



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA - UFPB
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS - CCJ
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

KENNED EMANOEL DE SOUZA ARAÚJO

A (IN)EXISTÊNCIA DE PROTEÇÃO SOCIAL DOS TRABALHADORES POR
APLICATIVO: um estudo sobre os direitos previdenciários dos motoboys

SANTA RITA - PB

2024

KENNED EMANOEL DE SOUZA ARAÚJO

A (IN)EXISTÊNCIA DE PROTEÇÃO SOCIAL DOS TRABALHADORES POR

APLICATIVO: um estudo sobre os direitos previdenciários dos motoboys

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso de Direito do
Departamento de Ciências Jurídicas da
Universidade Federal da Paraíba, como
exigência parcial da obtenção do título de
Bacharel em Ciências Jurídicas.

Prof. Orientador: ME. Alex Taveira dos
Santos

SANTA RITA - PB

2024

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

A663i Araujo, Kenned Emanuel de Souza.

A (in)existência de proteção social dos trabalhadores por aplicativo: um estudo sobre os direitos previdenciários dos motoboys / Kenned Emanuel de Souza Araujo. - Santa Rita, 2024.
78 f. : il.

Orientação: Alex Taveira dos Santos.
TCC (Graduação) - UFPB/CCJ.

1. Motoboys. 2. Entregadores por aplicativo. 3. Direito previdenciário. 4. Motoristas por aplicativo. 5. Empreendedorismo. I. Santos, Alex Taveira dos. II. Título.

UFPB/DCJ/CCJ-SANTARITA

CDU 34



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
DIREÇÃO DO CENTRO
COORDENAÇÃO DE MONOGRAFIAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS
DISCIPLINA: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO



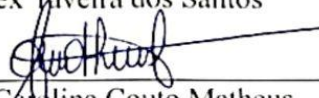
DISCIPLINA: TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – TCC

**ATA DA BANCA EXAMINADORA DA DEFESA PÚBLICA DO TRABALHO DE
CONCLUSÃO DE CURSO**

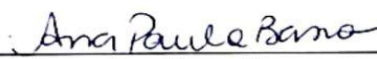
Ao vigésimo terceiro dia do mês de Abril do ano de dois mil e vinte quatro, realizou-se a sessão de Defesa Pública do Trabalho de Conclusão do Curso de Direito intitulado “A (in)existência de proteção social dos trabalhadores por aplicativo: um estudo sobre os direitos previdenciários dos motoboys”, sob orientação do(a) professor(a) Alex Taveira dos Santos que, após apresentação oral, foi arguido pelos integrantes da Banca Examinadora que se reuniram, reservadamente, e decidiram emitir parecer favorável à Aprovação, de acordo com o art. 33, da Resolução CCGD/02/2013, do(a) aluno(a) Kenned Emanuel de Souza Araujo com base na média final de 10,0 (DEZ). Após aprovada por todos os presentes, esta ata segue assinada pelos membros da Banca Examinadora.



Alex Taveira dos Santos



Ana Carolina Couto Matheus



Ana Paula Basso

Aos meus pais, Elizabete e Manoel, e aos meus avós, obrigado por sempre me apoiarem.

AGRADECIMENTOS

Eu estava no terceiro ano do ensino médio, quando tive meu primeiro contato com a Constituição Federal, lembro que haviam alguns livros para doação na biblioteca da escola em que minha mãe é professora, e eu precisava de um exemplar para realizar um estudo e me preparar para uma apresentação, mal sabia o que me esperava, entende? É cristalina a lembrança dos inúmeros rabiscos que fiz no Art. 225 do meu exemplar, a emoção que tive ao ler cada dispositivo e relacionar com as pesquisas que eu estava fazendo. Surreal.

Em 2019, já aprovado no ENEM para cursar direito na UFPB, vi na TV JUSTIÇA, o Dr. Luciano Mariz Maia, na época Vice-Procurador da República e que também faz parte do quadro de professores titulares da Universidade Federal da Paraíba, realizar uma sustentação oral no STF como representante do Ministério Público Federal, no julgamento da ADO 26/MI 4733, julgados mais conhecidos por promover a criminalização da homofobia.

O vice-procurador da República realizou uma sustentação que me deixou em êxtase, fiquei parado em silêncio e lágrimas, repetindo constantemente o vídeo no sofá da minha casa. Consegui decorar, inclusive, uma das passagens da sustentação do Dr. Luciano, que ao se referir ao STF coloca que:

Este tribunal tem a coragem sempre de levantar a sua voz para calar as injustiças. Este tribunal nunca se acovardou, nem se acovarda agora. Este tribunal tem a grandeza de olhar os pequenos. E este tribunal tem a coragem e ousadia de afirmar que há direito à vida de todos, e todos merecem igual proteção da lei. (CANAL STF, 2019)

Foi nesse instante que meu coração ficou calmo pela primeira vez durante todo o processo do vestibular, foi nesse momento que tive a certeza que estava trilhando o caminho certo, foi durante esse discurso que me apaixonei pelo direito. Ainda tenho o exemplar da primeira Constituição que rabisquei, hoje, com bem mais rabiscos. Esse livro, se tornou um amuleto, um símbolo de coragem e ousadia. A vida muitas vezes muda você, e carrego esse exemplar sempre comigo para lembrar o porquê que estou aqui. É muito fácil perder a direção...

Agradeço a Deus, e demais entidades, por sempre estarem presentes comigo, me fortalecendo nos momentos de tristeza e ansiedade; e sorrindo nos momentos de felicidade, conquistas e alegria.

Felizmente, tive pessoas que me apoiaram desde o momento que escolhi João Pessoa. Meu pai roendo as unhas na cadeira de balanço em silêncio, eu sabia que isso era uma aprovação. Minha mãe, chorando e logo em seguida separando as coisas que eu levaria para minha nova casa (4 meses depois kkk), eu sabia que isso era felicidade. Nunca fui bom com palavras, em demonstrar afeto, não sou muito de agradecer, sabe? Mas eu não seria nada sem o apoio deles, sem o cuidado, proteção e amor. Não me lembro da última vez que ouvi ou disse um “eu te amo”, mas me recordo das inúmeras mensagens perguntando se eu estava bem, se havia dormido, me alimentado, se estava precisando de algo, se iria trabalhar ou estudar. Repito, eu não lembro da última vez que ouvi um eu te amo, como também não me lembro do dia em que não me senti amado por eles, sabe? Como diz o personagem Gandalf, são as pequenas coisas, as tarefas diárias que mantêm o mal afastado, as simples ações de afeto e amor.

Meu pai, apesar de não saber escrever outra coisa além do nome, me inspira a ser alguém que luta pelo bem daqueles que ama, não importa que preço isso custe, um ensinamento que vivo na prática desde que nasci e me espelho para que no futuro herde um pouco do seu caráter. Minha mãe, professora/bibliotecária, com seu jeito peculiar, me ensinou o quão difícil é enfrentar desafios para continuar fazendo o que gosta, além de mostrar como amar alguém pode ser libertador. Sou muito grato, privilegiado e feliz por ser filho de Manoel e Elizabete, ou “Beta de Manoel” e “Manoel de Beta”. Por fim, gostaria de dizer de forma calorosa, amorosa, suave e sincera, o que muitas vezes não disse: amo vocês! Obrigado por tudo! Essa vitória é tão de vocês quanto minha.

Eu não poderia escrever qualquer menção de carinho e agradecimento sem também mencionar meus avós, Ditinha e Antônio, o qual carinhosamente chamo de Mãe e pai, basicamente me criaram com meus pais até os 17 anos; e vó Neta e vô Jorge que sempre me apoiaram e me acolheram como um filho, todas às vezes que precisei. A Joana Darc, irmã da minha mãe e que sempre cuidou de mim, apesar de não ouvir e falar, foi agraciada com o dom do cuidado e da proteção, levo sempre você comigo. Mesmo pertencendo ao mesmo ciclo familiar, cada um deles possui histórias singulares de superação, 5 histórias distintas e repletas de ensinamentos, 5 aposentados como “segurado especial”, talvez seja por conta deles o meu apreço, apoio e militância em Direito Previdenciário.

Aproveito para agradecer também a todos os meus irmãos (Carlos, Jorge, Fábio, Cláudio), tios e familiares que sempre acreditaram e comemoraram as minhas conquistas. A todos, obrigado.

Um agradecimento especial à minha amiga Adelly por sempre acreditar em mim, nunca esquecerei o fato dela e sua família terem me apoiado e acreditado nos meus sonhos. Faz quase 6 anos e em momentos de aflição eu sempre me lembro do diálogo: “- Você coloca muita fé em Kenned, Adelly” “- Sim, eu coloco”. Obrigado!

Muitos também foram os vínculos de amizades criados na graduação, as vivências que aprendi com todos me ajudaram a conseguir chegar ao fim dessa jornada de modo mais leve. Contudo, nenhum deles foi tão forte quanto o vínculo de amizade criado com Taciana Timóteo e Luana Coeli. Apesar do tempo, da pandemia e do famoso “estou desbloqueado” ter nos separados, sou muito grato por ter vocês em minha vida acadêmica. Um agradecimento fraterno e caloroso ao meu trio, sem vocês duas, a minha graduação jamais teria sido a mesma. À Taciana, eu gostaria de agradecer de uma forma especial, carrego comigo sempre o ensinamento adquirido em uma de nossas conversas: “keke, a nossa amizade foi construída... é diferente”. Quem diria, né? Quem diria que a graduação iria me proporcionar muito mais que uma amizade, ela me deu uma irmã. Um vínculo tão forte que nem mesmo os laços sanguíneos mais intensos conseguem proporcionar. cinco anos acompanhando a vida do outro, teve namoros, casamentos, conquistas e provas, sorrisos, choros, até moramos juntos por 1 semana (risos). Apesar de você ainda ter uma pequena jornada pela frente, saiba que estou aqui torcendo pelo seu sucesso. Te amo amiga.

