

FACULDADE DE DIREITO DE VITÓRIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

LEANDRO CASSINI LUZ SOARES

**ANÁLISE DAS MOTIVAÇÕES JURÍDICAS QUE ENSEJAM A PROPOSITURA DO
PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 12/2024 NO QUE TANGE À RELAÇÃO
JURÍDICA EXISTENTE ENTRE OS MOTORISTAS AUTÔNOMOS E AS
PLATAFORMAS DIGITAIS DE INTERMEDIÇÃO**

VITÓRIA
2024

LEANDRO CASSINI LUZ SOARES

**ANÁLISE DA MOTIVAÇÕES JURÍDICAS QUE ENSEJAM A PROPOSITURA DO
PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 12/2024 NO QUE TANGE À RELAÇÃO
JURÍDICA EXISTENTE ENTRE OS MOTORISTAS AUTÔNOMOS E AS
PLATAFORMAS DIGITAIS DE INTERMEDIÇÃO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Graduação em Direito da Faculdade de Direito de Vitória, como requisito parcial para aprovação na disciplina Projeto de Conclusão de Curso.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Alessandra Lignani.

VITÓRIA
2024

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, que é o meu Guia e, com sua permissão, foi possível chegar até este momento.

Ao meu pai, Leonardo, meu exemplo de vida, o homem que moldou o meu caráter, tudo que sou hoje é reflexo de sua criação. Sempre esteve por mim e nunca poupou esforços para nos dar uma vida digna, me ensinando com seu viver a importância da família e, a você, sou infinitamente grato. À minha mãe, Clarissa, palavras não são suficientes para denotar o maior sentimento de amor que tenho por você, a razão do meu viver. Clarissa que, para mim, é sinônimo de pureza, a joia mais rara deste mundo é o seu coração!

À minha amada irmã, Ana Clara, minha princesa e protegida, minha parceira de vida, que eu amo com todo o meu coração e, para sempre será eu e você. Te desejei tanto que Deus te enviou para nossas vidas como um anjo. À minha avó, minha segunda mãe, Celeste, que reflete verdadeiramente toda a beleza de seu nome, afinal, alguém como você não pode ser desse mundo, você é uma pessoa ímpar, obrigado por ser sempre presente na minha vida. Aos meus avós, Toninho, Alberto e Mara, grato sou por todo amor, suporte e cuidado que tiveram comigo.

À minha namorada, Fernanda, que desperta o meu mais puro e verdadeiro sentimento de amor. Sou extremamente grato por todo o companheirismo e parceria, sou feliz por ter você ao meu lado, certo de que, juntos, realizaremos os nossos sonhos, vivendo o nosso pra sempre. Que o amor, a felicidade e a saúde nos acompanhem.

Aos meus amigos, Gabriel S., Ricardo R., Arthur C., Davi T., Gabriel C., Mateus P., Lucas N., Matheus C., Lucas O. e Pedro S., os quais desde que me entendo por gente são meus irmãos de vida. É um prazer inenarrável, uma honra ter vocês em minha vida. Espero feliz pelos dias em que contaremos nossas histórias para nossos filhos.

À minha orientadora, Alessandra Lignani, expresso minha gratidão, por toda a disposição e a cooperação, para me conduzir ao caminho que alcançou este trabalho, obrigado por toda a parceria e paciência que teve comigo. Por fim, ao meu ilustríssimo tio, Marcone, que foi fundamental no desenvolvimento deste trabalho, me orientando e compartilhando comigo seu notório saber. A todos vocês, afirmo a minha sincera gratidão.

RESUMO

Este trabalho analisa as motivações jurídicas que ensejaram a propositura do Projeto de Lei Complementar nº 12/2024, que visa a regulamentação da relação jurídica entre motoristas autônomos e plataformas digitais de intermediação. A pesquisa examina os principais aspectos legais e sociais dessa relação, em contrapartida das relações tradicionais de emprego e abordando as implicações de uma regulação específica para a economia digital. Dividido em três capítulos, o estudo discute a influência das plataformas no mercado de trabalho, as definições e os direitos propostos no projeto de lei e os potenciais efeitos da implementação do da eventual lei complementar. A partir de uma análise teórica e jurídica, conclui-se que o projeto representa um avanço na adaptação das normas trabalhistas brasileiras ao contexto digital, buscando um equilíbrio entre a proteção social e a flexibilidade inerente ao trabalho autônomo.

Palavras-chave: Direito do Trabalho, Motoristas Autônomos, Plataformas Digitais, Projeto de Lei nº 12/2024, Regulamentação.

ABSTRACT

This study analyzes the legal motivations that promoted the proposal of Complementary Law Project No. 12/2024, which aimed the regulating of the legal relationship between autonomous drivers and digital intermediation platforms. This research examines the main legal and social aspects of this relationship, contrasting it with traditional employment relationships and addressing the implications of specific regulation for the digital economy. Divided into three chapters, the study discusses the impact of platforms on the labor market, the definitions and rights proposed in the bill, and the potential effects of implementing the complementary law. From a theoretical and legal analysis, the conclusion is that the project represents progress in adapting Brazilian labor standards to the digital context, seeking a balance between social protection and the flexibility inherent to autonomous work.

Keywords: Labor Law, Autonomous Drivers, Digital Platforms, Law Project No. 12/2024, Regulation.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	6
2. NOVAS PERSPECTIVAS DE RELAÇÃO DE TRABALHO PROVENIENTES DAS PLATAFORMAS DIGITAIS	9
2.1 AS PLATAFORMAS DIGITAIS NO BRASIL	11
2.2 RELAÇÃO DE TRABALHO X RELAÇÃO DE EMPREGO	13
3. PROJETO DE LEI 12/2024: DEFINIÇÕES E ENQUADRAMENTO DOS MOTORISTAS	17
3.1 MOTIVAÇÕES JURÍDICAS PARA A CRIAÇÃO DO PROJETO DE LEI	19
3.2 APLICAÇÃO DE DIREITOS DE NATUREZA TRABALHISTA E PREVIDENCIÁRIA PARA UMA RELAÇÃO EM QUE NÃO SE RECONHECEU O VÍNCULO DE EMPREGO.....	21
4. EFEITOS DA IMPLEMENTAÇÃO DA LEI COMPLEMENTAR DO PROJETO DE LEI 12/2024	24
4.1 CONSEQUÊNCIAS A NÍVEL ECONÔMICO DO PROJETO DE LEI 12/2024 ..	25
4.2 DECISÕES ESTRANGEIRAS E O ENQUADRAMENTO JURÍDICO DOS MOTORISTAS QUE UTILIZAM O APLICATIVO UBER	28
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	31
REFERÊNCIAS.....	33

1. INTRODUÇÃO

A Uber emergiu como uma força transformadora em diversos setores da sociedade brasileira, configurando-se como uma empresa de tecnologia materializada em um aplicativo, no qual se viabiliza que usuários demandem por transporte privado a motoristas independentes.

Nesse sentido, até então, diante da ausência de regulamentação específica para esta relação jurídica estabelecida entre a plataforma digital e os chamados motoristas parceiros, proveniente da revolução digital, por conseguinte, estabeleceu-se uma polêmica que, cotidianamente, tornou-se pauta de constantes discussões no âmbito do Judiciário.

De um lado, tinha-se a pretensão de se atrelar estes motoristas a uma relação de emprego junto ao aplicativo e, de outro, a concepção de que esta relação se trata de uma parceria comercial, de natureza civil, porquanto não preenche, concomitantemente, todos os requisitos dispostos nos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho.

Antes de analisar qualquer requisito, há de se reconhecer que a Uber se configura como uma empresa de tecnologia – muito embora parte da jurisprudência, mesmo afastando o vínculo de emprego em razão da ausência de subordinação, reconhece que a Uber é empresa de transporte e, por conseguinte, reconhece a relação de trabalho – na qual o seu serviço é aproximar um motorista independente a um usuário que necessita se deslocar ou fazer entregas de itens, tudo conforme a escolha de ambos os usuários, prevalecendo o interesse do motorista “parceiro” e do usuário.

Deste modo, nota-se que esta revolução do digital enseja novas perspectivas acerca dos limites da subordinação jurídica presente nas relações de emprego, respaldadas pela Consolidação das Leis Trabalhistas, uma vez que altera a dinâmica da subordinação (CASSAR, 2017, p. 12). Assim, a plataforma se mantém por meio da utilização de seus produtos e não por meio de “profissionais” cadastrados em sua plataforma.

