, parallel to the great adhesion of people to this new model of job. Thus, this article aims to identify the impacts of the sharing economy related to application drivers in Brazil and, regarding social protection, to reveal whether there are benefits in relation to the union and social security systems. The research is applied, with a qualitative approach. There was a non-systematic review of the literature, through exploratory research for bibliographic and documentary survey. Databases such as SciELO and Periódicos Capes were used. The Boolean indicators were “AND” and “OR”. The results show that the impacts of the shared economy are negative for the driver, but positive for the user. Regarding the guarantee and protection of their union rights, it was seen that there is no rule that legitimizes these workers as holders of labor rights. The social security aspect, there is the “Uber's Law,” which fits motorists as individual contributors, ensuring social security protection. However, there is a low membership rate. It is concluded that it is necessary to elaborate a regulatory framework. The research has limitations, and it is suggested qualitative and quantitative research aimed at collecting scientific data capable of measuring the proportion of the impacts of this form of work.

Keywords: Sharing Economy. Uberization. Application Drivers. Trade union organization. Social security.

LA ECONOMÍA COLABORATIVA Y LA UBERIZACIÓN DEL TRABAJO DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS DRIVERS DE APLICACIÓN EN BRASIL

Resumen

El tema relacionado con la economía colaborativa y la uberización del trabajo es objeto de esta investigación desde la perspectiva de los conductores de aplicaciones en Brasil, resultante de la observación del creciente desempleo de la población, paralelo a la gran adhesión de las personas a este nuevo modelo de trabajo. De esta forma, este artículo tiene como objetivo identificar los impactos de la economía colaborativa relacionados con los conductores de aplicaciones en Brasil y, en lo que respecta a la protección social, revelar si hay beneficios en relación con los sistemas sindicales y de seguridad social. La investigación es aplicada, con un enfoque cualitativo. Se realizó una revisión no sistemática de la literatura, a través de una investigación exploratoria para levantamiento bibliográfico y documental. Se utilizaron bases de datos como SciELO y Periódicos Capes. Los indicadores booleanos fueron "Y" y "O". Los resultados muestran que los impactos de la economía colaborativa son negativos para el conductor, pero positivos para el usuario. En cuanto a la garantía y protección de sus derechos sindicales, se observó que no existe una norma que legitime a estos trabajadores como titulares de derechos laborales. Desarrollo de un marco normativo La investigación tiene limitaciones y sugiere investigaciones cualitativas y cuantitativas encaminadas a recolectar datos científicos capaces de medir la proporción de impactos de este tipo de trabajo.

Palabras clave: Economía colaborativa. Uberización. Controladores de aplicaciones. Organización sindical. Seguridad Social.

1 Introdução

A temática relativa à economia de compartilhamento e a *uberização* do trabalho sob a perspectiva dos motoristas de aplicativo no Brasil, objeto do presente artigo, surge da observação sobre o crescente desemprego, paralelo à grande adesão de pessoas a este novo modelo de trabalho consoante dados publicados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) onde informa que o Brasil conta com mais de 1,5 milhão de motoristas e entregadores de produtos por meio de aplicativos (BRASIL, IPEA, 2022), que tem por principal exemplo o Uber (UBER, 2022).

O desemprego estrutural pode ser observado a cada trimestre, conforme dados do Instituto de Geografia e Estatística (IBGE) na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio Contínua (PNAD), que informa uma média igual a 8,8 milhões

de pessoas desempregadas, sendo 10,8 milhões para mulheres e 7,2 milhões para homens no primeiro trimestre de 2023 (IBGE, 2023).

Em meio a esta crise, as pessoas têm buscado refúgio na informalidade ou em atividades que não são reconhecidas como relação de emprego, a chamada “economia do bico” (OITAVEN, CARELLI & CASAGRANDE, 2018), a exemplo dos aplicativos de transporte, que surgiram da ideia de economia do compartilhamento. E, quanto a esse entendimento de economia, há cizânia sobre sua real natureza e finalidade, entre denominá-la de economia de compartilhamento ou de economia de acesso. (GERHARD, SILVA & CÂMARA, 2019).

Na análise dos sites destas plataformas *online*, consta que o número de motoristas é vultoso. Na plataforma Uber, há a informação de que, no Brasil, estão inscritos 1 milhão de motoristas, também chamados de “entregadores/parceiros” e 30 milhões de usuários (UBER, 2022). Na plataforma 99 estão inscritos 600 mil motoristas e 18 milhões de passageiros (99, 2023).