Pode parecer incomum, mas tenho um sentimento de gratidão a todos os escritórios de advocacia que realizei estágio durante os 5 anos de graduação. Foi por meio desses espaços que conheci pessoas incríveis, dentre elas Laura, Hortência e Ana Lysia, que me acompanham até hoje e a quem tenho orgulho de chamar de amigas. Ademais, foi ainda por meio desses lugares que consegui visualizar na prática como o direito se materializa, um ponto crucial para minha formação. Gostaria, ainda, de dedicar um agradecimento especial à Justiça Federal da Paraíba, especialmente à (13ª) vara em que realizei estágio por quase 2 anos. Saibam que foi na JFPB que me senti realizado profissionalmente pela primeira vez. A todos os servidores, obrigado por tudo.

Ao meu orientador, que também chamo de amigo, professor Alex Taveira, agradeço pelo companheirismo, ensinamentos, colaboração e por sempre estar disposto a ajudar qualquer aluno em prol do conhecimento. Aproveitando o ensejo, gostaria de tecer um agradecimento especial ao Departamento de Ciências Jurídicas em Santa Rita, em que todos os professores, técnicos e terceirizados contribuíram com um aprendizado que ensinou o que muitas doutrinas jamais conseguiram destrinchar, ou que qualquer curso conseguisse oferecer, todos eles me ensinaram a ser um profissional mais humano.

Escrever meus agradecimentos foi a coisa mais difícil e peculiar que já fiz, é muito complicado descrever sentimentos de gratidão. Todavia, eu tenho a necessidade de expressá-los, eu tenho a necessidade de eternizar neste trabalho que, do mesmo modo que canta Maria Betânia: *Eu não ando só!*

Sinto-me desfalecer de cansaço e de desânimo. Que horas são? Ainda duas horas antes da saída. Como vou poder aguentar. Chega o contramestre. Quantas você faz? 400 por hora? É preciso 800... Mais depressa... Bater ponto, vestir-se, sair da fábrica com o corpo todo esvaziado da energia vital, a alma oca de pensamentos, o coração mergulhado no desgosto, raiva muda, e acima de tudo isso, um sentimento de impotência e de submissão... Por que a última esperança para o dia seguinte é que se dignem deixar-me passar ainda um dia como este. Quanto aos dias que virão depois, estão muito longe. A imaginação se recusa a percorrer um número tão grande de minutos tristes.

- Simone Weil

RESUMO

O presente trabalho apresenta uma análise da existência de proteção social dos trabalhadores por aplicativo, principalmente dos direitos previdenciários dos entregadores, comumente chamados de motoboys. Para tanto, foi realizada uma arguição bibliográfica para coletar dados e posicionamentos científicos, assim como uma análise contratual que verificou os termos e condições que inauguram a relação jurídica entre os aplicativos e motoristas/entregadores. Ademais, também foi realizada uma análise das legislações existentes no ordenamento jurídico brasileiro que tutelam a proteção dos motoristas por aplicativo e dos projetos de lei em tramitação. Por último, também foi efetuada uma análise jurisprudencial acerca dos direitos trabalhistas e previdenciários, tanto dos entregadores por aplicativo que não estão assegurados pela previdência, como também por aqueles que recolhem ao RGPS na modalidade de contribuinte individual. Após a análise dos contratos, das legislações e projetos de lei existentes, assim como do comportamento do poder judiciário frente à discussão da regulamentação dos trabalhadores por aplicativo, foi possível verificar o descompasso de responsabilidades assumidas pelos entregadores em comparação com às garantias oferecidas pelos aplicativos, promovendo uma violação de direitos institucionalizada. Restou verificado ainda o quão incorreto é a concepção de que os trabalhadores são empreendedores, visto que esses profissionais são subordinados a um algoritmo que direciona e controla sua rotina e forma de trabalho. Além disso, foi constatado com os estudos realizados, que o poder legislativo se omite em promover qualquer espécie de regulamentação, oferecendo leis e projetos que reduz os anseios do trabalhador e postergam uma possível regulamentação; esta, acaba sendo precariamente realizada pelo poder judiciário que atua devido às pressões para a resolução de conflitos que discutem o reconhecimento de vínculo empregatício entre as plataformas e trabalhadores, promovendo uma regulamentação superficial e não participativa. Destaca-se, dessa forma, que os trabalhadores por aplicativo possuem pouco amparo legal, devido à falta de uma regulamentação protecionista e democrática. Apesar de existirem alguns dispositivos que tutelam certos direitos, à falta de adaptação da legislação previdenciária existente, a precária regulamentação do judiciário e a omissão do poder legislativo em discutir a questão, promove uma violência institucionalizada que intensifica a vulnerabilidade social, previdenciária e trabalhista do entregador por aplicativo.

Palavras-chave: *Motoboys*. Entregadores por aplicativo. Direito previdenciário. Motoristas por aplicativo. Empreendedorismo.

ABSTRACT

This work presents an analysis of the existence of social protection for workers via app, mainly the social security rights of delivery drivers, commonly called motorcycle couriers. To this end, a bibliographic investigation was carried out to collect data and scientific reports, as well as a contractual analysis that verified the terms and conditions that launched the legal relationship between the apps and drivers/delivery people. Furthermore, an analysis was also executed of the existing legislation in the Brazilian legal system that protects the protection of drivers via app and of the bills in progress. Finally, a jurisprudential analysis was also done regarding labor and social security rights, both for app delivery people who are not covered by social security, and also for those who pay into the RGPS as an individual taxpayer. After analyzing existing contracts, legislation and bills, as well as the judicial behavior on the present discussion about the regulation of workers by apps, it was possible to verify the discrepancy between the responsibilities taken by delivery drivers in comparison with the guarantees offered by the apps, promoting an institutionalized violation of rights. It was also attested how incorrect the concept that delivery workers are entrepreneurs is, given that these professionals are subordinated to an algorithm that directs and controls their routine and way of working. Furthermore, it was established by the research that the legislative power fails to endorse any type of regulation, enacting laws and bills that reduce the worker's desires and postpone a possible regulation that is precariously, gradually carried out by the judicial system, that is pressured to come up with a resolution on the topic about the recognition of employment relationships between platforms and workers, which can promote superficial and non-participatory regulation. It is noteworthy, therefore, that app workers have little legal protection, due to the lack of a protectionist and democratic regulation. Despite the existence of some devices that protect certain rights, the lack of some adjustments of existing social security legislation to meet this specific situation, the precarious current regulation and the failure of the legislative branch to deal with the issue, promotes an institutionalized violence that intensifies the social security and labor rights vulnerability of the delivery worker.

Keywords: Motorcycle Couriers. Delivery drivers by app. Pension law. APP drivers. Entrepreneurship.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 (Quantidade de entregas - 2019 a 2021).....	21
Figura 2 (Quantidade de entregadores ativos - 2019 a 2021).....	21

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	14
2 O NOVO CONCEITO DE EMPREENDEDORISMO E A INVISIBILIDADE DO ENTREGADOR MOTOBOY NA SOCIEDADE.....	18
2.1 OS TERMOS E CONDIÇÕES DO IFOOD e 99: VÍNCULO ENTRE A EMPRESA E O ENTREGADOR, INDENIZAÇÕES E FUNCIONAMENTO DA PLATAFORMA.....	23
2.1.1 Das apólices de seguro e vantagens concedidas aos entregadores.....	29
2.2 O REGIME GERAL DA PREVIDÊNCIA SOCIAL E SUA COBERTURA AOS ENTREGADORES MOTOCICLISTAS.....	31
3 A MOBILIZAÇÃO LEGISLATIVA NA TUTELA DOS DIREITOS DOS MOTOBOYS.....	36
3.1 ANÁLISE DA LEI 14.297/22 E SUAS IMPLICAÇÕES NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DOS ENTREGADORES POR APLICATIVO.....	37
3.2 O PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024 E SUAS IMPLICAÇÕES AOS MOTORISTAS E ENTREGADORES POR APLICATIVO.....	40
3.3 O PROJETO DE LEI 1.347 DE 4 DE MAIO DE 2015.....	47
4 O PODER JUDICIÁRIO E SUA VISÃO EM FACE DA TUTELA PREVIDENCIÁRIA PELOS ENTREGADORES DE APLICATIVOS.....	51
4.1 O ENTENDIMENTO JURISPRUDENCIAL E A PROTEÇÃO SOCIAL DOS ENTREGADORES/MOTORISTAS POR APLICATIVO.....	51
4.2 A PROTEÇÃO SOCIAL JUDICIAL CONCEDIDA AOS ENTREGADORES POR APLICATIVO QUE RECOLHEM NA MODALIDADE DE CONTRIBUINTE INDIVIDUAL.....	56
4.3 A INFLUÊNCIA ESTATAL, POR INTERMÉDIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS, COMO AGENTE ATIVO CAPAZ DE MINIMIZAR VIOLAÇÕES DE DIREITOS.....	64
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	68
REFERÊNCIAS.....	72

1 INTRODUÇÃO

O século XXI vem sendo marcado por avanços tecnológicos e pela ascensão de uma nova conjuntura de relações humanas mediadas pela tecnologia e pela facilitação de atividades diárias. Gradualmente, a tecnologia foi assumindo papéis importantes na sociedade capitalista, promovendo, além de uma máquina financeira mais maleável, uma “comodidade” para os indivíduos que nela estão inseridos.