No caso da Uber, a plataforma cumpre seu papel de facilitar a comunicação entre os chamados “motoristas parceiros”, que desejam prestar seus serviços de forma autônoma de transporte individual privado, regidos pela Lei 13.640/2018 e usuários

que desejam contratar o referido serviço, sendo assim, viabiliza a conexão desses serviços à demanda por meio de uma plataforma digital: a Uber. Esta dinâmica ocasionou a chamada Economia Colaborativa, a qual se dá por meio da intermediação do trabalho de forma eletrônica, conforme assevera Robson Duarte Barbosa (2006).

Neste viés, milhares de motoristas se cadastram na plataforma tendo a perspectiva de que se configura como uma oportunidade de gerar rendimentos, seja fonte de renda principal ou extra, visto que os serviços são disponíveis a milhares de usuários/cidadãos que buscam tal serviço autônomo. Assim, este fato tem gerado um efeito transformador na sociedade, vez que viabiliza conforto e sustentabilidade além do bom aproveitamento de bens e serviços. Contudo, imperioso reconhecer o desafio de se regulamentar o trabalho na era digital, com fulcro na necessidade de encontrar soluções jurídicas que sejam capazes de garantir os direitos dos trabalhadores.

No primeiro capítulo, é traçada uma análise a respeito das mudanças estruturais que as plataformas digitais trouxeram ao mercado de trabalho, tendo em vista que a economia digital trouxe uma nova perspectiva aos trabalhadores autônomos, que dela se utilizam, de modo a oferecer maior flexibilidade e autonomia. Por conseguinte, acarreta debates a vulnerabilidade dos motoristas no que tange à segurança jurídica, visto que esses trabalhadores autônomos não se enquadram nas relações de emprego.

A análise no referido capítulo ressalta a urgência de uma regulação que dê um fim ao intenso debate jurídico e social, que reconheça as particularidades desse vínculo, preservando a independência que é conferida aos motoristas por meio das plataformas e promova um equilíbrio entre inovação e direitos previdenciários.

O segundo capítulo volta sua análise para as definições e disposições propostas pelo Projeto de Lei 12/2024, abrangendo as motivações jurídicas e políticas que nortearam sua proposição. A proposta de regulamentação reconhece explicitamente os motoristas independentes como trabalhadores autônomos, garantindo-lhes, no entanto, um conjunto de direitos, como a contribuição para a previdência e uma remuneração mínima proporcional ao trabalho realizado.

Essa abordagem é, de fato, relevante, pois a ideia apresentada é de que o Projeto representa uma tentativa inovadora de oferecer aos trabalhadores de plataformas um modelo de proteção que, embora sem vínculo empregatício, fornece uma segurança

econômica mínima, respeitando a natureza flexível da relação, entretanto, a partir do momento em que se tem uma regulação que estipule valores mínimos e máximos para o serviço prestado pelos autônomos, morre daí um dos pilares fundamentais da relação, que é justamente a flexibilidade.

O segundo capítulo também destaca como o projeto se distancia das normas tradicionais de trabalho ao criar uma categoria especial de “autônomos por plataforma”, trazendo consigo um desafio normativo e conceitual, mas que é fundamental para adaptar o Direito do Trabalho às novas formas de organização do mercado. Essa regulamentação busca alcançar um acordo entre autonomia e proteção, resguardando a dignidade dos trabalhadores sem impedir que as plataformas e os próprios motoristas operem em seu modelo de negócio digital.

O terceiro capítulo expande a análise para as possíveis repercussões econômicas e sociais da implementação do Projeto de Lei 12/2024. A partir de uma perspectiva econômica, explora-se a “*public choice*” (Teoria da Escolha Pública) para entender os interesses dos atores envolvidos na relação: motoristas, plataformas, consumidores e o próprio Estado.

O método utilizado para esta monografia foi o Dedutivo, com base na obra “Manual de Metodologia da Pesquisa no Direito”, de Orides Mezzaroba (2023), na qual o autor manifesta que o método dedutivo tem como ponto de partida argumentos gerais e de chegada os argumentos particulares. Assim, compreende-se que, em seu princípio, utiliza-se de argumentos considerados verídicos e inquestionáveis, para, com sua análise, alcançar conclusões formais, tendo em vista que essas conclusões ficam restritas à lógica de suas premissas.

Diante do exposto, busca-se analisar: quais as motivações jurídicas que ensejam a propositura do Projeto de Lei Complementar 12/2024, no que diz respeito às suas fundamentações jurídicas que o justificam?

2. NOVAS PERSPECTIVAS DE RELAÇÃO DE TRABALHO PROVENIENTES DAS PLATAFORMAS DIGITAIS

O Direito do Trabalho, desde o seu surgimento, acompanhando o processo de industrialização, esteve suscetível a mudanças ao passo que a humanidade progrediu cientificamente, visto que tais avanços imperam sobre o ritmo de produção. Logo, evidenciou-se a necessidade de regulamentar o trabalho, o que se originou da intervenção estatal, tendo em vista as reivindicações da sociedade. Dessa forma, tornou-se imprescindível que o Estado criasse um mecanismo para a proteção do trabalhador, o que se deu pela criação das normas jurídicas que constituem o Direito do Trabalho (POLI; HAZAN, 2013).

Ainda nessa esteira, as normas jurídicas trabalhistas possuem o dever de delimitar os direitos e deveres presentes nas relações de trabalho, com o intuito de garantir segurança jurídica nestas relações. Sendo assim, não resta dúvidas de que, conforme as relações de trabalho se alteram com os avanços tecnológicos, espera-se que as normas jurídicas sejam adaptadas a estas novas concepções do trabalho, frutos da modernidade, pois, uma vez nascidas novas modalidades dessas relações, nota-se certa dificuldade em sua regulamentação, haja vista a falta de requisitos jurídicos para se configurar a relação de emprego (MENDONÇA; ALMEIDA, 2014).

Muito embora exista o dever de regulamentar as novas relações de trabalho, é preciso que a norma jurídica seja eficaz e efetiva, observando o bem jurídico tutelado para que lhe seja garantido os direitos pretendidos, conforme aponta Maurício Godinho Delgado, em sua obra "Direitos fundamentais na relação de trabalho" (2007, p. 35):

A efetividade dos direitos fundamentais do trabalho exige a mobilização de todos os setores da sociedade, desde o Estado, responsável por garantir a aplicação das leis e políticas públicas, até a sociedade civil, que deve atuar na defesa dos direitos dos trabalhadores, e o Judiciário, que tem papel fundamental na interpretação e aplicação das normas trabalhistas.

O mesmo autor, em sua obra "Curso de Direito do Trabalho" (2019), trata acerca do dever de regulamentar as novas relações de trabalho, haja vista a necessidade de se alcançar um Direito do Trabalho dinâmico e adaptável às hodiernas formas de trabalho, como a do tema em pauta, de forma que reconheça a autonomia dos trabalhadores sem abrir mão da proteção de seus direitos fundamentais.

Nesse sentido, urge compreender quais são as motivações por trás da criação do Projeto de Lei 12/2024 e se este será efetivamente benéfico aos motoristas por aplicativo.

A chamada “era digital” é marcada pela revolução da tecnologia em todas as esferas que se podem imaginar, isto é, em todas as suas relações, ressignificando, assim, o conceito de globalização por meio da *internet*, o que refletiu diretamente nas relações jurídicas, tendo em vista o surgimento das plataformas digitais, que permitem novas experiências com contratos de compra e venda, a título de exemplo.

O mundo, então, evoluiu de modo a revolucionar as mais variadas relações com o advento das plataformas digitais, no que diz respeito à correlação entre estas e os provimentos legais que regulam suas similares, sendo que dentre elas o presente artigo coloca infocus a relação de trabalho.

Torna-se imprescindível destacar, portanto, a importância do debate desta temática, tendo em vista que atualmente, no Brasil, mensurar a quantidade de plataformas digitais operantes se tornou um desafio, com o exacerbado surgimento de novas delas no mercado, haja vista terem se transformado em um próprio modelo de negócio.

Tal modelo possui um formato que é possível assemelhar ao de um *shopping center*, conforme afirmam Oliveira, Carelli e Grillo (2020, p. 2613); que compreendem o modelo como uma feira, onde se tem “o espaço, tempo, organização e estrutura sobre a qual os mercadores se apoiam para realizar negócios”, concluindo, assim, que:

O administrador do shopping center aluga as lojas e mantém toda a infraestrutura (limpeza, segurança, energia, propaganda, estacionamento, acesso, organização etc.) para que os comerciantes possam se encontrar com os possíveis clientes para que realizem negócios entre eles.