Percebe-se, então, que, tomando-se, por exemplo as plataformas Uber e 99, há mais de um milhão de pessoas inscritas como trabalhadores (motoristas/motociclistas), prestando serviço de motorista de aplicativo (UBER, 2023; 99, 2023). Isso significa que é necessário atentar para esse grupo de trabalhadores, a fim de perquirir sobre vários aspectos de suas relações de trabalho, condições de ergonomia, renda, saúde etc.

Sendo assim, surgem os seguintes questionamentos: considerando que esse modelo de trabalho não tem o reconhecimento de vínculo trabalhista no Brasil, até a presente data, há benefícios da economia do compartilhamento em favor desses motoristas? Sob o olhar de um trabalho ainda visto no país como autoempreendedorismo e, portanto, sem proteção social, quais as medidas a serem adotadas por esse novo modelo de trabalho para a garantia e proteção dos seus direitos sociais enquanto coletividade? Quais os impactos sociais e econômicos no âmbito da garantia previdenciária desse mesmo trabalhador?

Para responder a estas questões, este artigo tem como objetivo geral identificar os impactos decorrentes da economia de compartilhamento com a correlação do atendimento dos motoristas de aplicativo no Brasil e, acerca da proteção social, revelar se há conjuntura do sistema sindical e normas previdenciárias para amparar esses trabalhadores.

O assunto tem relevada importância para a sociedade, dada a obrigação governamental decorrente da Constituição Federal (1988) brasileira em vigor, expressamente prevista no seu artigo 193, *caput* e parágrafo único, onde estabelece que “a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça social” e que “o Estado exercerá a função de planejamento das políticas sociais, assegurada, na forma da lei, a participação da sociedade nos processos de formulação, de monitoramento, de controle e de avaliação dessas políticas” (BRASIL, 1988).

2 Metodologia

No tocante à metodologia, este estudo é de natureza aplicada, com abordagem qualitativa. Houve revisão não sistemática da literatura, através de pesquisa exploratória para levantamento bibliográfico de dissertações, teses, livros e periódicos. Ato contínuo, efetivou-se posterior pesquisa seletiva, bem como levantamento documental de dados publicados por órgãos públicos e privados, e da legislação (MARCONI & LAKATOS, 2017).

Os títulos foram extraídos das bases de dados *SciELO* e Periódicos Capes, utilizando-se os indicadores booleanos “AND” e “OR” conectadas às seguintes palavras-chave: economia do compartilhamento, uberização, motoristas de aplicativo, organização sindical e previdência social.

Em seguida, após o resultado da pesquisa exploratória de bibliografia (artigos, teses, periódicos, dissertações, livros) sobre o tema, foi realizada leitura dos títulos e resumos para selecionar os trabalhos que tinham liame com a problemática levantada.

Após a leitura desses trabalhos, foi efetuada pesquisa em sites institucionais e nas legislações, bem como se buscou fontes citadas nesta pesquisa seletiva, para leitura e aprofundamento do tema. As informações sobre dados públicos e legislação foram buscadas paralelamente à leitura da bibliografia selecionada e à construção deste trabalho.

3 A economia de compartilhamento e a uberização do trabalho: uma análise sobre os reflexos em relação aos motoristas de aplicativos

Inicialmente, constata-se que a literatura, em sua maioria, enquadra os serviços prestados por motoristas de aplicativos como usuários da economia de compartilhamento, por tratar-se de serviço e consumo compartilhado (GERHARD *et al.*, 2019).

Para entender se essa economia compartilhada é efetiva e se há ou não benefícios para essa classe de trabalhadores, é preciso compreender a sua tipificação que, no dizer de Gerhard *et al.* (2019), a economia de compartilhamento nada mais é que um modelo mais amplo (guarda-chuva), que abrange a economia do acesso e, predominantemente, representa um padrão de trabalho fundamentado na *aplicação* e nos modelos disruptivos (GERHARD *et al.*, 2019).

Esse novo padrão apresenta desafios lançados por grandes empresas do mercado para que o indivíduo consiga resolvê-los, mediante recompensa (FRANCO & FERRAZ, 2019). Esse cenário leva à adoção de um modelo de relação de trabalho que adota por guia normativo a figura do empreendedorismo. Como consequência, há o aumento da desregulamentação do mercado de trabalho e o enfraquecimento dos direitos sindicais (HUGHES & SOUTHERN, 2019).