Com o avanço tecnológico e a necessidade da cultura social automatizar situações comuns no cotidiano, com o intuito de tornar prático, rápido e produtivo, foi sendo gradualmente promovida uma constante mudança, tanto em relações interpessoais quanto em relações profissionais. Dessa forma, algumas profissões, no decorrer do século, foram sendo consumidas pela tecnologia, sendo hoje impossível pensá-las sem recorrer à lembrança de um aparato tecnológico.

A profissão de *Office Boy*, por exemplo, com a mudança dos contextos e a ascensão de recursos tecnológicos, vem se adaptando às necessidades do mercado, sendo o termo “office boy” quase não mais usado pela sociedade, que na maioria das vezes os denominam de “motoboy” ou “entregador por aplicativo”.

Esses profissionais, frente a tais mudanças tecnológicas, dinâmica dos indivíduos na sociedade e das relações humanas, utilizam aplicativos como *iFood*, *99food*, *UberEats* e *99* que se tornaram essenciais para conseguir levar restaurantes dos mais variados níveis ao consumidor. A agitação dos grandes polos urbanos evidencia a necessidade de uma maior praticidade para que consumidores, no seu trabalho, faculdade ou até mesmo em suas casas, consumam refeições variadas com economia de tempo.

A crise sanitária, ocasionada pelo SARS-CoV-2, iniciada em 2019, só evidenciou e expandiu o mercado de entrega de refeições. Isso porque, com o distanciamento social e as quarentenas promovidas pelos governos estaduais, municipais e outras medidas de contenção do vírus, houve uma proibição da cultura de consumo de alimentos em espaços públicos. Tendo os entregadores, dessa forma, um papel fundamental durante esse período, já que foram eles que garantiram a promoção da cultura alimentar mediante *deliverys*.

Ocorre que, apesar de ter sido e ser muito importante na atual conjuntura da sociedade, os *motoboys* são invisibilizados quando a questão envolve proteção social, direitos trabalhistas e arrimo previdenciário. O único fator importante

considerado pelos usuários dos aplicativos de entregas é a máxima de quando a alimentação irá chegar, mas nunca sobre como os responsáveis por transportar a mercadoria têm uma proteção escassa e têm seus direitos negligenciados, tanto pelo Estado como pelas empresas responsáveis pela administração dos aplicativos.

O entregador por aplicativo desenvolve uma atividade laboral que o expõe constantemente a riscos e situações indesejadas. A maioria dos entregadores trabalha pilotando motocicletas, muitas vezes em situações negligentes, diante da vulnerabilidade social que se encontram, da agilidade muitas vezes requisitada pelos aplicativos e da necessidade de prover sua subsistência e de sua família.

Diante do fato dos motociclistas estarem mais facilmente suscetíveis a acidentes, ou até mesmo patologias decorrentes da atividade que desenvolvem, muitos recorrem ao sistema de previdência quando passam por situações que os impossibilitam de continuar o desenvolvimento de suas atividades laborativas. Apesar da previdência cobrir certas situações, a depender da filiação destes profissionais ao RGPS (Regime Geral de Previdência Social), muitos benefícios são cerceados, já que a lei infraconstitucional limita certas espécies de benefícios a contribuintes específicos.

Em virtude do que foi apresentado, o presente estudo visa analisar: existe ou não uma proteção social dos trabalhadores por aplicativo, em especial aos motoboys, no direito previdenciário? Além disso, diante de qualquer direito existente, seria ele suficiente para garantir o efetivo desenvolvimento de um trabalho digno, tendo em vista, o crescente mercado de trabalho dos motoboys com a ascensão dos aplicativos de delivery e a nova metodologia de vendas intensificada com a crise sanitária de Covid-19?

Em resumo, o presente trabalho investiga e analisa a proteção social dos trabalhadores por aplicativo. Principalmente, no que se refere aos direitos previdenciários dos motoboys, e como a sociedade se mobiliza para garantir direitos básicos, seja por políticas públicas desenvolvidas pelo Estado, ou por direitos garantidos pela interpretação jurídica realizada pelos tribunais.

Nesse diapasão, ao analisar a discussão referente à proteção social dos trabalhadores por aplicativos, é necessário apresentar noções gerais e históricas do direito previdenciário garantidos pela Carta Magna de 1988 e por leis federais que fornecem amparo legal aos motoboys, tanto empregados como autônomos, com o

intuito, de entender aspectos legais e históricos que norteiam a situação, sendo esse o primeiro objetivo centralizado do trabalho.

Direcionando o estudo para um aspecto mais legalista, o segundo objetivo específico desta pesquisa, analisa como os estados, os municípios e a União se comportam para a garantia de direitos básicos de trabalhadores motoristas de aplicativo. Além disso, é necessário ainda analisar como os sindicatos dessa classe trabalhadora se mobilizam para a garantia de direitos frente às câmaras dos deputados estaduais e federais.

Ademais, na discussão dos direitos previdenciários devidos ao motorista por aplicativo, é necessário estudar também como os tribunais interpretam a proteção social dos trabalhadores por aplicativo frente à discussão da garantia de direitos básicos vs. desenvolvimento econômico, terceiro e último objetivo específico desta pesquisa.

Para isso, com o intuito de alcançar esses objetivos de analisar a existência ou não de proteção social dos trabalhadores por aplicativo, no que se refere aos direitos previdenciários dos motoboys, é necessário pontuar as técnicas e métodos utilizados na pesquisa para mostrar como a análise do problema é realizada.

A abordagem metodológica que fundamenta as bases lógicas desta pesquisa se molda a partir da utilização do método dedutivo, diante dos posicionamentos gerais de artigos da Constituição Federal e de Leis Previdenciárias. O referido método se torna necessário, pois o método dedutivo consegue oferecer mais objetividade e clareza nos resultados de uma pesquisa que estuda um Estado regulamentado por normas que partem da generalidade para a individualidade.

No entanto, a utilização deste método não aduz que o presente trabalho possui um caráter apenas objetivo, ou até mesmo quantitativo. Tendo em vista que a análise das políticas públicas desenvolvidas recai na percepção de uma mitigação de direitos, torna-se fundamental a necessidade desta pesquisa possuir uma abordagem qualitativa. Assim, é possível verificar as subjetividades envolvidas nesse processo que acabam sendo determinantes para o estudo possuir uma semelhança com os fatos da sociedade.

Diante do caráter qualitativo desta pesquisa, são utilizadas outras técnicas para que os objetivos sejam alcançados, dentre elas estão o caráter exploratório e explicativo do trabalho. Dessa forma, os procedimentos técnicos voltam-se para a utilização de uma breve arguição bibliográfica, acompanhada de uma investigação

legal e jurisprudencial nos sítios eletrônicos do Congresso Nacional e dos tribunais, através da consulta pública. Sendo, por meio dessas técnicas, possível analisar aspectos históricos, sociais e econômicos que norteiam as relações trabalhistas dos motoboys e sua situação previdenciária, fornecendo, assim, embasamento e amplitude às concepções que foram construídas. Apenas por meio dessas técnicas, esse trabalho pode oferecer embasamento teórico sem a perda de um aspecto prático.

A necessidade do presente estudo possuir uma congruência com aspectos práticos da sociedade se refere ao fato desta pesquisa poder contribuir com uma base bibliográfica que proporcione embasamento teórico e efetivo para a tutela de direitos sociais dos entregadores de aplicativo. Por meio desse embasamento mais factível, é possível inferir com o estudo, interpretações que possam contribuir com argumentos, que sejam utilizados pela sociedade científica, grupos de pressão, sindicatos e trabalhadores, com o intuito de pressionar o Estado a desenvolver políticas públicas e garantir direitos básicos à classe trabalhadora.

Apesar de a *Uberização* ser um objeto de estudo muito analisado na atualidade, principalmente, com o avanço dos julgados nos tribunais superiores que analisam o vínculo de trabalho dos motoristas com os aplicativos, a questão previdenciária muitas vezes acaba se tornando um assunto secundário/acessório. Todavia, fica evidente nesse trabalho o quão importante é a análise da questão securitária dos motoboys frente aos riscos existentes no ambiente de trabalho e como esse aspecto é fundamental no estudo da proteção social dessa classe de trabalhadores.

2 O NOVO CONCEITO DE EMPREENDEDORISMO E A INVISIBILIDADE DO ENTREGADOR *MOTOBOY* NA SOCIEDADE

A Constituição Federal de 1988, sendo caracterizada como cidadã, foi promulgada por representantes de todos os grupos da sociedade sob a influência de pesquisas populares, concepções ideológicas, políticas, partidárias, sociais e por força dos grupos de pressão que se reuniam em frente ao Congresso Nacional durante a constituinte. Essa união, por sua vez, promoveu a criação de diversos dispositivos que tutelam e regem os direitos sociais no ordenamento jurídico brasileiro nos mais variados setores.

Dentre estes dispositivos estão os Art. 1º, 6º e 7º da Carta Magna que versa sobre uma das demandas mais requisitadas pela população brasileira nas pesquisas que ocorriam em todo o Brasil durante a constituinte: *nós queremos emprego, nós queremos um trabalho digno*.