Para abordar o desenquadramento dessas novas relações de trabalho no Direito do Trabalho, torna-se indispensável a revalidação do que Orlando Gomes relatou em sua obra “O destino do direito do trabalho”, em 1957 (p. 154), sendo tal conjectura totalmente aplicável aos tempos atuais, demonstrando o ciclo evencilhado ao Direito do Trabalho, no que tange às evoluções da humanidade ao decorrer do tempo:

As ideias que, no particular, foram concebidas e fecundadas no curso do século XIX não correspondem mais à realidade dos dias presentes. Não obstante, continuam a influir na organização das relações de trabalho, condensadas em fórmulas caducas. Mas, a despeito de sua inadequação, tais ideias continuam a se projetar sobre a realidade nova, ofuscando-a em vez de clareá-la [...] A perpetuação dessas concepções imprime às

instituições do Direito do Trabalho um aspecto de senilidade, que contrasta vivamente com o viço de sua compleição juvenil.

Foram essas ideias nascidas no século XIX, que informaram as instituições trabalhistas vigorantes na atualidade.

Ocorre que a ausência de uma regulamentação específica, diferente das já mencionadas – que são amplas e não tratam sobre disposições especificadas da relação –, acarreta um debate jurídico e político que culmina tanto nos inúmeros processos judiciais que debatem sobre a existência ou não de vínculo empregatício, quanto nos aflorados discursos a respeito da situação dos motoristas independentes, dos quais facilmente se exprime um viés político, visando a tributação sobre uma categoria que ainda não foi atingida pela pelas “mãos” do Governo, no que tange aos impostos e recolhimentos para a previdência.

2.1 AS PLATAFORMAS DIGITAIS NO BRASIL

Ab initio, é imperioso compreender o conceito de plataformas digitais como ambientes virtuais que possibilitam a interação entre pelo menos duas partes, os chamados usuários, permitindo-lhes o contato e o compartilhamento de informações um com o outro, seja entre indivíduos, empresas e instituições.

Não obstante, há quem defenda que as plataformas não se configuram somente como instrumento ou ferramenta. Entretanto, por sua natureza, as plataformas digitais romperam com qualquer noção como fruto da revolução do digital, visto que trouxeram novas perspectivas para se enxergar o mundo, o que refletiu diretamente nas relações sociais, jurídicas e comerciais.

Deste modo, é possível destacar que seu modelo se baseia também na criação de *networks* escaláveis, os quais permitem grandes efeitos de rede e conectividade, encontrando tal conjectura respaldo doutrinário à luz do entendimento de Michael Katz e Carl Shapiro (1994), que entendem por “efeitos de rede” às eficiências obtidas em razão da coordenação propiciada pela interação entre vários sujeitos com interesses compatíveis ou complementares.

Nesse contexto, elas possibilitam a criação, a distribuição e o consumo de conteúdo digital, abrangendo redes sociais, aplicativos, *sites* e serviços *online*. Na mesma toada, Alex Moazed e Nicholas Johnson (2016) explicam o entendimento de que as

plataformas permitem a criação de comunidades e mercados por meio dos quais os seus usuários podem interagir e contratar, ou seja, manifestar diversas relações jurídicas.

Logo, o fato gerador do sucesso das plataformas digitais se procede quando o mundo se torna mais conectado, fazendo com que o patrimônio de uma parte importe menos do que os recursos que ela pode acessar, tendo em vista que a plataforma é um espaço para conectar usuários, permitindo trocas comerciais, ofertas de serviços e entretenimento.

Diante disso, cumpre validar que a inserção de novas tecnologias, na modernidade, emerge por novas organizações laborais, de tal modo que reestrutura os modelos clássicos de relações de trabalho (MENDONÇA; ALMEIDA, 2014), especialmente no que tange à ruptura destas relações, proveniente do transporte por aplicativo, com o padrão tradicional de emprego, no qual o empregador detém o controle direto sobre o trabalhador.

Nesse sentido, é possível destacar o Projeto de Lei 2.768/2022, que é uma tentativa de regulação e fiscalização de todas as plataformas digitais no Brasil, diferentemente do Projeto de Lei 12/2024 que tem a finalidade de regular tão somente a relação jurídica entre os motoristas independentes que prestam serviço de transporte privado intermediado por plataformas digitais. O Projeto de Lei 2.768/2022, em seu artigo 6º traz a seguinte definição para as plataformas digitais:

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se as seguintes definições:

[...]

II - plataformas digitais: aplicações de internet, de acordo com o inciso VII do art. 5º da Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014, executadas nas seguintes modalidades:

- a) serviços de intermediação online;
- b) ferramentas de busca online;
- c) redes sociais online;
- d) plataformas de compartilhamento de vídeo;
- e) serviços de comunicações interpessoais;
- f) sistemas operacionais;
- g) serviços de computação em nuvem;
- h) serviços de publicidade online ofertados por operador das plataformas digitais previstas nas alíneas de a) a g) deste inciso.

Assim, tem-se que, para o contexto do presente trabalho, a modalidade que melhor se enquadra, como já definido pelo Projeto de Lei 12/2024 para a relação jurídica em comento, é a da alínea “a) serviços de intermediação online”, sendo que a definição trazida em seu artigo 1º retrata as plataformas digitais como empresas operadoras de aplicativos e intermediadoras de serviço de transporte remunerado privado individual:

Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho

Isto posto, o projeto em comento trouxe a especificação para o tratamento das plataformas digitais que realmente figuram na referida relação jurídica em questão, de modo que não restem dúvidas a respeito que quais tipos de plataforma digital se aplica a esta nova tentativa de regulamentação.

2.2 RELAÇÃO DE TRABALHO X RELAÇÃO DE EMPREGO

Com o advento das plataformas digitais e o surgimento de novas relações provenientes destas plataformas, especialmente no que tange ao modelo abordado, entre a Uber, os motoristas parceiros e os passageiros usuários, é preciso destacar a distinção entre o que se entende por relação de trabalho e a relação de emprego.

Neste viés, são válidas a consideração e a ressalva de que o trabalho é uma atividade essencial humana, sendo que por meio dele é possível alcançar melhores condições de vida, além de ser fundamental e preponderante para que o humano se condicione a ser um animal dotado de inteligência, o que motiva a constituição do direito fundamental ao trabalho (FABRIZ, 2006, p. 35).

Na esteira desse pensamento, com o reconhecimento do direito fundamental ao trabalho, a Constituição Federal institui um vínculo entre trabalho, dignidade humana e, por conseguinte, direitos trabalhistas, deixando evidente que o trabalho com direitos representa um desdobramento da dignidade humana numa atividade essencial humana. Tal conjectura encontra-se respaldada pelo artigo 170, *caput*, da Constituição Federal, o qual determina que a ordem econômica se baseia na valorização do trabalho humano, de modo que se assegure uma existência digna a todos (ALMEIDA; ALMEIDA, 2020).

Conforme já definido pelo Projeto de Lei 12/2024 e mencionado anteriormente, o presente trabalho não pretende discutir o reconhecimento ou não da relação de emprego, tão somente partindo da visão de que não há existência de vínculo empregatício entre a plataforma digital e o motorista independente. Contudo, aborda a referida relação como sendo também uma relação de trabalho.

Diante disso, urge compreender o que se entende por relação de trabalho proveniente das plataformas digitais. Como exposto, no caso da Uber, a plataforma permite e possibilita o contato entre o usuário motorista independente que quer vender o seu serviço e um usuário passageiro, que é o consumidor final, que quer contratar o serviço ofertado pelo motorista.

Deste modo, ao contratar uma “corrida”, o passageiro paga pelo serviço a ser prestado pelo motorista independente, o que ocorre com o devido e necessário consentimento por parte do motorista. Sendo assim, tem-se a execução de uma tarefa, da qual se pode exprimir o entendimento de que há um motorista prestando seu serviço, sendo correto, portanto, o entendimento da realização de um trabalho.

Neste sentido, é evidente que a prestação de serviço do motorista perfaz uma expressão tácita de trabalho, o que ocorre de forma independente e autônoma, por livre escolha e vontade por parte do motorista, sem que se possa sobrevir ou se exaurir qualquer resquício de subordinação do motorista para com a plataforma, pois esta se configura na relação como um meio para que o motorista venda e preste seu serviço, alcançando o seu consumidor final (o usuário), tendo-se, pois, a plataforma como uma parceira comercial de natureza civil.