Tal forma de relacionamento garante redução de custos para a empresa, porém cria uma situação perigosa para os trabalhadores, considerando estarem desprovidos de qualquer garantia, já que não há nenhum vínculo com a organização, além de ausência de proteção estatal (FRANCO & FERRAZ, 2019).

A economia do compartilhamento (*sharing economy*), é uma forma das pessoas compartilharem recursos através de uma plataforma *online* (FRANCO & FERRAZ, 2019). Contudo, não é utilizada com exclusividade para motoristas de aplicativos. A *sharing economy* apresenta-se em diversas opções: economia circular, economia *peer-to-peer*, economia de soluções, dentre outras (DAVID, CHALON & YIN, 2016).

Na opinião de Franco e Ferraz (2019) a uberização difere da economia do compartilhamento, pois nesta se compartilham objetos, bens e serviços, enquanto através da plataforma Uber o que ocorre é a “venda da força de trabalho” (FRANCO & FERRAZ, 2019, p. 849). Entretanto, contrastando com as condições de trabalho do motorista, ou empregado *uberizado*, a economia compartilhada é um novo

modelo econômico, cujo sucesso se deve à melhoria de experiência do usuário (ABDAR & YEN, 2017).

Nesse contexto, Oitaven *et al.* (2018) alertam para a questão do trabalho humano ser utilizado como mercadoria, o que é proibido pela Organização Internacional do Trabalho (OIT). Para os autores, “não é aceitável a maximização dos benefícios dos consumidores em detrimento das condições de trabalho” (OITAVEN *et al.*, 2018, p. 26).

Para Hughes e Southern (2019) a uberização está ligada à precarização do trabalho e à *gig economy*. Franco e Ferraz (2019) também entendem dessa forma e alertam para a questão: “(...) ao invés de ser uma solução temporária para atenuar os efeitos da crise econômica, este modelo tende a ser ampliado e deve perdurar”. Antunes (2018, p. 65), por sua vez, afirma que “o termo uberização será o léxico dominante no mundo do trabalho se a resistência e a confrontação não forem capazes de obstar o vigoroso processo de precarização estrutural do trabalho”.

Trata-se de tema sobre o qual há controvérsias e, por isso, Oitaven *et al.* (2018) preferem usar a expressão ‘economia do bico’, que se divide em *crowdwork* e *on-demand economy*. Os trabalhos dos motoristas de aplicativo incluíram-se nesta segunda categoria, onde o aplicativo mais conhecido é o Uber.

4 Enquadramento dos motoristas de aplicativo no Brasil

Em seus estudos sobre o mundo do trabalho e o capitalismo, Hughes e Southern (2019) comparam os serviços de táxi e de Uber e demonstram que, apesar da Uber afirmar que os trabalhadores são autônomos e independentes, esta plataforma usa meios de controle do trabalho como, por exemplo, a tecnologia GPS. Os motoristas são incitados a aceitar uma próxima corrida, mesmo sem ter concluído o atendimento corrente. A valoração do atendimento através de uma classificação “por estrelas”, como avaliação do atendimento pelo cliente, impõe ao motorista sempre um *score* mínimo de satisfação. Abaixo disso, ele será penalizado (HUGHES & SOUTHERN, 2019).

Atualmente já existem vários aplicativos de transporte de pessoas. Contudo, no tocante a essa etapa da pesquisa, o estudo analisará apenas as plataformas Uber e 99. A intenção é observar os termos e condições estabelecidos na aderência dos motoristas a estes aplicativos.

Silva e Cecato (2017) optaram pelo aplicativo Uber (cujo nome deu origem ao termo uberização) em suas pesquisas sobre o mesmo tema e, segundo afirmam, para a Uber não há qualquer relação entre a empresa e o motorista que conduz o seu cliente/usuário do aplicativo. Este condutor é denominado “prestador terceiro independente” (SILVA & CECATO, 2017, p. 261). Para a perfeita compreensão do que se pretende perquirir, destaca-se parte extraída dos Termos de Uso da Uber no Brasil (UBER, 2023), que determina:

Você reconhece que a UBER não é fornecedora de bens ou produtos, não presta serviços de transporte ou logística, nem funciona como transportadora, e que todos esses serviços são prestados por parceiros(as) independentes, que não são empregados(as) e nem representantes da UBER, nem de qualquer de suas afiliadas (UBER, 2023, n.p).