Dentre os dispositivos citados, o artigo 1º da Constituição Federal de 1988 institui que a República Federativa do Brasil é regida por diversos fundamentos, dentre eles a dignidade da pessoa humana, que, apesar de não tutelar explicitamente sobre trabalho, é somente por meio dele ser possível entender o que seria um trabalho digno. Além disso, é posto também como um fundamento da República os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, demonstrando a importância do trabalho para a sociedade desenvolvida a partir de uma justiça social e trabalho digno.

Os demais Artigos citados são mais focados no trabalho como um direito em si. O artigo 6º, por exemplo, é responsável por instituir o trabalho como sendo um Direito Social; igualando-o a outros direitos como educação, saúde, alimentação e segurança:

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (BRASIL, 1988, art. 6º)

Já no Artigo 7º da Constituição foram instituídos diversos direitos aos trabalhadores urbanos e rurais que visem melhorar as condições sociais do trabalho. Ocorre que esse dispositivo, apesar de se referir a “trabalhadores urbanos e rurais” tutela majoritariamente direitos de “trabalhadores fichados”, ou seja, aqueles

empregados que possuem anotações em suas CTPSs; sendo omissos, por exemplo, a tutela dos direitos de trabalhadores autônomos que se subordinam a certas empresas, corporações e aplicativos, como é caso do entregador motoboy.

A profissão de Motoboy no Brasil se popularizou na década de 80 dentro dos centros urbanos de São Paulo, tendo como objetivo a circulação de documentos entre empresas com maior rapidez. Maria Angélica Oliveira demonstra de maneira precisa como se deu a profissão de motoboy no Brasil:

O serviço de motofrete foi trazido ao Brasil, mais precisamente a São Paulo, em 1984, pelo portenho Arturo Filosof que aqui residia, e retornava de uma viagem feita a Buenos Aires onde teve oportunidade de conhecer este tipo de serviço. Arturo se uniu a um sócio, adquiriu uma moto CG-125 cilindradas, contratou um motociclista e divulgou o seu serviço entre a vizinhança e colegas de trabalho, ao qual denominou Diskboy. Em dezembro do mesmo ano surge a primeira nota sobre este tipo de serviço, divulgada pelo Diário Popular da capital. Em 1985 a revista Contigo e o Jornal Folha de São Paulo escrevem (sic) uma matéria sobre a Diskboy, e a partir de então novas empresas começam (sic) a surgir. Em 1987, a revista Quatro Rodas já listava as seis principais empresas de motoboys entre dezenas de concorrentes (SETOR que cresce e assusta, Jornal Gazeta Mercantil, 10.09.2001). (OLIVEIRA, 2006)

Diante do crescimento dessas empresas foi surgindo aos poucos a figura do *Office Boy* que conforme a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) possui como descrição sumária da atividade a seguinte função:

Transportam correspondências, documentos, objetos e valores, dentro e fora das instituições, e efetuam serviços bancários e de correio, depositando ou apanhando o material e entregando-o aos destinatários; auxiliam na secretaria e nos serviços de copa; operam equipamentos de escritório; transmitem mensagens orais e escritas. (BRASIL, 2002, 4122-05)

Dessa forma, no decorrer das décadas e diante do baixo custo do transporte, o motoboy ganhou espaço e evidência nos interiores, sendo comumente denominados como *mototáxi* e tendo como função precípua o transporte de pessoas nos pequenos pólos urbanos de cidades interioranas.

Ademais, com a ascensão de aplicativos como o *iFood*, *99food*, *UberEats*, *Rappi*, e outros facilitadores de venda do gênero que ascenderam por volta de 2017/2018, assim como o aumento de uma cultura alimentar baseada na rapidez, facilidade e dinamismos (*Fast Foods*), esses aplicativos contribuíram para a popularização da atividade laboral do entregador na seara de entrega de alimentos e pratos feitos.

Ainda, cabe salientar o importante papel que estes profissionais tiveram durante a crise sanitária decorrente do SARS-CoV-19 iniciada no ano de 2019, já que devido ao distanciamento social e às temidas “quarentenas”, estratégias criadas para minimizar a proliferação e contaminação de COVID-19, foi a atividade laboral dos motoboys que contribuiu diretamente para que pequenos e médios empreendedores conseguissem manter seus empreendimentos em atividade.

Um estudo produzido em 2021 pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) realizou uma análise da situação dos entregadores frente a plataforma do iFood no Brasil; nessa pesquisa, foi analisada a condição remuneratória da classe trabalhadora, contrastes existentes com trabalhadores formais, disparidades regionais e características individuais de cada entregador.

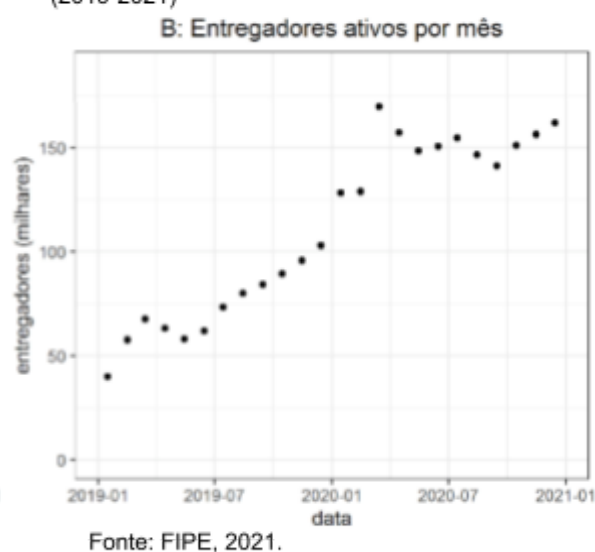
Conforme estudo realizado pela FIPE (2021) foram realizadas 181,2 milhões de entregas por 497.743 entregadores parceiros do *iFood* entre 1º de janeiro de 2019 e 31 de dezembro de 2020. Importante pontuar que a estatística referente aos entregadores pode ser bem superior ao percebido pela Fundação, visto que entregas sob responsabilidade própria de restaurantes não foram incluídas nas pesquisas.

As figuras a seguir demonstram de modo visual o crescimento do *iFood*, tanto em relação às entregas como também em relação à quantidade de entregadores que ingressaram na plataforma no período de 01/01/2019 a 31/12/2020, vejamos:

Figura 1: Quantidade de entregas (2019-2021)



Figura 2: Quantidade de entregadores ativos (2019-2021)



Assim, percebe-se que, entre os anos citados, a plataforma do *iFood* sofreu um crescimento vertiginoso, tanto na quantidade de entregas quanto na quantidade de entregadores ativos no aplicativo. Conforme a FIPE (2021):

Entre 2019 e 2020 que no período supracitado, o total de entregas mensais observadas aumentou de 2,4 milhões em janeiro de 2019 para 14,9 milhões em dezembro de 2020, representando um aumento de 520%. Da mesma forma, o total de entregadores ativos a cada mês foi de 47 mil para 161 mil, correspondendo a uma elevação de 242%.

Esse intenso crescimento nos anos de 2019 e 2020 sofreu uma contribuição direta do novo modelo social proporcionado pela pandemia e das medidas de contenção do vírus adotadas pelos estados brasileiros. A tranquilidade da população em realizar compras e *fast foods* evitando se expor à contaminação do SARS-CoV-2, aliado à facilidade de pessoas baixa renda que possuem algum veículo automotor, em sua grande maioria motocicletas, e à desburocratização de uma forma de gerar renda, resultou em um intenso crescimento da empresa.

Os entregadores de aplicativos, como comumente são denominados, foram cativados pela desburocratização na realização de serviços de entrega proporcionadas por aplicativos como o *iFood*, *99food*, *UberEats*, *Rappi*, entre outros. Ademais, a oportunidade de gerar renda de um modo pouco burocrático, já que o cadastro nos aplicativos solicitam poucas informações, aliado à venda do discurso “Seja você dono próprio negócio”, possibilitou que muitos trabalhadores aderissem à plataforma, seja como única fonte de renda, seja como uma oportunidade de “emprego” alternativa em que o próprio trabalhador conseguisse configurar seu modo de trabalho, tornando-se um empreendedor.

Todavia, muito se discute sobre a abordagem da indústria utilizar esse termo para convencer os entregadores. Ludmilla Abílio destaca que, em face do aumento do desemprego e flexibilização de políticas neoliberais, o empreendedorismo adquire um novo conceito e cativa ainda mais aqueles indivíduos desempregados que desejam ingressar no mercado de trabalho. (ABILIO, 2019)

Ludmilla Abílio ainda expõe que essa nova roupagem do empreendedorismo:

[...] trata-se de um embaralhamento entre a figura do trabalhador e a do empresário. Essa indistinção opera de forma poderosa, por exemplo, no discurso da empresa Uber, que convoca o motorista a ser “seu próprio chefe”. O Empreendedorismo torna-se genericamente sinônimo de assumir riscos da própria atividade. Opera aí um importante deslocamento do desemprego enquanto questão social para uma atribuição ao indivíduo da

responsabilização por sua sobrevivência em um contexto de incerteza e precariedade. (ABILIO, 2019)

Logo, vê-se que esse discurso se amplia, não sendo destinado apenas aos motoristas de aplicativos, mas também aos entregadores, em que mesmo subordinados a uma plataforma, ainda podem gerenciar como o seu trabalho pode ser executado, quando ele estará disponível, onde querem realizar as entregas e, por último, se aceitam ou não a oferta feita pela plataforma. Esta “autonomia” é o que muitos intitulam como um novo conceito de empreendedorismo, aliás, o entregador assume o risco de aceitar ou não a oferta de entrega oferecida pela plataforma que está cadastrado, neste caso, é o trabalhador que assume o risco do seu próprio “negócio”.