Cuida desta relação compreender que dela provém uma iminência de serviço a ser prestado, que enseja a execução do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículo automotor de quatro rodas, a ser realizada pelo motorista independente, contratada pelo cliente passageiro.

Deste modo, é necessário buscar a compreensão sobre como se entende o trabalho objeto desta relação à luz do que é proposto no Projeto de Lei em comento, o qual dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas, sendo que o trabalhador que preste o referido serviço se configura como trabalhador autônomo por plataforma e será regido pela Lei

Complementar do Projeto de Lei sempre que prestar o serviço com plena liberdade para decidir sobre dias, horários e períodos em que se conectará ao aplicativo. Diante disso, torna-se explícito que se trata de uma nova relação de trabalho, a qual não possui regulamentação específica e delimitada e, que, portanto, não configura e não permite o reconhecimento de vínculo empregatício.

Assim, é necessária a compreensão de que “relação de trabalho” e “relação de emprego” são termos que, apesar de serem comumente confundidos e assemelhados erroneamente, impõem diferentes significados, o que fica evidente na propositura do referido Projeto de Lei em seu artigo 3º:

Art. 3º O trabalhador que preste o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículo automotor de quatro rodas, com intermediação de empresa operadora de aplicativo, será considerado, para fins trabalhistas, trabalhador autônomo por plataforma e será regido por esta Lei Complementar sempre que prestar o serviço, desde que com plena liberdade para decidir sobre dias, horários e períodos em que se conectará ao aplicativo.

§ 1º O enquadramento do trabalhador de que trata o caput pressupõe as seguintes condições, que serão objeto de fiscalização na forma do disposto no art. 14:

I - inexistência de qualquer relação de exclusividade entre o trabalhador e a empresa operadora de aplicativo, assegurado o direito de prestar serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículo automotor de quatro rodas, com intermediação de mais de uma empresa operadora de aplicativo no mesmo período; e

II - inexistência de quaisquer exigências relativas a tempo mínimo à disposição e de habitualidade na prestação do serviço.

Tendo em vista a disposição que enquadra o motorista por aplicativo em trabalhador autônomo, faz-se imprescindível compreender a figura deste no Direito do Trabalho, trazendo, assim, a ilustre referência de Carlos Henrique Bezerra Leite, que em sua obra “Curso de Direito do Trabalho” (2024, p. 146) descreveu a figura do autônomo com maestria:

Autônomo propriamente dito é aquele que trabalha por conta própria, assumindo os riscos do negócio. Vale dizer, o trabalhador autônomo não transfere para terceiro o poder de organização de sua atividade, pois a desenvolve com discricionariedade, iniciativa e organização próprias, escolhendo o lugar, o modo, o tempo e a forma de execução dos serviços. É o que ocorre com os profissionais liberais, como o médico em seu consultório, o advogado em seu escritório, o representante comercial autônomo ou qualquer outro profissional que trabalha por conta própria.

Tal conjectura encontra suas características enraizadas nas relações em comento, uma vez que é evidente que o motorista não transfere para terceiros o poder de organização de sua atividade, sendo ele o único responsável por realizar o serviço

conforme o seu interesse e sua vontade, o fazendo com discricionariedade e escolhendo quando irá prestar o serviço, pois a sua “jornada” e o seu tempo de trabalho será definido única e exclusivamente por ele. Cabe a ele “ligar” e “desligar” o aplicativo; bem como somente cabe a ele decidir onde irá prestar o serviço, é comum entre os motoristas buscarem os lugares em que se tem uma maior “movimentação” no aplicativo, isto é, onde se tem um maior volume de usuários passageiros solicitando corridas.

Estes fatores integram a forma de execução dos serviços, de modo que o atendimento ao usuário, a velocidade média, as janelas abertas ou o ar condicionado ligado, por exemplo, são parâmetros de escolha de cada motorista, tendo em vista que em sua maioria, fazem diferença para seus gastos, especialmente no que diz respeito a combustível, por exemplo.

Deste modo, não restam dúvidas de que a definição dada pelo Projeto de Lei 12/2024, de fato representa a realidade com êxito. Não obstante, faz-se necessário traçar uma análise não somente a respeito do que se definiu acerca das figuras desta relação de trabalho, mas igualmente dar foco em suas demais disposições.

3. PROJETO DE LEI 12/2024: DEFINIÇÕES E ENQUADRAMENTO DOS MOTORISTAS

O tema deste trabalho vem sendo pauta de discussão no ambiente jurídico, refletindo, assim, em decisões e precedentes jurisprudenciais, devido, até então, à falta de regulamentação específica para tal relação envolvendo motoristas independentes e as plataformas de tecnologia.

Sendo assim, é preciso destacar que existem precedentes jurisprudenciais dos Tribunais Regionais do Trabalho e do Tribunal Superior do Trabalho que reconhecem a inexistência de relação empregatícia entre motorista e os aplicativos digitais. Nesse sentido, no caso específico da Uber, há mais de 4.100 decisões de Tribunais Regionais e Varas do Trabalho que julgaram totalmente improcedentes as reclamações de reconhecimento desta modalidade de relação jurídica (KRUSTY, 2023), cujo entendimento, em linhas gerais, é de parceria comercial de natureza civil, deixando claro que a relação não se enquadra nos moldes dos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho.

O Projeto de Lei 12/2024, consoante o art. 1º, dispõe a respeito da relação de trabalho intermediada por empresas de plataforma digital de transporte privado individual ou compartilhado de passageiros remunerado em veículos automotores de quatro rodas, estabelecendo meios de inclusão previdenciária e demais direitos de natureza trabalhista, com a pretensão de garantir uma maior segurança jurídica nas condições de trabalho.

Nessa linha de ideias, há que se reiterar que o trabalhador pode prestar serviço de forma subordinada, no caso da relação de emprego, dotado de amplos meios econômicos, de modo que não exista dependência econômica e, sob outro viés, é possível a situação de dependência econômica contida em uma relação de trabalho autônoma (MALLET, 2012).

No entanto, isso não reflete a expansão do debate quanto ao reconhecimento ou não de vínculo empregatício para a relação entre plataforma e motorista, visto que o referido projeto decide quanto a esta polêmica, reconhecendo a inexistência do vínculo de emprego.

Art. 2º - Para fins do disposto nesta Lei Complementar, considera-se empresa operadora de aplicativo de transporte remunerado privado individual de

passageiros a pessoa jurídica que administra aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede e oferece seus serviços de intermediação de viagens a usuários e a trabalhadores previamente cadastrados (BRASIL, 2024).

Desta feita, não se busca discutir se o aplicativo e os motoristas possuem sua relação nos moldes da Consolidação das Leis Trabalhistas, mas se afirma que a regulamentação dada a esta por meio do Decreto nº 9.792, de 14 de maio de 2019 não vem sendo observada nestas relações.

Entretanto, o Projeto de Lei compreende a atribuição de alguns direitos previdenciários, bem como atribui segurança jurídica para tanto, ampliando e reafirmando os direitos previdenciários já reconhecidos aos motoristas de aplicativos pelo artigo 11-A, parágrafo único, III da Lei 12.587/12, acrescentado por meio da Lei Complementar 13.640/2018.

Por outro lado, vale lembrar que a legislação pátria autoriza a formação de sociedades unipessoais, garantindo ao microempreendedor individual parte dos benefícios previdenciários, assim como recolhimento de impostos de forma diferida.

Fato é que há regulamentação e o trabalho não é totalmente informal. No entanto, os trabalhadores não fazem os recolhimentos fiscais e previdenciários nem são assistidos, uma vez que, ao não recolherem para a previdência, não são segurados e, portanto, não lhes são garantidos aposentadoria, auxílio-doença, entre outros direitos de natureza trabalhista inerentes à relação de emprego.

Neste sentido, cumpre destacar que, conforme a própria Uber noticia em seu *site*, a utilização da plataforma movimentou mais de R\$ 36.000.000.000,00 (trinta e seis bilhões de reais) na economia brasileira, somente em 2021 (UBER, 2021), contribuindo com 0,4% do PIB nacional daquele ano (EXAME, 2021).

Deste modo, tal volume econômico-financeiro, por certo, não passou despercebido pelo Governo Federal, vez que a ausência de regulamentação dessa relação de intermediação da empresa que conecta os usuários passageiros a motoristas parceiros faz com que esta situação da plataforma digital se assemelhe a um trabalho informal, já que, apesar da legislação existente, grande parte dos trabalhadores permanecem na informalidade.