O outro aplicativo, denominado 99 (99, 2023), no item 4.8 dos Termos de Uso para motorista, assim determina:

Inexistência de relação de trabalho, vínculo de emprego e outros. Não se estabelece entre o motorista/motociclista parceiro e a 99 qualquer vínculo de natureza societária, empregatícia e/ou econômica, sendo certo que o motorista/motociclista parceiro é livre para realizar corridas quando quiser, bem como para cessar a utilização do aplicativo a qualquer momento, ao seu livre e exclusivo critério. A 99 não possui uma frota de veículos, prestando exclusivamente os serviços de licenciamento e intermediação voltados à facilitação da contratação de serviço de transporte perante um motorista/motociclista parceiro cadastrado no aplicativo (99, 2020, n.p).

Percebe-se que estas plataformas deixam explícito aos interessados em atuar como condutores que não há vínculo empregatício entre elas e as partes, pois estes são parceiros independentes. Delgado (2016) estabelece clara distinção entre relação de trabalho e relação de emprego. A relação de trabalho é o gênero da qual a relação de emprego é a espécie. Esta possui características que a distinguem de uma relação de trabalho *lato sensu* (DELGADO, 2016).

O art. 3º, *caput*, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) (1943), dispõe: “Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.” Já o art. 2º, *caput*, afirma que “considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço” (CLT, 1943).

No caso de validação a afirmação dos proprietários dos aplicativos em seus Termos de Uso, direcionados aos motoristas, pode-se afirmar que a relação entre a plataforma e o motorista não configura uma relação de emprego, pois os riscos da

atividade são assumidos pelo prestador de serviço, e não pela plataforma. Desse modo, o condutor é visto como um trabalhador autônomo (UBER, 2023; 99, 2023).

Observa-se que o trabalhador autônomo é aquele que detém o total poder sobre a sua organização de trabalho. Ele dita suas regras. E aqui surge a incógnita que tem sido objeto de discussão judicial e doutrinária em vários países, haja vista que nesse modelo de negócio, por não caracterizar relação de emprego, o motorista encontra-se à margem da tutela do Direito do Trabalho e, por conseguinte, sem garantia mínima de direitos (SILVA & CECATO, 2017).

Silva e Cecato (2017, p. 270) tratam sobre o tema e esclarecem que:

(...) há um manifesto descompasso entre o ordenamento jurídico e as novas formas de arranjo da economia capitalista da era digital. A caracterização dos prestadores de serviço que se integram àquele serviço certamente passa por um exercício de ponderação entre aqueles elementos principiológicos, até porque iremos encontrar pessoas que se integram ao Uber sem a menor intenção (animus subjetivo) de tornarem-se empregados segundo o conceito tradicional inserto na CLT (SILVA, CECATO, 2017, p. 270).

Por outro viés, as autoras citadas sustentam que há a premente necessidade de regulação dessas relações pelo Direito, ante a necessidade de aprendizado de convivência com essas modalidades inovadoras do mercado, ao mesmo tempo em que é preciso exercer um controle sobre a exploração de trabalho delas advindas (SILVA & CECATO, 2017). Atualmente, no âmbito dos tribunais do trabalho, ainda há divergência de entendimentos quanto à natureza jurídica dessas relações.

4 Questões sindicais

Os motoristas de aplicativo ainda não possuem a sua adequação como de natureza trabalhista empregatícia, exercendo o seu labor em caráter autônomo. E, no mundo cibernético, é visto como um objeto dotado de inteligência, em que nesse novo cenário do trabalho, surge a figura do ‘trabalhador flexível’ (OITAVEN *et al.*, 2018).

A nova organização de trabalho transfere uma certa autonomia ao trabalhador, porém os objetivos e resultados a alcançar são programados pelo contratante. A partir desta análise depreende-se que “o controle por programação ou comandos (ou por algoritmo) é a faceta moderna da organização do trabalho. Passa-se da ficção do trabalhador-mercadoria para a ficção do trabalhador-livre, em aliança

neofeudal com a empresa”(OITAVEN *et al.*, 2018, p. 35).