Dessa forma, o novo contexto social dos trabalhadores por aplicativo se resume a trabalhar indiretamente (intermediado pela tecnologia) para alguma pequena, média ou grande empresa, assumindo ele próprio o risco do seu trabalho. Poderia ser uma definição otimista sobre a profissão, caso não fossem registrados no Brasil cerca de 11.115 óbitos e 115.709 internações de motociclistas após acidente de trânsito, consoante o Boletim Epidemiológico divulgado pelo Ministério da Saúde.

Maria Angélica Oliveira, ao realizar diversas entrevistas para sua dissertação de mestrado, percebeu o quão corriqueiro eram os acidentes de trânsito sofridos pelos motoboys de Salvador, por essa razão expõe que: “Entre os motoboys existe a crença de que todos um dia irão acidentar-se, seja pela vulnerabilidade do veículo, pelas circunstâncias do trânsito, pelas pressões do empregador ou pela imprudência do próprio trabalhador.” (OLIVEIRA, 2006). Dessa forma, é evidente que são muitas as variáveis que recaem ao pequeno empreendedor, entregador de aplicativo, em troca de poucos reais/centavos por entrega; o risco do negócio é muito alto, mas imperceptível para o indivíduo sem emprego, renda e em sua maioria com família para sustentar.

Além disso, adaptando-se aos novos contextos que surgem na sociedade, plataformas como o Uber e 99 reduziram os esforços na competição com o *iFood* e os investimentos com entregas de comidas e passaram a incluir em seus aplicativos de viagens, a opção de viajar de motocicletas, sendo denominados pela população como: moto Uber ou 99Moto.

2.1 OS TERMOS E CONDIÇÕES DO IFOOD e 99: VÍNCULO ENTRE A EMPRESA E O ENTREGADOR, INDENIZAÇÕES E FUNCIONAMENTO DA PLATAFORMA

As plataformas de entrega possuem, cada uma, o seu próprio termo de adesão, com suas características, obrigações e responsabilidades. Todavia, é unânime o fato de o colaborador que realiza entregas ser o único responsável por todas as intercorrências que recaiam no decorrer das entregas e viagens.

O *iFood*, por exemplo, possui um termo aditivo, disponível em seu site, com páginas muito claras e com uma linguagem de fácil acesso para os entregadores que desejam firmar uma parceria. Nesse documento, há uma divisão expressa das funções, vantagens, obrigações e responsabilidade tanto da empresa quanto do motoboy.

Dentre as inúmeras sessões, o documento de adesão do iFood define logo no início quem de fato pode se cadastrar na plataforma para se tornar um colaborador, expondo ainda o entendimento que espera que os motoboys compreendam no desenvolvimento do labor:

Também devem entender que assumem os riscos envolvidos na prestação desse serviço. Por isso, devem tomar todos os cuidados necessários e esperados, para que a atividade seja realizada de modo seguro e com qualidade. [...] A entrega é de responsabilidade total do Entregador ou da Entregadora, cabendo ao iFood apenas a conexão entre Clientes, Estabelecimentos e Entregadores. (IFOOD, 2024a)

A plataforma evidencia a todo momento que apenas o entregador é responsável pela sua atividade, sendo à empresa atribuído apenas o papel de intermediar as relações de entrega. É possível, ao ler o documento na íntegra, ter uma interpretação implícita de que os aplicativos possuem um caráter mais social e benfeitor do que capitalista, tentando ao máximo afastar o escopo empresarial e suas responsabilidades nas relações que firma com os motoristas de aplicativo.

Outro ponto interessante do termo aditivo do iFood é o fato de ser reafirmada constantemente a falta de vínculo profissional entre o entregador e a empresa, sendo a relação apenas cível e comercial. Destaca-se o seguinte trecho:

Sobre sua relação com a Plataforma
[...]
Não há vínculo empregatício!
A relação aqui é **cível e comercial.**
[...]

Como profissional independente, cadastrando-se na Plataforma por livre e espontânea vontade, você confirma que **não há qualquer relação de hierarquia, de dependência, subordinação ou trabalhista com o iFood.**

[...]

Com isso, o Entregador, a Entregadora e o iFood reconhecem que a relação aqui presente não possui nenhuma característica prevista em lei que comprove o vínculo empregatício. (IFOOD, 2024a, grifo do autor)

Aliado a essas informações, as empresas de *delivery* asseveram o caráter de liberdade do entregador no desenvolvimento de suas atividades, o livre arbítrio em decidir se quer ou não realizar as entregas, o fato de não necessitar de experiência e a desnecessidade de processo seletivo. Características essas que inibem qualquer ponto de desvantagem para o trabalhador que analisa o documento e necessita de uma fonte de renda.

Dessa forma, percebe-se que o contrato de parceria entre o entregador e a plataforma do *iFood*, além de afastar qualquer possibilidade de relação de emprego entre eles, aponta o caráter empreendedor do indivíduo, que possui a “liberdade” de decidir como irá desenvolver suas entregas e a dinâmica do seu dia-a-dia. Esse trabalhador, possuidor dessa autonomia, é denominado pelo aplicativo de *delivery* como profissional independente.

Esse termo também é utilizado por outras empresas, a exemplo da empresa 99 e Uber, que também atuam no ramo de refeições, sendo concorrentes minoritárias do *iFood*, visto que possuem maiores investimentos e retornos financeiros no ramo de viagens e entregas de pequenas encomendas.

Recentemente, a categoria de motociclistas, foi incluída nas funcionalidades de ambas as empresas, tendo conquistado uma boa parcela da população, vez que os preços em sua maioria são bem inferiores quando comparados a motoristas de carro. Com a recente inclusão desses profissionais a população deixou o codinome de motoboy/moto-táxi e passou a chamá-los de Moto Uber ou 99moto.

Os contratos firmados entre as empresas e os motoristas não se distanciam com os termos utilizados pelo *iFood*, esta por sua vez ainda os apresenta de maneira didática e resumida, enquanto aquelas tendem a definir e deixar o contrato mais técnico e sem qualquer lacuna para futuros problemas, são esses termos que os indivíduos nunca prestam atenção.

Ocorre que, a expressão de “profissional independente” utilizada pelas plataformas, apesar de parecer fazer jus e respeitar o Art. 1º da Constituição Federal de 1988, em que coloca como fundamento da República a Livre Iniciativa, vê-se que,

na prática, não se aplica na relação existente entre o *iFood*, *Uber*, 99 e o entregador. Há, nessa relação, uma subordinação implícita, um direcionamento do desenvolvimento das atividades do entregador/motociclista.

Os algoritmos que controlam os aplicativos e definem a sua organização são os responsáveis por destinar as corridas e as entregas a cada motociclista, definindo a sua rota e estimativa de tempo de entrega ou chegada. Ludmilla Abílio coloca que essa intermediação dificulta o reconhecimento de uma subordinação, contudo, ela pontua que por meio do entendimento dos algoritmos e de sua logística é possível visualizar a subordinação do motociclista ao aplicativo:

[...] i) é a empresa que define para o consumidor o valor do serviço que o trabalhador oferece, assim como quanto o trabalhador recebe e, não menos importante, ii) a empresa detém total controle sobre a distribuição do trabalho, assim como sobre a determinação e utilização das regras que definem essa distribuição. (ABILIO, 2019)

Os termos aditivos de todas as empresas citadas são precisos em afirmar que a plataforma possui a autonomia de alterar qualquer regra sem comunicação prévia aos motoristas. Além disso, as plataformas utilizam ainda espécies de bonificações e promoções que não constam nos termos gerais e que simbolizam metas, impulsionando e motivando o trabalho em troca de recompensas.

Ludmilla Abílio, expõe que essas promoções são perigosas, visto que a “[...] produtividade é estimulada e conquistada por meio de regras que se apresentam como desafios para o trabalhador, que envolvem premiações e, principalmente, a incerteza de se alcançar o resultado perseguido” (ABILIO, 2019). Logo, devido às premiações, muitos motociclistas se submetem a jornadas exaustivas em troca de incertezas, vez que nada impede que os algoritmos dificultem o cumprimento das metas.

Ludmilla, em suas pesquisas frente ao impacto da *uberização*, ao entrevistar diversos entregadores por aplicativo, percebeu que a falta de garantias é também de conhecimento comum desses profissionais, tendo inclusive um entrevistado apontando a manipulação de entregas pelos aplicativos, com o intuito de dificultar cumprimento de metas:

Não há clareza sobre como as regras e critérios de distribuição funcionam. O trabalhador vive disponível ao trabalho, sem saber como opera seu próprio recrutamento. Reconhece as estratégias da empresa para intensificar seu trabalho e colocá-lo para trabalhar, mas não tem clareza de como as regras funcionam. Trabalhando em um contexto de total incerteza, considera que é parte da programação da empresa a oferta de uma

bonificação que não será possível alcançar: ‘Eu, você e outro motoboy estamos trabalhando lá, são oito pedidos para conseguir o bônus. Eu e você fizemos sete, o outro motoboy fez quatro. Para quem eles vão jogar a entrega? Para o outro motoboy’ (ABÍLIO, 2019)

Insta salientar que muitas vezes o entregador que realizou entregas durante o dia inteiro, cumprindo uma extenuante jornada de trabalho, recebe as ofertas de bonificações por entregas extraordinárias apenas no final da noite, durante um período de chuva, ou em outros momentos que na região de entrega muitos motoboys se ausentaram, já que por assumir os riscos do próprio negócio, os profissionais liberais motociclistas, em tese podem decidir se querem ou não realizar as entregas.