Assim, é possível uma análise com base na Teoria da Escolha Pública (*Public Choice Theory*), na qual se tem a aplicação dos métodos da ciência econômica para

compreender como a política e os governos atuam, ou seja, busca-se entender como a política pública atua se utilizando de princípios já adotados para o funcionamento da economia (BUTLER, 2015).

Entretanto, ao se analisar esta informalidade, há ideias e pensamentos divergentes em relação a ela para o caso das plataformas digitais e os motoristas, visto que, embora nesta relação se tenha um trabalho com renda instável, sem alternativas de previdência, direito a férias, FGTS, 13º e aposentadoria, tem-se a flexibilidade na plataforma, pois o motorista pode escolher: a) se utilizará a plataforma como meio de sustento ou de complementação de renda; b) os horários que irá trabalhar; c) os horários em que estará ativo na plataforma; d) qual plataforma utilizará; e) se aceitará ou não realizar viagem para o cliente “x” ou “y”, f) quando receberá os repasses pelas viagens pagas pelos clientes através da plataforma; g) se recolherá ou não para a previdência social, assumindo integralmente os riscos de seu negócio.

Não se sabe ao certo, então, se é necessária nova regulamentação com o fim de aprimorar a lei já existente sobre o tema ou apenas adotar mecanismos de fiscalização e aplicação da legislação já existente, entretanto, urge a tentativa de compreender quais são as motivações jurídicas e políticas para a criação do Projeto de Lei 12/2024, de modo a analisar quais serão seus reflexos na relação jurídica entre os motoristas por aplicativo, a Uber e seus usuários passageiros.

3.1 MOTIVAÇÕES JURÍDICAS PARA A CRIAÇÃO DO PROJETO DE LEI

Muito embora exista o dever de regulamentar as novas relações de trabalho, é preciso que a norma jurídica seja eficaz e efetiva, observando o bem jurídico tutelado para que lhe seja garantido os direitos pretendidos. Dessa forma, urge compreender quais são as motivações por trás da criação do Projeto de Lei 12/2024 e se ele será efetivamente benéfico aos motoristas por aplicativo.

Quando levantada a polêmica acerca da relação de trabalho entre os motoristas e a Uber, o enfoque é sempre voltado para os motoristas, afinal, os “direitos” a serem garantidos serão destinados a esta classe. Contudo, por trás desta discussão, nasce um argumento alheio de que os motoristas se encontram desamparados, com jornadas de trabalho desgastantes e um “baixo” retorno financeiro e, por esse motivo,

se faz justificada a “necessidade” de garantir-lhes direitos inerentes somente a relações que possuem vínculo empregatício.

Porém, questiona-se: a garantia desses direitos irá se converter em um maior retorno financeiro e em uma jornada de trabalho bonançosa? Vale lembrar que, anterior ao Projeto de Lei 12/2024, a discussão girava em torno do reconhecimento ou não do vínculo de emprego nesta relação, sendo esta superada pelo projeto, senão vejamos:

Art. 3º - O trabalhador que preste o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículo automotor de quatro rodas, com intermediação de empresa operadora de aplicativo, será considerado, para fins trabalhistas, trabalhador autônomo por plataforma e será regido por esta Lei Complementar sempre que prestar o serviço, desde que com plena liberdade para decidir sobre dias, horários e períodos em que se conectará ao aplicativo.

A relação de trabalho tem como um de seus pilares ser uma relação voluntária, na qual se tem, de um lado, alguém trabalhando e, de outro, alguém retribuindo com a pecúnia pelo serviço prestado. Assim, é preciso validar que não se obriga a trabalhar e não se obriga a contratar, mas o trabalho se configura, de fato, como meio de subsistência, por conseguinte, necessário na sociedade, fazendo com que as leis que foram e serão criadas para esta relação, visem a segurança jurídica do trabalhador, como este sendo a parte mais frágil desta relação.

Entretanto, impera-se compreender o método de criação de projetos de lei como o PL 12/2024, tendo em vista que, de um lado, tem-se os defensores da flexibilidade que se alcança nesta relação, de outro, a insegurança jurídica; entretanto, a discussão em si descaracteriza a base originária da relação – uma vez que um de seus pilares é justamente a otimização da locação dos recursos, de modo que se tenha um usuário (o passageiro), um motorista parceiro (trabalhador independente que presta serviço de transporte privado) e uma plataforma que una, intermedia, conecte o interesse do passageiro usuário juntamente ao do motorista – a qual tem sido perquirida pelo Estado que, apesar de estar fora da relação, possui interesse direto na regulamentação, vislumbrando contribuições e impostos, vez que ainda não obteve seus benefícios, nesta nova modalidade contratual.

3.2 APLICAÇÃO DE DIREITOS DE NATUREZA TRABALHISTA E PREVIDENCIÁRIA PARA UMA RELAÇÃO EM QUE NÃO SE RECONHECEU O VÍNCULO DE EMPREGO

Evidenciado o não reconhecimento de vínculo empregatício, que diz respeito às relações de emprego pautadas pela Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), despertam a atenção alguns pontos trazidos pelo Projeto de Lei 12/2024, principalmente no que tange à atribuição de direitos de natureza trabalhista aos motoristas.

Fato é que o Direito do Trabalho é regido como norma por meio da CLT. Nessa senda, Bezerra Leite (2024, p. 15) leciona:

[...] os sujeitos destinatários do direito do trabalho são empregado e empregador (mesmo quando este figure como pessoa jurídica de direito público), inexistindo entre eles regime administrativo ou estatutário.

Tal conjectura encontra fundamento na delimitação do Direito do Trabalho, por sua vez, da CLT, para relações entre empregado e empregador, desde que não exista regime administrativo ou estatutário. Logo, a CLT diz respeito às relações de emprego, relações essas em que se reconhece o vínculo empregatício, porquanto estabelecem uma série de requisitos e limites a serem cumpridos numa relação de emprego.

Com uma breve análise do Projeto de Lei 12/2024, é possível notar o fato de que esta começa, em seus primeiros artigos, com uma definição assertiva no que diz respeito à relação entre os motoristas e as plataformas, mas, no prosseguir de seus artigos, “inova” com a retirada de direitos trabalhistas para uma relação de emprego e os atribui aos motoristas independentes, os quais foram reconhecidos como trabalhadores autônomos, tendo-se, assim, a impressão de que, no decorrer da proposta, a linha de pensamento teve seu rumo alterado.

O mesmo texto que reconhece que o motorista se enquadra como trabalhador autônomo, que presta o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículo automotor de quatro rodas, com intermediação de empresa operadora de aplicativo, pretende atribuir e estipular uma remuneração mínima, decidindo o valor da hora trabalhada e determinando que fica a cargo da plataforma de intermediação que, caso o valor das horas trabalhadas seja inferior ao valor horário

estabelecido, deverá apurar e realizar o repasse complementar da diferença, conforme a redação do artigo 9º:

Art. 9º A remuneração mínima do trabalhador de que trata o caput do art. 3º será proporcionalmente equivalente ao salário-mínimo nacional, acrescido do ressarcimento dos custos incorridos pelo trabalhador na prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do disposto em regulamento.

§ 1º Os custos a que se refere o caput contemplam, no mínimo, os custos e as tarifas relativos ao uso do aparelho celular, ao combustível, à manutenção do veículo, ao seguro automotivo, aos impostos e à depreciação do veículo automotor.

§ 2º Fica estabelecido, como remuneração mínima, o valor horário de R\$ 32,10 (trinta e dois reais e dez centavos), devendo ser contabilizado, para fins desse cálculo, somente o período entre a aceitação da viagem pelo trabalhador e a chegada do usuário ao destino.

§ 3º O valor da remuneração a que se refere o § 2º é composto de R\$ 8,03 (oito reais e três centavos), a título de retribuição pelos serviços prestados, e de R\$ 24,07 (vinte e quatro reais e sete centavos), a título de ressarcimento dos custos incorridos pelo trabalhador na prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

§ 4º Os valores a que se referem os § 2º e § 3º deste artigo serão reajustados mediante a aplicação da sistemática de valorização do salário-mínimo prevista no caput e no § 1º do art. 3º da Lei nº 14.663, de 28 de agosto de 2023.

§ 5º A remuneração mínima estabelecida neste artigo será verificada de forma agregada, a cada mês, pela empresa operadora de aplicativo.

§ 6º Caso o valor recebido pelas horas trabalhadas, calculado na forma prevista neste artigo, seja inferior ao valor horário estabelecido, a empresa deverá apurar e realizar o repasse complementar da diferença, observado o prazo previsto no inciso II do § 3º do art. 10.