Essa forma de organização do trabalho é um desafio para o Direito do Trabalho, pois entende-se que um dos objetivos desse sistema de trabalho é justamente burlar o Direito do Trabalho para contratar serviço a baixo custo e eliminar a concorrência (OITAVEN *et al.*, 2018).

A exemplo, observa-se que no site da Uber (2023) consta que, no Brasil, há um milhão de motoristas/motociclistas cadastrados. Esse dado é reflexo do aumento da informalidade, haja vista o atual momento de grave crise econômica. Segundo dados da IBGE, no 1º semestre de 2023, o Brasil indica uma taxa de 8,8% de desempregos, sendo 9,4 milhões de pessoas desempregados, em que 3,9 milhões se encontram desalentadas e 18,9% correspondem a taxa de subutilização de empregos (IBGE, 2023).

Além da problemática relativa ao desemprego estrutural, cabe destacar que, em pesquisa realizada por Carelli, citado em Almeida (2020), 70% dos motoristas entrevistados tinham uma jornada de trabalho maior que 44 horas semanais, enquanto 22,5% trabalhavam em torno de 71 a 90 horas por semana. E mais, para 37,5% dos motoristas, o Uber representava a segunda fonte de renda. Com base nesta pesquisa Almeida (2020) conclui que não para aqueles que só tinham o Uber como fonte de renda, precisam trabalhar muito mais horas por dia a fim de conseguir suprir suas necessidades, inclusive as de manutenção do seu instrumento de trabalho, que gera riscos à segurança dos próprios condutores e dos passageiros.

Estas questões de duração de trabalho provocam reflexos na saúde e segurança do trabalhador, além da baixa remuneração, que é por si só uma fragilidade do sistema (ALMEIDA, 2020). E mais:

Não podemos deixar de mencionar as vulnerabilidades que decorrem das dificuldades de atuação coletiva desses trabalhadores. Ainda que não sejam enquadrados como empregados, esses trabalhadores constituem peças minúsculas de uma enorme engrenagem organizada e aparelhada, que são as empresas para as quais prestam serviços, de modo que somente uma atuação coletiva também organizada teria condições de enfrentar este obstáculo, colocando as partes em condições de igualdade para negociar. (ALMEIDA, 2020, p. 11).

Diante dessa constatação uma nova discussão surge ao tratar sobre as crises do capitalismo contemporâneo e suas repercussões nas crises dos sindicatos (VASCONCELOS FILHO, 2008). Urge evocar as circunstâncias que precederam essa situação dos motoristas de aplicativos, cujo vínculo laboral ainda não está

definido no Brasil (ANTUNES, 2018).

Nesse sentido, até a década de 80 do século XX, o capitalismo era apresentado com característica pautada na produção predominantemente. Contudo, os discursos de Margaret Thatcher e Ronald Reagan propuseram uma nova lógica não mais pautada no capital produtivo, mas sim no especulativo. Esse fato gerou uma crise no capitalismo e, por consequência, houve repercussões no sistema sindical através de diversas crises (VASCONCELOS FILHO, 2008).

A crise da desfiliação tem direta relação com o desemprego estrutural, não existente à época do Estado de bem-estar social que, em matéria de desemprego, tinha a sua característica como conjuntural. Neste contexto, a filiação sindical era favorecida através da classe operária, fato este não existente no Estado mínimo por temor dos operários de perder seus empregos (VASCONCELOS FILHO, 2008).

Além disso, o sindicalismo se fragmentou a partir de outras crises: a supremacia do setor de serviços, da não inclusão no sindicalismo dos novos movimentos sociais, do descompasso entre o obreirismo industrial e as novas alternativas comunicacionais e discursivas, e, da verticalização do movimento sindical com a não inclusão dos excluídos neste movimento (VASCONCELOS FILHO, 2008).

5 Da receita previdenciária: direitos sociais dos motoristas de aplicativo

Ao analisar a “Lei do Uber”, Almeida (2020) identifica que uma das vulnerabilidades dos motoristas de aplicativo é a questão previdenciária. Como não se enquadra como empregado, o motorista inclui-se na categoria de contribuinte individual. O Decreto nº. 9.792 (2019) regulamenta a inscrição do motorista de transporte individual de passageiros como contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social (RGPS).