Todavia, na prática, e no desenvolvimento das atividades dos motociclistas de aplicativo, esse livre arbítrio é relativo, visto que os termos de adesão tanto do *IFood* quanto da 99 e Uber prevê a possibilidade de desativação da conta dos motociclistas caso ele passe algum longo tempo sem utilizar os serviços, assim como recebe uma queda na avaliação de desempenho do aplicativo, caso negue reiteradas corridas, vejamos alguns trechos:

Abaixo destaca-se os termos de desativação ou alteração de disponibilidade do *IFood*:

Além disso, quando o Entregador ou a Entregadora indicar que não está disponível para a Entrega, o **iFood poderá alterar seu status de disponibilidade na Plataforma**, tornando-o (a) offline por um determinado período, **sem necessidade de justificativa ou aviso prévio.** (IFOOD, 2024a, grifo do autor)

Destaca-se ainda os termos de controle de qualidade de desempenho dos motoristas que justificam a suspensão ou desativação do seu cadastro na plataforma:

[...] 6.1. O Motorista/Motociclista Parceiro aceita que será avaliado pelos Passageiros e pela 99 com base em critérios como a qualidade do serviço, a limpeza do veículo e as taxas de aceite e de cancelamento de corridas. O Motorista/Motociclista Parceiro que for reiteradamente mal avaliado poderá ter a sua licença de uso do Aplicativo cancelada. Sem prejuízo de outras disposições constantes neste instrumento, o Motorista/Motociclista Parceiro também poderá ter sua Conta cancelada (resultando em impedimento de acesso ao Aplicativo) em casos como pendências cadastrais, relatos de condutas inapropriadas, a exclusivo critério da 99.

[...]

6.3. O Motorista/Motociclista Parceiro aceita que a 99 manterá registros internos acerca da prestação de Serviços de Transporte, tais como a taxa de aceitação e cancelamento de corridas, podendo utilizar esses dados para realizar sua própria avaliação sobre o Motorista/Motociclista Parceiro.

[...]

6.4. Periodicamente, o Motorista/Motociclista Parceiro será informado sobre alterações em sua avaliação, que consistirá em uma nota de 1 (um) a 5 (cinco), que leva em consideração a avaliação e comentários dos Passageiros e da 99, conforme os critérios estabelecidos na Cláusula 6.1, bem como outros critérios pertinentes.

[...]

9.1. O Motorista/Motociclista Parceiro concorda que a 99, à sua livre discrição, poderá suspender ou cancelar sua utilização do Serviço, incluindo, mas não se limitando: [...] (ii) pelo resultado de sua avaliação pelos Passageiros e pela análise de sua taxa de cancelamento e outros critérios, nos termos da Cláusula 6, acima;

[...]

9.2. O MOTORISTA/MOTOCICLISTA PARCEIRO CONCORDA QUE O TÉRMINO DE SEU ACESSO AO SERVIÇO, POR QUALQUER RAZÃO CONSTANTE DESTES TERMOS, PODE OCORRER SEM UMA NOTIFICAÇÃO PRÉVIA E TODAS AS INFORMAÇÕES E DADOS CONSTANTES PODERÃO SER PERMANENTEMENTE APAGADOS. (99, 2024)

Dessa forma, fica evidenciado que a liberdade do motorista não pertence de fato a ele, é uma autonomia direcionada e controlada pelo aplicativo; podendo inclusive ser possível identificar outros elementos de uma relação de emprego, tais como a necessidade da habitualidade dos serviços com risco de suspensão/desativação do motorista caso não cumpra esse requisito, assim como a subordinação, já que o aplicativo pode decidir se o motorista será desativado ou não, a critério próprio.

A responsabilidade dos aplicativos também é mitigada no que se refere à cobertura de intercorrências ocorridas durante o desenvolvimento das entregas, isso porque, o *IFood*, 99 e Uber, consideram que pelo fato do motorista assumir o risco da atividade, apenas ele é responsável pelos problemas, podendo ser inclusive, responsabilizado de maneira Civil e Comercial.

Trecho do contrato do 99 que prevê a responsabilidade exclusiva do motorista/motociclista:

4.10. RESPONSABILIDADE PELOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE. A CONTRATAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE É FEITA DIRETAMENTE ENTRE OS PASSAGEIROS E OS MOTORISTAS/MOTOCICLISTAS PARCEIROS. A 99 NÃO SE RESPONSABILIZA POR QUAISQUER PERDAS, PREJUÍZOS OU DANOS DE QUALQUER NATUREZA QUE SEJAM DECORRENTES DA RELAÇÃO ENTRE PASSAGEIRO E MOTORISTA/MOTOCICLISTA PARCEIRO. O MOTORISTA/MOTOCICLISTA PARCEIRO ENTENDE E CONCORDA QUE A 99 NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR QUAISQUER DANOS OU PREJUÍZOS QUE VENHAM A SER CAUSADOS POR UM PASSAGEIRO AO RESPECTIVO MOTORISTA/MOTOCICLISTA PARCEIRO.

[...]

4.10.1. Danos e prejuízos causados pelos Motoristas/Motociclistas Parceiros. O Motorista/Motociclista Parceiro será responsável por quaisquer danos ou prejuízos que causar ao(s) Passageiro(s) e concorda em indenizar

e manter a 99 indene em relação a quaisquer demandas, perdas, prejuízos ou danos direta ou indiretamente relacionados a atos ou fatos causados pelo Motorista/Motociclista Parceiro. O Motorista/Motociclista Parceiro é o único e exclusivo responsável por todos e quaisquer problemas relativos ao Serviço de Transporte, bem como por quaisquer condutas indevidas ou ilegais que pratique. (99, 2024)

Trecho do contrato do *iFood* que evidencia a responsabilidade do entregador frente as entregas e possíveis prejuízos:

Também devem entender que assumem os riscos envolvidos na prestação desse serviço. Por isso, devem tomar todos os cuidados necessários e esperados, para que a atividade seja realizada de modo seguro e com qualidade. [...] A entrega é de responsabilidade total do Entregador ou da Entregadora, cabendo ao iFood a conexão entre clientes, estabelecimentos e entregadores. (IFOOD, 2024a)

Ademais, além da não cobertura de perda, danos e outros prejuízos, por ter escassa responsabilidade com o entregador, visto que este é profissional liberal, as plataformas não realizam o pagamento de contribuições, tributos e outros gastos decorrentes da atividade desempenhada, devendo desse modo ser custeadas pelo entregador/motociclista. Vejamos o seguinte trecho do contrato do *iFood* que evidencia essa responsabilidade: “[...] Você, assim como o iFood, é independente e responsável pelos seus custos operacionais, despesas, taxas, contribuições e tributos relativos à manutenção de suas atividades.” (IFOOD, 2024a). Logo, percebe-se que o entregador, além do baixo lucro advindo das entregas, ainda deve arcar com contribuições tributárias, previdenciárias e securitárias, caso queira de algum modo estar amparado, protegido e em dia com suas obrigações legais.

Com isso, é evidenciado que na parceria existente entre os motoristas/entregadores com os aplicativos de entregas e viagens, o risco atribuído aos motoboys é muito alto quando comparado aos retornos financeiros decorrentes das atividades. A esta discrepância de muitas obrigações em face de poucas garantias, Ludmilla Abílio utiliza o termo de trabalhador *just-in-time*:

Ser Just-in-time significa que são transferidos ao trabalhador custos e riscos da atividade; que este está desprovido de direitos associados ao trabalho, enfrentando também a total ausência de garantias sobre sua carga de trabalho e sua remuneração. (ABILIO 2019)

Dessa forma, é possível verificar que plataformas como a Uber, *iFood* e 99 consideram os entregadores como trabalhadores apenas no que tange às obrigações junto às entregas e responsabilidade pela execução das atividades,

afastando qualquer amparo ou garantia que presuma um vínculo de trabalho ou proteção social efetiva.

2.1.1 Das apólices de seguro e vantagens concedidas aos entregadores

Um ponto importante de discussão na análise da proteção social dos motociclistas prevista em contrato, norteia-se em face da responsabilidade das plataformas de viagens em face de possíveis incidentes/sinistros ocorridos durante o desenvolvimento das atividades de entregas ou viagens.

Conforme discutido, empresas como Uber, 99 e *iFood* não se responsabilizam por qualquer intercorrência que ocorra no desenvolvimento das atividades de entrega/viagens, já que a relação é apenas comercial e cível. Todavia, a maioria das plataformas oferece ao motociclista seguros que cobrem acidentes, invalidez parcial/definitiva e despesas médicas.

A Uber e 99 oferecem uma apólice de seguro padrão com cobertura para morte acidental, invalidez permanente total ou parcial, despesas médicas e odontológicas. A cobertura de ambas as plataformas só é extensível quando os sinistros decorrem de acidentes que ocorram durante as entregas, não se aplicando para qualquer incapacidade distinta que acometa o trabalhador. Abaixo está um detalhamento dos valores para cada situação prevista no contrato da empresa 99:

Morte acidental – indenização, de até R\$ 100.000,00, em caso de falecimento em decorrência de acidente pessoal ocorrido exclusivamente no veículo; [...] Invalidez Permanente Total ou Parcial por Acidente (IPA) – indenização, de até R\$ 100.000,00, em caso de perda, redução ou impotência funcional definitiva, total ou parcial de um membro ou órgão do segurado, desde que decorrente de uma lesão causada em acidente ocorrido no veículo; [...] Despesa Médica Hospitalar e Odontológica (DMHO) – indenização, de até R\$10.000,00, paga ao segurado ocupante do veículo para cobrir despesas médicas, hospitalares e odontológicas, realizadas pelo ocupante acidentado para seu tratamento. (99, 2021)

A única diferença da apólice das empresas 99 e Uber é o valor das despesas hospitalares, que no contrato deste último o valor pode ser ampliado até R\$15.000,00 (Quinze mil reais). Insta salientar que essas apólices são arbitrárias, logo, a depender da gravidade ou do impedimento, a quantia disponibilizada ao motociclista pode ser ínfima.