§ 7º É vedado às empresas operadoras de aplicativo limitar a distribuição de viagens quando o trabalhador atingir a remuneração horária mínima de que trata este artigo.

Ante o exposto, torna-se imprescindível lembrar que, em se tratando de um trabalho autônomo por intermédio de plataformas digitais, tem-se instaurada uma forma de parceria comercial de natureza civil. Assim, a relação em sua essência não é trabalhista, tampouco regida pela CLT, não havendo vínculo de emprego.

Desse modo, imperioso compreender que a relação em questão nasceu de uma ideia de uma parceria, da qual permitia ao empregado discernir, como bem entender em sua liberdade, o seu serviço a ser prestado, tendo a possibilidade de escolha de seu período e território em que prestará seu serviço, sendo esses dois fatores totalmente influentes no valor que se corresponde pecúnia pelo serviço prestado, arcado pelo usuário passageiro.

Deste modo, é indiscutível que tal modelo de parceria tornou-se tão debatida justamente pela sua importância e pela revolução significativa na vida dos brasileiros, a qual possibilitou que milhões de brasileiros tivessem uma nova perspectiva de vida. Isso porque não são raras as vezes em que o cadastro nas plataformas digitais de intermediação de serviço privado serve como complementação de renda familiar para aqueles que possuem carteira assinada com outras empresas, bem como outros tantos desempregados, outros tantos com curso superior, que perderam seus empregos ou os abandonaram, por estarem em relações de emprego com baixos salários, muitas vezes pautadas no mínimo exigido pela própria CLT; valeram-se desta modalidade para auferir renda.

4. EFEITOS DA IMPLEMENTAÇÃO DA LEI COMPLEMENTAR DO PROJETO DE LEI 12/2024

Tratando-se de um Projeto de Lei cujo tema se refere a uma questão pública, considerando todo o impacto da Uber no Brasil, torna-se imprescindível a análise pelas esferas pública e econômica; assim, à luz da teoria da escolha pública (*public choice theory*), impera a aplicação do método econômico no âmbito do processo político, sendo que tal conjectura reflete como uma perspectiva científica-econômica adotada a um estudo de execução da ciência política (TONETO JUNIOR, 1996).

Nesta esteira, a origem desta teoria se deu no contexto keynesiano da década de 60, quando existia uma forte intervenção do Estado na economia, por meio de decisões tomadas pelos agentes públicos, de modo que se resolvessem as falhas apresentadas pelo mercado desse contexto. Entretanto, tais decisões públicas se pautavam conforme os interesses políticos, enquanto deveria ser observada, como sua base e fundamento, a eficiência econômica, causando, pois, certa ineficiência quanto ao seu propósito de resolver a situação financeira.

Adotando o ponto de vista lógico, em toda a história da evolução humana, é possível validar que as decisões que dizem respeito ao interesse público, em sua maioria, foram dispostas por um interesse político enviesado, tornando-se uma questão política, afastando sua função de ser voltada ao popular, fazendo com que elas não suprissem com seu propósito, em se tratando da esfera econômica da época; sendo assim, era necessário que as tomadas de decisões fossem desassociadas do interesse político, de modo que estas se tornassem transparentes (BUCHANAN, 1975).

Neste cenário, a *public choice* se revela como a prática do método econômico na ciência política relativos a grupos de interesse, partidos políticos, processos eleitorais, escolha parlamentar e análise constitucional (PEREIRA, 1997). Nesse sentido, a análise desta conjectura se apresenta como um meio para avaliação do grau de interesse dos políticos diante das ações, decisões e projetos executados por eles, sob a perspectiva dos interesses gerais ou ocultos (SCHWANKA, 2017).

A *public choice* revela fatos inconvenientes encobertos através das perspectivas entusiastas e ilusórias para com os agentes públicos, de modo que, por meio da aplicação do método econômico nas atividades inerentes ao dever dos agentes

públicos, possibilita a validação de que esses se comportam como agentes de mercado, visto que buscam ao máximo a maximização de seus benefícios em favor de uma ideia egoísta, mascarando-se de um ideal altruísta, disfarçado pelas democracias modernas (ROSA, 2018).

Ante os estudos a respeito da Teoria da Escolha Pública, o economista Anthony Downs (1957) já premeditava a influência dos interesses no poder e no prestígio nos atos dos agentes políticos, além das possibilidades que se tinham quanto a obtenção de renda quando ocupados os cargos políticos. Todavia, é preciso validar que não somente os agentes políticos eram notoriamente movidos por seus interesses, mas também os próprios eleitores, visto que com fins de satisfação pessoal, no exercício de suas funções se motivavam por seus próprios interesses.

Neste viés, urge compreender quais serão os efeitos da eventual Lei Complementar, referente ao Projeto de Lei 12/2024, após já traçada a análise das motivações jurídicas de sua proposição, só que dessa vez analisando qual seu reflexo na perspectiva de todas as partes existentes nesta relação jurídica, ou seja, os motoristas, as plataformas digitais e os usuários passageiros, diante de um ensejo político para a regulamentação.

4.1 CONSEQUÊNCIAS A NÍVEL ECONÔMICO DO PROJETO DE LEI 12/2024

Tecidas todas essas considerações, voltando o olhar para o objeto deste trabalho, tem-se instaurada a seguinte questão: sob a alegação de que o Projeto de Lei 12/2024 possui como finalidade trazer alguns benefícios, especialmente de cunho previdenciário ao motorista por aplicativo de transporte privado (inerentes a relações com vínculo empregatício), ante uma suposta ausência de regulamentação específica para sobredita categoria – quando, a bem da verdade, já possui a definição do motorista na qualidade de profissional autônomo, compreendendo o motorista como um tipo de trabalhador, com vistas à teoria ampliativa de delimitação do campo de aplicação do direito do trabalho – no entanto, ao que tudo indica, tal interesse estatal disfarçado tem-se o intuito de aumentar a arrecadação tributária, visto que sairá do bolso do motorista na qualidade de contribuinte aos cofres públicos, podendo (i) ser decotado de sua cota parte do que recebe da corrida, como também (ii) ser repassado

no valor das corridas ao usuário, o que possibilita que a Uber não arque necessariamente e diretamente com este aumento.

Destarte, tem-se o risco de que o Projeto de Lei faça com que a demanda caia, tendo em vista que, por conseguinte, o valor da arrecadação tributária acarretará um aumento do valor das “corridas”, sendo este aumento repassado em forma de custo a mais para a viagem, portanto, para o usuário passageiro, que arcará com este aumento do valor.

Deste modo, a lei não só se torna ineficaz para seu propósito de beneficiar o motorista, mas, pelo contrário, conseqüentemente, o aumento no custo para o passageiro fará com que caia a produção do motorista parceiro, diminuirá o consumo do aplicativo, reduzindo, assim, seus clientes. Assim, tem-se que, apesar da arrecadação tributária significar um valor destinado de forma indireta ao motorista, o aumento do valor da corrida não representará um aumento de retorno direto, mas, sim, uma redução na renda líquida dos motoristas, devido nova alíquota de contribuição que irá ser repassada no preço final das “corridas” arcado pelos usuários passageiros, resultando na diminuição da demanda por corridas.

Noutro viés, cumpre destacar que o tema em comento já teve seus reflexos na legislação brasileira por meio da Lei 13.640/2018, a chamada “Lei do Uber”, a qual trouxe mudanças significativas para o contexto do transporte por aplicativo no Brasil, caracterizando e definindo como uma prestação de serviço de transporte remunerado privado individual, não sendo o motorista empregado da plataforma digital. Nesse contexto, a Lei define o motorista como “contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991”, ou seja, o chamado “autônomo”, em seu art. 3º, alterando a redação da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Entretanto, nessa primeira experiência de uma tentativa de regulamentação, o retorno que se teve foi de que os motoristas, apesar de serem enquadrados como contribuintes, continuam, em sua maioria, na informalidade, optando por não recolher as contribuições.

Neste sentido, é preciso compreender o que este fato reflete para uma nova regulamentação. Anteriormente, este texto científico tratou sobre a disposição de direitos previdenciários para os motoristas, dentre eles, engloba também a questão

do recolhimento de contribuições para a previdência do INSS, dispondo ao motorista uma maior segurança jurídica, tendo em vista que a Previdência Social é um seguro para os trabalhadores, que busca garantir a aposentadoria e a proteção em casos de doença ou acidente.

A ideia de contribuição inserida no Projeto de Lei 12/2024 é ofertada como uma proteção aos motoristas, apesar de todas as motivações políticas que ditaram sua propositura, à luz do princípio da Teoria da Escolha Pública, pois é “vendida” a perspectiva de que trará segurança jurídica ao motorista.