O motorista pode ainda contribuir como Microempreendedor Individual (MEI). A competência para regulamentação e fiscalização nesta matéria é do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive no que diz respeito à inscrição do motorista como contribuinte individual (Decreto nº. 9.792, 2019).

O parágrafo 11, do art. 28, da Lei nº. 8.212 (1991), prevê que o salário de contribuição deste contribuinte será de 20% do rendimento bruto do transporte. O art. 21, *caput*, do normativo prevê que a alíquota de contribuição ao RGPS (do contribuinte individual) será de 20% sobre o salário de contribuição (Lei nº. 8.212, 1991).

São excluídos da base de cálculo do salário de contribuição os gastos despendidos com combustível, manutenção do veículo e pedágio. Para Alencar (2019) o espírito da lei está correto, haja vista que boa parte da remuneração paga pelos passageiros é direcionada a estas despesas. Portanto, a remuneração sobre a qual incidirá o cálculo do salário de contribuição será aquela que, deduzidos os gastos com as despesas acima elencadas, o motorista auferiu (ALENCAR, 2019).

Os motoristas de aplicativo, na condição de contribuinte individual, contribuindo com 20% do salário de contribuição, terão direito à aposentadoria por tempo de contribuição, por invalidez, por idade e ao auxílio-doença. Além disso, será garantido aos dependentes a pensão por morte e o auxílio-reclusão (ALENCAR, 2019).

Há, ainda, a possibilidade de o contribuinte optar pela inscrição no Plano Simplificado de Previdência, cujas alíquotas são reduzidas a 11% ou 5% sobre o valor do salário-mínimo, conforme dispõe o § 2º, I e II, do art. 21, da Lei nº. 8.212 (1991). O *caput* do mesmo dispositivo prevê que o contribuinte não terá direito à aposentadoria por tempo de contribuição (BRASIL, 1991).

Na hipótese de o motorista contribuinte individual optar pela alíquota de 5% (cinco por cento), deverá inscrever-se como MEI. Sua contribuição será recolhida através do Documento de Arrecadação do Simples Nacional (ALENCAR, 2019). No quesito dos que já são aposentados e prestam serviços de motorista de aplicativo, deverão contribuir ao RGPS em relação ao que auferirem com a atividade, consoante disserta o § 4º, do art. 12, da Lei nº. 8.212 (BRASIL, 1991).

A problemática está no fato de que o valor que o motorista recebe muitas vezes não supre sequer suas necessidades básicas, quiçá o valor de uma contribuição à previdência social. Essa é uma das razões que justificam o baixo índice de filiação destes trabalhadores ao Regime Geral de Previdência Social - RGPS, causando a falta de proteção previdenciária (ALMEIDA, 2020).

6 Resultados e discussão

Os resultados da pesquisa demonstram que, para resposta ao primeiro questionamento levantado, não foi constatado benefício para o motorista, apenas para o usuário do serviço, que geralmente é prestado a menor custo e facilita a mobilidade. Os aplicativos utilizam a roupagem de liberdade e autonomia para o motorista, porém, tal liberdade não é completa, tampouco sua autonomia. Há uma forma diferente de organização do trabalho, que é feita através do controle por programação ou algoritmos.

No tocante a que medidas devem ser adotadas para dar garantia e proteção dos seus direitos sindicais, verificou-se que não há nenhuma norma que legitime essa categoria de trabalhadores como detentores de direitos trabalhistas, haja vista o não reconhecimento da relação de emprego. É necessário que haja regulamentação legal desta nova forma de relação de trabalho.

Por consequência, tendo em vista a falta da regulamentação para proteção desta categoria, o Estado, através da “Lei do Uber”, inseriu o motorista na qualidade de contribuinte individual. Há um benefício no tocante ao cálculo de sua alíquota, pois o salário de contribuição é calculado retirando-se os custos com combustível, manutenção do veículo e pedágio. Ele tem a opção de contribuir com alíquotas menores, porém, não lhes serão garantidos os benefícios a que tem direito quando contribui com a alíquota de 20%. Ele ainda pode cadastrar-se como MEI.

Entretanto, há um impasse, pois, enquanto o custo pelo serviço prestado é baixo, o que o condutor obtém a título de remuneração do seu trabalho geralmente supre apenas as necessidades básicas respectivas. Desse modo, falta-lhe receita que propicie condições mínimas para contribuir. Sendo assim, o reconhecimento da existência de relação de emprego entre o detentor da plataforma e o motorista fará com que a obrigação de realizar o pagamento da contribuição previdenciária passe ao empregador, sendo este um contribuinte em menor proporção.