Diferentemente das outras plataformas, o *iFood* demonstrou uma preocupação diferente com os entregadores, prevendo uma apólice em face de

acidentes, como também em decorrência de incapacidade temporária e outros infortúnios que acometam o trabalhador ou a sua família.

No que se refere à cobertura para morte acidental, invalidez permanente total ou parcial e despesas médicas e odontológicas, os valores não se diferenciam dos valores já demonstrados, sendo R\$100.000,00 (Cem mil reais) nos 2 primeiros casos e R\$15.000,00 (Quinze mil reais) no último.

Algo interessante e inovador da plataforma é o fato da apólice cobrir os sinistros que ocorrem tanto durante as entregas, como os que acontecerem durante o trajeto que o entregador percorre para chegar em casa. Essa “extensão” do seguro se assemelha com o entendimento dos tribunais que consideram como acidente de trabalho os acidentes ocorridos com o trabalhador durante a ida ou volta do trabalho. Todavia, a volta dos entregadores para casa, na apólice do iFood, sofre algumas restrições de distância, vejamos a regulamentação dessa extensão:

O trajeto de “Volta pra casa” cobre até 30 Km de distância a partir do local da última entrega. É válido para moto e carro até 1 hora extra após a última entrega no app. Para bicicleta e outros modais até 2 horas extras após a última entrega (A cobertura não cobre danos no veículo ou acompanhantes). (IFOOD, 2024b)

O *iFood* também inova quando a apólice do seguro abarca motoristas acometidos com invalidez na modalidade temporária. Essa cobertura seria uma espécie de indenização paga ao entregador que necessite se afastar por mais de 7 dias de suas atividades devido a algum acidente sofrido durante uma entrega ou na volta para casa. O funcionamento desta modalidade difere dos demais, já que é analisado pela empresa o rendimento do entregador e os dias que permanecerá afastado de suas atividades, veja:

Quando usar [...] Poderá acionar esta cobertura caso o entregador fique incapacitado de exercer suas entregas por 7 dias, ou mais, decorrente de um acidente sofrido durante uma entrega ou na volta para casa (Até R\$ 1.500). Essa cobertura pode ser acionada a cada 90 dias, desde que o entregador comprove que está afastado de suas atividades profissionais por 7 dias, ou mais, decorrente de um acidente e conta com um limite máximo de indenização de 7 diárias correspondentes a 70% da renda média recebida. Este valor será calculado no momento de Regulação do Sinistro. [...] Entenda como é feito o cálculo de indenização [...] Primeiro calculamos a média que o entregador recebeu nos 30 dias anteriores ao acidente. Após isso, calcularemos 70% sobre essa média e teremos o resultado do valor a ser recebido por dia. Depois, multiplicamos a diária por 07 dias de afastamento para obter o resultado dos valores que serão recebidos. (IFOOD, 2024b)

Logo, se um entregador consegue lucrar 1 salário mínimo nos 30 dias anteriores ao acidente, e seja acometido com uma incapacidade temporária que provoque seu afastamento laboral por período igual ou superior a 7 dias, receberá uma quantia equivalente a R\$228,99 (Duzentos e vinte e oito reais e noventa e nove centavos). Insta salientar que essa indenização veda o recebimento de outro valor, deixando o trabalhador sem qualquer outra proteção do aplicativo e tendo ainda restrição para apenas 1 solicitação a cada 90 dias.

Além da invalidez temporária, a apólice do *iFood* inova ao oferecer cobertura para investimento na educação dos dependentes de um entregador que faleceu no decorrer das entregas, oferecendo uma quantia fixa de R\$10.000,00 (Dez mil reais) por filho menor de 18 anos.

As entregadoras possuem uma apólice de seguro diferenciada, tendo cobertura em face de acidentes, uma quantia fixa de R\$500,00 (Quinhentos reais) para o momento que descobrirem uma gravidez e R\$10.000,00 (Dez mil reais) em caso de diagnóstico de câncer de colo do útero.

Dessa forma, é evidente que essas apólices de seguro são importantes instrumentos indenizatórios que podem auxiliar os motociclistas no enfrentamento das consequências advindas de algum sinistro, contudo, é perceptível a insuficiência indenizatória quando realizada uma análise macro. As quantias são ínfimas quando verificado o bem lesado e como são ineficientes a longo prazo. Além disso, as apólices de seguro possuem restrições, sendo devidas apenas a acidentes durante as entregas, lesando de maneira velada o trabalhador que adoece por motivos distintos, o que evidencia tanto a sua vulnerabilidade como a falta de amparo.

2.2 O REGIME GERAL DA PREVIDÊNCIA SOCIAL E SUA COBERTURA AOS ENTREGADORES MOTOCICLISTAS

Os entregadores de aplicativos e motociclistas, como já mencionado, se tornaram essenciais na dinâmica que a sociedade possui atualmente. Todavia, diferentemente da sua importância e essencialidade, a proteção social desses profissionais não acompanhou o mesmo ritmo de crescimento.

Diferente das indenizações devidas aos entregadores/motoristas por sinistros que ocorram durante as entregas, o Estado só pode assegurar o bem-estar do

enfermo ou de sua família, à aqueles que estejam contribuindo formalmente com a previdência social, no caso dos motoboys, realizar a contribuição junto ao RGPS.

Pontua-se que conforme o Boletim Epidemiológico divulgado pelo Ministério da Saúde, só em 2021 foram registrados no Brasil cerca de 11.115 óbitos e 115.709 internações de motociclistas após acidente de trânsito, simbolizando, respectivamente, em termos percentuais, 35,3% (trinta e cinco vírgula três cento) e 61% (sessenta e um por cento) de todos os acidentes registrados pelo boletim. Logo, é visível o risco da atividade e periculosidade do labor.

As plataformas de entrega/viagens apesar de oferecerem apólices de seguros aos seus parceiros, não protegem o trabalhador acometido por patologias não derivadas das atividades laborativas, além da indenização não ser suficiente para amparar o entregador e a família em face de sinistros que levem a morte do entregador, ou a sua invalidez total e parcial a médio e longo prazo.

Assim, pela inexistência de qualquer vínculo empregatício entre os aplicativos e os entregadores, caso desejem estar cobertos pelo RGPS, os motoboys devem eles próprios realizar as contribuições necessárias à filiação à previdência na modalidade de contribuinte individual. O Art. 195, II da Constituição Federal que prevê as modalidades de financiamento da previdência expõe que:

Art. 195. A seguridade social será financiada por toda a sociedade, de forma direta e indireta, nos termos da lei, mediante recursos provenientes dos orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, e das seguintes contribuições sociais:

I - do empregador, da empresa e da entidade a ela equiparada na forma da lei, incidentes sobre:

a) a folha de salários e demais rendimentos do trabalho pagos ou creditados, a qualquer título, à pessoa física que lhe preste serviço, mesmo sem vínculo empregatício;

b) a receita ou o faturamento;

c) o lucro;

II - do trabalhador e dos demais segurados da previdência social, podendo ser adotadas alíquotas progressivas de acordo com o valor do salário de contribuição, não incidindo contribuição sobre aposentadoria e pensão concedidas pelo Regime Geral de Previdência Social; (BRASIL, 1988, Art. 195)

Além disso, a categoria deste contribuinte está prevista na Lei 8.212/91 que dispõe sobre a organização da Seguridade Social, o Art. 12, V, *h* da referida lei prevê que:

Art. 12. São segurados obrigatórios da Previdência Social as seguintes pessoas físicas:

[...]

V - como contribuinte individual:

[...]

h) a pessoa física que exerce, por conta própria, atividade econômica de natureza urbana, com fins lucrativos ou não; (BRASIL, 1991a, Art. 12)

Dessa forma, o motoboy autônomo deve estar filiado ao RGPS na modalidade de Contribuinte Individual. Ademais, conforme Frederico Amado, doutrinador previdenciário, a obrigação da contribuição nesse tipo de modalidade é do contribuinte e não da empresa, como é corriqueiro entre os contribuintes obrigatórios, devendo sempre o pagamento da contribuição ser verificada para ocorrer a filiação com o RGPS:

[...] para os *contribuintes individuais que trabalhem por conta própria*, não bastará o simples exercício de atividade laborativa remunerada para que ocorra a filiação, que é condicionada ao efetivo recolhimento das contribuições previdenciárias, pois inexistente empresa ou empregador para ser o responsável pela arrecadação, competindo aos próprios contribuintes individuais fazê-lo. (AMADO, 2021)

Desta forma, pela natureza da atividade econômica e filiação com o RGPS, o entregador deve ser o único responsável pela realização de suas contribuições caso deseje estar coberto pela Previdência Social e fazer jus aos benefícios que o Estado oferece. Dentre os inúmeros benefícios previstos na legislação previdenciária brasileira, salienta-se o estudo de cinco: o Benefício Por Incapacidade Temporária, o Benefício Por Incapacidade Permanente, a pensão por morte, o Auxílio-Acidente e o salário-Maternidade, já que são os benefícios mais corriqueiros entre os contribuintes.