Ocorre que, a contribuição não é meramente ofertada, mas imposta, como é para todos os trabalhadores autônomos, sendo que, ao abordá-la no Projeto, define novamente o motorista como um segurado da Previdência Social, fazendo com que ele deva se inscrever e contribuir mensalmente ao INSS, sendo que a contribuição é de responsabilidade do próprio motorista. Assim, o não pagamento do INSS pode resultar em (i) notificação da Receita Federal para quitar os débitos, (ii) juros e multas, e (iii) perda dos benefícios da Previdência Social.

Neste pensamento, atentando-se ao que foi disposto pela Lei do Uber e sua consequência, é notório que o fato de os motoristas, em sua maioria, continuar na informalidade, sem prestar as devidas contribuições, diz respeito ao comportamento de interpretar tais imposições, como a da contribuição para a previdência, como uma tributação excessiva, haja vista que a opção dos motoristas de se tornarem trabalhadores autônomos independentes com intervenção de plataformas digitais é em boa parte motivada pela possibilidade de se auferir uma renda maior do que por trabalho de carteira assinada.

Ao tratar o motorista como autônomo, a Lei compreende ser possível a ele a autonomia, por exemplo, de livre escolha de horários e dias de trabalho, o poder de recusar viagens, que nada mais é a flexibilidade inerente a esta relação já percorrida anteriormente, contudo, também determina responsabilidades do motorista, como a manutenção do veículo, e a contratação de seguro de acidentes pessoais e de danos a terceiros.

Noutro viés, há de se reconhecer que, apesar da Lei 13.640/2018 já tratar de definir a natureza jurídica da relação cuja dita, somente com a implementação da lei complementar referente ao Projeto de Lei 12/2024 será possível uma regulamentação

mais ampla e específica para a relação de trabalho entre os motoristas e as plataformas digitais. Afinal, fato é que, mesmo com a definição trazida pela lei de 2018 supracitada de que esses motoristas devem contribuir como autônomos, ou seja, contribuir regularmente ao INSS para garantir seus benefícios, além de atender às obrigações tributárias aplicáveis, fica evidente a não observância dessa obrigação por uma parcela significativa dessa classe.

Diante do exposto, tem-se a problemática de que os motoristas autônomos que não contribuam, poderão dividir os benefícios, pelo fato de não existir nenhum incentivo a contribuir, quando elas podem aproveitar gratuitamente os frutos da contribuição de outrem (BUTLER, 2015). Nesse viés, pretende o Projeto de Lei 12/2024 não somente complementar a ideia do “motorista autônomo” da Lei 13.640/2018, mas servir como instrumento para vincular o recolhimento da contribuição previdenciária inerente aos trabalhadores autônomos, por meio da implementação dos direitos previdenciários nesta relação de trabalho sem vínculo empregatício.

4.2 DECISÕES ESTRANGEIRAS E O ENQUADRAMENTO JURÍDICO DOS MOTORISTAS QUE UTILIZAM O APLICATIVO UBER

Ante toda análise já executada no presente trabalho, faz-se importante suscitar os efeitos da eventual lei complementar, elucidando os elementos centrais que tangenciam algumas decisões estrangeiras de maior repercussão sobre o tema, quais sejam os casos *Aslam, Farrar, Dawson and Others* (Case n. A2/2017/3467) e *O'Connor et al* (Case n. 13-CV-03826).

No Reino Unido, o caso *Aslam, Farrar, Dawson* e outros se tornou um marco nodal para o debate jurídico sobre a classificação dos motoristas da Uber. Nesse caso, os motoristas pleitearam a obtenção de direitos trabalhistas, sob o argumento de que sua relação com a Uber era caracterizada por certos elementos de subordinação, apesar de serem formalmente autônomos (REINO UNIDO, 2018).

O Tribunal inglês reconheceu os motoristas como “*workers*”, sendo esta uma categoria intermediária no direito britânico, conferindo a eles certos direitos trabalhistas, entretanto, sem reconhecê-los como empregados. Assim, o Tribunal, baseando-se no controle exercido pela Uber sobre os motoristas, como a definição de rotas, tarifas e

condições contratuais, entendeu ser direito dos motoristas gozar de garantias como salário-mínimo e limitações de jornada (REINO UNIDO, 2018).

Ocorre que, apesar das definições trazidas serem semelhantes às propostas no Projeto em comento, é notória a divergência entre as circunstâncias de operação da Uber no Brasil, sendo possível destacar: a ausência de entrevista e/ou recrutamento dos motoristas, a possibilidade de cancelamento de viagens sem punição, a ausência de obrigatoriedade de seguir certa rota, e a ausência de normas de conduta específicas, como vestimenta, por exemplo.

Em contrapartida, um voto divergente na “*Court of Appeal*” destacou o caráter comercial da relação entre a plataforma digital e os motoristas, dada a flexibilidade operacional dos motoristas, afastando qualquer hipótese de reconhecer o vínculo empregatício convencional.

Por fim, o caso mais emblemático da Uber nos Estados Unidos é uma ação coletiva intitulada O’Connor et al, em que foi abordada a tentativa de reclassificação dos motoristas como empregados pela legislação trabalhista da Califórnia.

Nesse caso, foi alegada uma relação de dependência por parte dos motoristas, característica do vínculo empregatício. Entretanto, ao aplicar o teste multifatorial *Borello*, a Corte concluiu que as perspectivas tradicionais de emprego que não se adequam ao contexto da “economia compartilhada” (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015).

A decisão salientou que o controle sobre a prestação de serviço por parte dos motoristas era reduzido e que eles tinham autonomia para escolher horários e aceitar ou recusar corridas. Por conseguinte, a Corte destacou a necessidade de adaptar os critérios jurídicos às novas configurações econômicas. Esse entendimento foi determinante para a criação do “teste ABC” na Califórnia, estabelecendo uma abordagem simplificada para a classificação de trabalhadores em plataformas digitais (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2015).

Dito isso, é preciso considerar que essas decisões estrangeiras evidenciam as complexidades na classificação jurídica dos motoristas de plataformas digitais. Embora o Reino Unido e os Estados Unidos tenham abordagens distintas, ambas

refletem tentativas de adaptação das normas jurídicas tradicionais à realidade dos novos modelos de trabalho.

No Brasil, a aplicação direta desses critérios é desafiadora, considerando as diferenças nas regulamentações trabalhistas e no entendimento jurídico. Ainda assim, a análise dessas decisões estrangeiras oferece uma perspectiva importante para o debate nacional sobre a classificação dos trabalhadores de plataformas digitais. A transposição de conceitos exige uma abordagem cuidadosa, que leve em conta as particularidades da economia digital e as necessidades de proteção jurídica dos trabalhadores e empresas envolvidas.

Ante o exposto, é notório que o principal efeito do Projeto de Lei nº 12/2024 é justamente a resolução de toda polêmica que enseja o debate jurídico a respeito da relação jurídica em comento e, seus reflexos repercutiram nas inúmeras causas em que se almejam o reconhecimento de vínculo empregatício por parte dos motoristas. Deste modo, não só definirá a relação jurídica, como também irá desafogar o judiciário brasileiro, pacificando o entendimento de modo que não sobrem lacunas legislativas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou analisar as motivações jurídicas que impulsionam o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024, de forma abrangente, pelo qual se buscam regulamentar a complexa e multifacetada relação entre os motoristas individuais parceiros e as plataformas digitais de intermediação de transporte privado individual no Brasil.

Em uma perspectiva marcada pelo desenvolvimento desenfreado de novas tecnologias digitais e pela próspera transformação dos padrões tradicionais do trabalho no Brasil, o Projeto em comento visa incorporar um novo marco jurídico que se adeque e contemple as especificidades das relações de trabalho intermediadas por plataformas.

A proposta legislativa tenta, ao mesmo tempo, garantir direitos fundamentais e previdenciários a uma categoria de trabalhadores em crescimento, dos quais não se denotam vínculo empregatício; e responder o debate jurídico existente por trás dessa relação, sendo uma resposta das pressões políticas, na tentativa de significar uma maior proteção a esses trabalhadores.

Ademais, ao passo que visa trazer uma “estabilidade financeira” e previdenciária para os motoristas, busca implementar tributos, contribuições e limites remuneratórios, o que, indiscutivelmente, irá afetar a sustentabilidade econômica das plataformas de intermediação e pressionar o consumidor final, os usuários passageiros, com aumentos nos preços dos serviços.