Os impactos da economia do compartilhamento, no quesito de aplicativos para transporte de passageiros, são negativos, uma vez que o motorista: necessita atingir metas; tem uma longa jornada normal de trabalho (que, muitas vezes, é sua segunda fonte de renda), que poderá causar problemas de saúde e segurança; e não está em condições de negociar com as empresas, haja vista a ausência de organização coletiva. Percebe-se vantagem apenas para o usuário do serviço e para

as empresas nesse segmento.

Quanto às garantias sindicais, além de regularização da categoria, é preciso a adaptação dos sindicatos ao novo modelo de trabalho pós-moderno, para admitir uma nova forma de emancipação e a ressignificação do sistema sindical para atender a nova morfologia do mundo do trabalho. No tocante à garantia previdenciária, cabe ao Estado implementar medidas para garantir o bem-estar social, nos termos do artigo 193 da CF.

7 Considerações

A partir das abordagens das seções anteriores, percebe-se que há controvérsias sobre a nomenclatura que se dá ao modelo econômico adotado pelos aplicativos de transporte de passageiros. Apesar dos aplicativos estudados sustentarem que se trata de economia compartilhada, muitos autores entendem que não se trata de *sharing economy*, mas de “economia de acesso”, “economia de bico”, “economia por demanda”.

Outros autores entendem que paralelamente à questão da economia do compartilhamento há a definição de uberização da economia e do trabalho. Depreende-se que são fenômenos diferentes, em que pese este poder ser consequência do tipo de economia adotada por algumas plataformas digitais, a exemplo das de transporte de passageiros.

Dentro desta imersão sobre em que modelo estes *apps* se encaixam, percebe-se que a relação de trabalho entre os motoristas e as plataformas está travestida de uma relação de parceria, autonomia e independência. Porém, esta relação está baseada no controle por programação, consequência da era da informação.

Os contratos de adesão aos *apps* deixam claro que o motorista é um parceiro autônomo, sem nenhum vínculo com a plataforma. Mas, considerando as disposições legais que definem o trabalho subordinado, constata-se que na forma em que foi estabelecida a relação com os motoristas de aplicativo, o que ocorre é uma subordinação disfarçada, haja vista que ao passo que o motorista recebe autonomia de um lado, o controle por programação a retira nas formas de estabelecimento do valor das corridas, valoração por meio de avaliação do usuário e consequentes penalizações.

Quanto aos direitos sindicais, percebe-se que há evidente necessidade de uma nova versão sindical que acompanhe a necessidade do atual momento e modelo de trabalho aqui abordado. No quesito da previdência, há legislação disponível, enquanto trabalhadores autônomos.

A literatura, em sua maioria, enquadra esses serviços como economia de compartilhamento. Por sua vez, revela que há muito o Brasil enfrenta crises do sindicalismo e, finalmente, que para essa modalidade de trabalhador não ligado a uma relação de vínculo empregatício, estaria enquadrado na modalidade de contribuinte previdenciário autônomo ou individual. Porém, foi visto que há pouca vinculação dessa categoria ao sistema previdenciário.

Como contribuição, este trabalho pretende auxiliar na identificação de um novo marco regulatório visando resguardar garantias mínimas de dignidade profissional daqueles empreendedores compulsórios, vinculados a este tipo de plataforma digital (*app*), dentro da expectativa de uma nova sistemática de atendimento sindical e programa de previdência social.

A título de limitação, a pesquisa não mensura a proporção impactos inerentes ao exercício dessa modalidade de trabalho, razão pela qual os autores recomendam uma pesquisa quali-quantitativa, para obtenção de dados que possam contribuir cientificamente, com o objetivo de propor medidas que venham a sanar os problemas identificados, visando a proteção sindical e social dessa categoria profissional.

Referências

ABDAR, M., & Yen, N. Y. (2017, march). A Survey on Sharing Economy and Its Effect on Human Behavior Changes. **International Conference on Advanced Information Networking and Applications Workshops (WAINA)**, Taipei, Xinyi, Taiwan, 31, pp. 99-103.