Ficou evidente que, na eventual publicação da lei complementar, com a elevação dos custos operacionais das plataformas, dentre suas implicações, podem incluir uma diminuição da demanda pelos serviços de transportes privados individuais, consequentemente, pelas plataformas digitais de intermediação, impactando a própria renda dos motoristas autônomos. Dessa forma, as repercussões econômicas e sociais do projeto indicam um possível efeito contrário ao que se é “vendido” como seu viés, em que a redução na demanda possa levar a uma instabilidade maior para a classe em comento e a uma queda na atratividade dos seus serviços.

Conclui-se, portanto, que o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 responde a uma demanda crescente por regulamentação específica e proteção dos trabalhadores de

plataformas digitais, o que reflete a uma tentativa importante de adequar o Direito do Trabalho as novas perspectivas das modernas relações de trabalho.

Ao propor a regulamentação, o projeto reconhece a importância da proteção previdenciária e da segurança jurídica, sem transformar a relação em um vínculo de emprego formal. Contudo, a sua implementação requer um monitoramento atento para que se evitem efeitos adversos, como um aumento no custo das corridas ou a perda de flexibilidade para os trabalhadores, o que geraria insatisfação entre motoristas e consumidores e comprometeria a inovação tecnológica do setor.

Por fim, o Projeto de Lei 12/2024 aponta para uma transformação no próprio conceito de proteção jurídica, representando uma transformação do Direito do Trabalho brasileiro em face de um modelo mais adaptável e alinhado com as modernizações das relações de trabalho. Assim, a regulamentação trazida pelo projeto reflete uma mudança de paradigma ao incorporar o trabalho autônomo na proteção social sem que isso signifique a equiparação aos empregados tradicionais, tendo em vista a disposição de direitos previdenciários e trabalhistas, reconhecendo não haver vínculo de emprego na relação.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, C. L.; ALMEIDA, W. G. R. Trabalho, direitos inerentes ao trabalho, direito do trabalho e constituição da república: o significado humano, social e político da reforma trabalhista. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais**, [S. l.], v. 21, n. 3, p. 337–364, 2020. DOI: 10.18759/rdgf.v21i3.1365. Disponível em: <https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/1365>. Acesso em: 27 ago. 2024.

BARBOSA, R. D. O teletrabalho dentro de uma visão mais ampla da subordinação jurídica. **Revista Direito e Liberdade**, v. 3. n.2. set., 2006.

BRASIL. **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.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, DF.

BRASIL. **Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Brasília, DF.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF.

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF.

BRASIL. **Projeto de Lei 2.768/2022**. Dispõe sobre a organização, o funcionamento e a operação das plataformas digitais que oferecem serviços ao público brasileiro e dá outras providências. Brasília, DF.

BRASIL. **Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024**. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Brasília, DF.

BUCHANAN, J. M. **The limits of liberty: between anarchy and leviathan**. Chicago: The University of Chicago Press, 1975.

BUTLER, E. **Escolha Pública: um guia**. São Paulo, SP: Bunker Editorial, 2015.

CASSAR, V. B. **Direito do Trabalho**. 14 ed. rev. e atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: Método, 2017.

DELGADO, M. G. **Curso de direito do trabalho**: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores. 18. ed. São Paulo: LTr, 2019.

DELGADO. Direitos fundamentais na relação de trabalho. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais**, [S. l.], n. 2, p. 11–40, 2007. DOI: 10.18759/rdgf.v0i2.40. Disponível em: <https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/40>. Acesso em: 2 nov. 2024.

DOWNS, A. **An economic theory of democracy**. Nova Iorque: Harper And Row, 1957.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. United States District Court, Northern District of California. **Case No. 13-cv-03826-EMC**. O'Connor v. Uber Techs., Inc., Califórnia, 2015.

EXAME. **Impacto da Uber no Brasil chega a R\$ 36 bilhões em 2021**. 2021. Disponível em: <https://exame.com/tecnologia/impacto-da-uber-no-brasil-chega-a-r-36-bilhoes-em-2021/>. Acesso em: 10 jun. 2024.

FABRIZ, D. C. A crise do direito fundamental ao trabalho no início do século XXI. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais**, [S. l.], n. 1, p. 15–38, 2006. DOI: 10.18759/rdgf.v0i1.59. Disponível em: <https://sisbib.emnuvens.com.br/direitosegarantias/article/view/59>. Acesso em: 2 nov. 2024.

GOMES, O. O Destino do Direito do Trabalho. **Revista da Faculdade de Direito UFPR**, [S. l.], v. 5, 1957. DOI: 10.5380/rfdufpr.v5i0.6601. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/direito/article/view/6601>. Acesso em: 2 nov. 2024.

KATZ, M.; SHAPIRO, C. Systems competition and network effects. **The journal of economic perspectives**. v. 8, n. 2, pp. 93-115, 1994.

KRUSTY, R. **TST: flexibilidade e autonomia no trabalho descaracterizam vínculo empregatício entre motorista e Uber**. 2023. Disponível em: <https://juristas.com.br/noticias/tst-flexibilidade-e-autonomia-no-trabalho-descaracterizam-vinculo-empregaticio-entre-motorista-e-uber/>. Acesso em: 04 nov. 2024.

LEITE, C. H. B. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: SRV Editora LTDA, 2024. E-book. ISBN 9788553621156. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788553621156/>. Acesso em: 10 jun. 2024.

MALLET, E. **A subordinação como elemento do contrato de trabalho**. Revista da Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, [S. l.], v. 106, n. 106-107, p. 217–245, 2012. Disponível em: <https://revistas.usp.br/rfdusp/article/view/67944>. Acesso em: 11 jun. 2024.

MENDONÇA, M. L. C. A. ALMEIDA, S. N. C. Crise do capitalismo e a necessária mutação de paradigmas nas relações justas trabalhistas. **Revista Pensar**. v. 19, n.1, Fortaleza, 2014.

MEZZAROBBA, O.; MONTEIRO, C. S. **Manual de metodologia da pesquisa do direito**. SRV Editora LTDA, 2023. E-book. ISBN 9786553627307. Disponível em:

<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786553627307/>. Acesso em: 03 jun. 2024.

MOAZED, A.; JOHNSON, N. **Modern monopolies: what it takes to dominate the 21st century economy**. Nova Iorque: St. Martin's Press, 2016.

OLIVEIRA, M. C. S.; CARELLI, R. L.; GRILLO, S. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho / Concept and criticism of digital working platforms. **Revista Direito e Práxis**, [S. l.], v. 11, n. 4, p. 2609–2634, 2020. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/revistaceaju/article/view/50080>. Acesso em: 4 nov. 2024.

PEREIRA, P. T. **A teoria da escolha pública (Public Choice): uma abordagem neoliberal?** *Análise Social*, Lisboa, v. XXXII, n. 141, p. 419-442, 1997.

POLI, L. C. HAZAN, B. F. A função social dos contratos como instrumento para a sustentabilidade. **Revista Direito e Liberdade**, v.15, n.1, jan/abr, 2013.

REINO UNIDO. Court of Appeal. **Case No: A2/2017/3467**. Uber BV & ors -v- Aslam & ors. Londres, 2018.

ROSA, S. L. Uber e regulamentação: análise da Lei 13.640/2018 à luz da teoria das escolhas públicas. In: LARA, L.; PALUMA, T.; MARTINS, R. L. (org.). **Direito e livre iniciativa nos 30 anos da Constituição: experiências e desafios no âmbito do direito empresarial e corporativo no contexto global**. Florianópolis, SC: Tirant lo Blanch, 2018. p. 125- 144. (Coleção Experiências Jurídicas nos 30 anos da Constituição Brasileira, 7). Disponível em: https://ppgdp.direito.ufg.br/up/949/o/volume_7.pdf#page=125. Acesso em: 02 jun. 2024.

SCHWANKA, C. Estado empresário: monopólios, conveniência e tendências disfuncionais. **Direito e Desenvolvimento**, [S. l.], v. 5, n. 9, p. 11–37, 2017. DOI: 10.26843/direitoedesenvolvimento.v5i9.244. Disponível em: <https://periodicos.unipe.br/index.php/direitoedesenvolvimento/article/view/244>. Acesso em: 4 nov. 2024.

TONETO JUNIOR, R. **Buchanan e a análise econômica da política**. Lua Nova, São Paulo, SP, n. 38, p. 125-145, 1996. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ln/n38/a07n38.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2024.

UBER. **Fatos e Dados sobre Uber. 2021**. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber>. Acesso em: 10 jun. 2024.