ALENCAR, H. A. (2019, julho 11). Motorista de *App* (Uber, 99 e Cabify) e a contribuição previdenciária “obrigatória”. **LFG**. Disponível em: <https://www.lfg.com.br/conteudos/artigos/geral/motorista-de-app-uber-99-e-cabify-e-a-contribuicao-previdenciaria-obrigatoria> .

ALMEIDA, F. C. de. (2020, janeiro/abril). A “Lei do Uber” e o direito fundamental ao trabalho digno: análise da tramitação do projeto que deu origem à Lei nº. 13.640/18 à luz das vulnerabilidades dos motoristas de aplicativos. **Revista Eletrônica da Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro, 3(1)**. Disponível em: <https://revistaeletronica.pge.rj.gov.br/pge/article/view/114/81> .

ANTUNES, R. (2018). **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital** São Paulo: Boitempo, 2018.

BRASIL (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm .

BRASIL (1943) **Consolidação das Leis do Trabalho: Decreto nº. 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação da Leis do Trabalho. Rio de Janeiro, RJ. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm .

BRASIL. IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Notícia, 2022. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2022-05/ipea-brasil-tem-15-milhao-de-motoristas-e-entregadores-de-produtos>

DAVID, B., CHALON, R., & Yin, C. (2016, october/november). Collaborative Systems & Shared Economy (Uberization): Principles & Case Study. 2016 **International Conference on Collaboration Technologies and Systems (CTS)**, Orlando, FL, USA. doi: 10.1109/CTS.2016.0029.

BRASIL (2019) **Decreto nº. 9.792, de 14 de maio de 2019. Regulamenta o inciso III do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a exigência de inscrição do motorista de transporte remunerado privado individual de passageiros como contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social**. Brasília, DF. DOU, 2019. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/d9792.htm

DELGADO, M. G. **Curso de direito do trabalho**. 15a ed. São Paulo: LTr, 2016.

Franco, D. S., & F. D. L. da S. Uberização do trabalho e a acumulação capitalista. **Cadernos EBAPE**, 17 (Edição Especial), 844-856. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/1679-395176936>.

GERHARD, F., SILVA, J. T., Jr., & CÂMARA, S. F. (2019, outubro/dezembro). Tipificando a economia do compartilhamento e a economia do acesso. **Revista Organizações & Sociedade**, 26 (91), 796-814. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/1984-9260919>.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4a ed. São Paulo: Atlas, 2002.

Gil, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6a ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HUGHES, C., & SOUTHERN, A. (2019). The world of work and the crisis of capitalism: Marx and the Fourth Industrial Revolution. **Journal of Classical Sociology**, 19(1), 59-71.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2023a). Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio Contínua - PNAD **Contínua**: séries históricas. Brasil: Autor, 2020a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?edicao=29516&t=series-historicas>

BRASIL (1991). **Lei nº. 8.212, de 24 de julho de 1991. (1991)**. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8212cons.htm .

MARCONI, M. de A., & LAKATOS, E. M. (2017a). **Fundamentos da metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MARCONI, M. de A., & LAKATOS, E. M. (2017b). **Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2017.

OITAVEN, J. C. C., CARELLI, R. de L., & CASAGRANDE, C. L. **Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos**. Brasília: Ministério Público do Trabalho, 2018.

Disponível em: https://csb.org.br/wp-content/uploads/2019/01/CONAFRET_WEB-compressed.pdf .

SILVA, J. C. T. da, & CECATO, M. A. B. (2017). A uberização da relação individual de trabalho na era digital e o direito do trabalho brasileiro. **Cadernos de Direito Actual**, (7), 257-271. Disponível

em:<http://www.cadernosdedereitoactual.es/ojs/index.php/cadernos/article/view/227> .

UBER. (2020a). **Brasil - Termos de uso**. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=general-terms-of-use&country=brazil&lang=pt-br>

UBER. (2022b). **Fatos e dados sobre o Uber**. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>

VASCONCELOS FILHO, Oton de A. **Liberdades sindicais e atos anti sindicais: a dogmática jurídica e a doutrina da OIT no contexto das lutas emancipatórias contemporâneas**. São Paulo: LTr, 2008.

99. (2023). **Sobre a 99**. Disponível em: <https://99app.com/sobre-a-99/>

99. (2023). **Termos de Uso Motorista/Motociclista Parceiro - 99**. Disponível em: <https://99app.com/legal/termos/motorista/>