Em relação ao Benefício por Incapacidade Temporária, o Benefício por Incapacidade Permanente, a pensão por morte e o salário-maternidade, não há muitas digressões, visto que é devido aos contribuintes individuais assim como são devidos a qualquer outro contribuinte, sendo observado apenas a carência para cada benefício.

Contudo, no que se refere ao auxílio-acidente, existe uma diferenciação em relação aos demais, isso porque, conforme o Art. 18, § 1º da Lei 8.213/91, somente pode se beneficiar do auxílio-acidente os segurados: empregados, empregados domésticos, trabalhador avulso e segurado especial. Logo, os trabalhadores de aplicativo que contribuem como contribuinte individual, são negligenciados caso sua incapacidade cesse, mesmo restando constatado certa limitação no desenvolvimento de suas atividades.

Insta salientar que o Auxílio Acidente é o único benefício indenizatório não temporário previsto na legislação previdenciária brasileira, a sua regulamentação legal está regulamentada pelo Art. 86, da Lei 8.213/91:

Art. 86. O auxílio-acidente será concedido, como indenização, ao segurado quando, após consolidação das lesões decorrentes de acidente de qualquer natureza, resultarem sequelas que impliquem redução da capacidade para o trabalho que habitualmente exercia. (BRASIL, 1991b, Art. 86)

Neste caso, a consolidação das lesões e a existência de uma sequela que reduza a sua capacidade laborativa são condições para o recebimento do Auxílio Acidente, sendo devido o benefício, desde o requerimento próprio ou desde a cessação do benefício por incapacidade temporária, momento que a incapacidade cessou e estabilizou as lesões.

Ocorre que, por imperativo legal, é vedado ao contribuinte individual o recebimento do benefício em questão, visto que por assumir o risco do próprio negócio não faz nenhum recolhimento para custear acidentes de trabalho, a chamada contribuição SAT, prevista no Art. 22, II e 25, II da Lei 8.212/91.

Nessa perspectiva, destaca-se o Agravo Regimental no Recurso Especial nº 1171779, que evidencia a restrição do Auxílio Acidente ao contribuinte individual:

PREVIDENCIÁRIO. AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL. AUXÍLIO-ACIDENTE. BENEFÍCIO INDEVIDO AO TRABALHADOR AUTÔNOMO. PROVIMENTO NEGADO

1. Nos termos do art. 18, I, § 1º, da Lei n. 8.213/91, com a redação dada pela LC n. 150/2015, "somente poderão beneficiar-se do auxílio-acidente os segurados incluídos nos incisos I, II, VI e VII do art. 11 desta lei", ou seja, o segurado empregado, o empregado doméstico, o trabalhador avulso e o segurado especial, não figurando nesse rol o trabalhador autônomo, atualmente classificado como contribuinte individual pela Lei n. 9.876/1999.
2. Os trabalhadores autônomos assumem os riscos de sua atividade e, como não recolhem contribuições para custear o acidente de trabalho, não fazem jus ao auxílio-acidente. Precedente da Terceira Seção.
3. Agravo regimental não provido. (STJ, online, 2015)

Frederico Amado, diverge desse entendimento, demonstrando a desnecessidade da comprovação de recolhimento ao SAT, já que desde a lei 9.032/95, o Auxílio Acidente passou a ser concedido em face de acidentes que não tenham ocorrido apenas no âmbito do trabalho, "Auxílio Acidente de qualquer Natureza". Estando dessa forma, o contribuinte individual apto ao recebimento do benefício. (AMADO, 2021)

Cumprе salientar que a categoria de segurado especial apesar de não realizar uma contribuição formal para a previdência, não está restrito ao recebimento do

benefício, visto que o legislador considera existir uma contribuição implícita em suas atividades. Já as empregadas domésticas, que antes eram excluídas, começaram a fazer jus ao benefício por força da publicação da lei complementar n° 150 de 2015, quando foi previsto o SAT de 0,8% (zero vírgula oito por cento) no Art. 34, III da referida lei:

Art. 34. O Simples Doméstico assegurará o recolhimento mensal, mediante documento único de arrecadação, dos seguintes valores:

[...]

III - 0,8% (oito décimos por cento) de contribuição social para financiamento do seguro contra acidentes do trabalho; (BRASIL, 2015, Art. 34)

Assim, considerando o risco da profissão, o perigo da atividade e a falta de conhecimento das condições de trabalho, é evidente que a restrição na concessão do benefício restringe direitos básicos à classe trabalhadora, intensificando o pouco amparo legal existente e a tutela por direitos, vez que os motoboys estão mais suscetíveis a acidentes no decorrer de suas atividades.

3 A MOBILIZAÇÃO LEGISLATIVA NA TUTELA DOS DIREITOS DOS *MOTOBOYS*

A Constituição Federal de 1988 coloca a separação dos 3 poderes como um princípio fundamental da República Federativa do Brasil. O art. 2º do Texto Constitucional (BRASIL, 1988, art. 2º) prevê serem poderes da União, independentes e harmônicos entre si, o Legislativo, o Executivo e o Judiciário.

O constitucionalista Uadi Bulos (2023) demonstra que tal definição:

Trata-se, pois, de um conceito que tem por base a ideia de limitação, baseada na fórmula clássica de Montesquieu segundo a qual o poder deve frear o poder. [...] quaisquer tentativas no sentido de instaurar instâncias hegemônicas de poder padecerão do vício de inconstitucionalidade, pois o escopo do constituinte foi claro: neutralizar, no âmbito político-jurídico do Estado, qualquer possibilidade de dominação institucional por parte dos Poderes da República.

Dessa forma, a separação de poderes/funções permite que não exista uma prevalência de alguém/algo no âmbito político-jurídico do Estado. Assim, cada órgão possui funções atípicas e típicas, o que para muitos doutrinadores é o grande responsável em promover uma “harmonia” entre os poderes do Estado.

O poder legislativo, objeto de estudo deste capítulo, possui uma função típica de elaborar as normas que são responsáveis por regular a sociedade, por exemplo. Tendo ainda, como funções atípicas, administrar e julgar nos termos dos Arts. 51, IV, e 52, XIII da Constituição Federal.

Em decorrência também de um princípio constitucional, a sociedade acaba intervindo de maneira direta no processo legislativo, visto que o princípio republicano, previsto no Art. 1º da Constituição Federal, permite que a sociedade escolha os seus representantes para que eles levem ao legislativo/executivo as pautas que a sociedade anseia mudar.

Assim, o poder legislativo, por conferir concretude geral, regulatória e em larga escala, decorrente de sua função típica de criar leis, possui uma importante função na análise e na defesa da proteção social dos entregadores por aplicativos. Dessa forma, é necessário entender como os projetos e as leis que beneficiam e regulam essa classe são discutidos e por quem são apresentados ao Congresso.

Nesse sentido, inúmeros projetos que afetam a dinâmica das atividades dos trabalhadores por aplicativo foram levados a severas discussões no Congresso Nacional, contudo, diante do impacto econômico e da polarização política, todos foram rejeitados e arquivados.

Ocorre que decorrente da ação de grupos de pressão, tais como: centrais sindicais, sindicatos estaduais, nacional e diálogo entre os setores envolvidos, alguns projetos de lei acabaram avançando no Congresso, a exemplo do projeto que originou a Lei 14.297/22, o Projeto de Lei Complementar 12/2024 e o projeto de Lei 1.347/15.

3.1 ANÁLISE DA LEI 14.297/22 E SUAS IMPLICAÇÕES NO EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DOS ENTREGADORES POR APLICATIVO

Os aplicativos de delivery estão em atividade no Brasil há diversos anos, tendo sofrido um vertiginoso crescimento a partir de 2020 em decorrência do novo modelo econômico de alimentação e das medidas de contenção da Covid-19, como já foi mencionado.

Apesar do crescimento da profissão, a Lei 14.297/22 é um dos únicos dispositivos normativos que tutela direitos específicos dos motoristas por aplicativo. O referido aparato, além de apresentar conceitos importantes na relação entre as empresas e os entregadores, defende a necessidade de seguros específicos em face de acidentes e compensação financeira advindo da incapacidade temporária decorrente da Covid-19.

A Lei 14.297, de 5 de janeiro de 2022, decorreu do projeto de Lei nº 1.665/2020, que teve como autoria diversos membros da câmara dos deputados sendo aprovado com poucos vetos. Importante pontuar que a votação dessa legislação afetou diversos outros projetos submetidos à câmara que versavam sobre o vínculo empregatício entre as empresas de viagens/delivery e os entregadores, bem como sobre a garantia de proteção social desses profissionais.

A lei 14.297/22, na íntegra, dispõe sobre:

[...] medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo de entrega durante a vigência da emergência em saúde pública decorrente do coronavírus responsável pela covid-19. (BRASIL, 2022, *epígrafe*)

Contudo, percebe-se que o referido aparato normativo promoveu algumas garantias que não se restringem apenas ao período pandêmico, fato que pode ser justificado pela ineficiência de garantia social aos motoristas de aplicativo em face da Covid-19. Isso porque, apesar de o projeto de Lei ter sido apresentado em

07/04/2020, no ápice das medidas de segurança para contenção do Covid, só foi convertido em Lei na data de 05/01/2022, quando a crise sanitária já não possuía a mesma intensidade.

Ademais, a lei de proteção a entregadores por aplicativo, como foi intitulada, trouxe importantes conceitos, tais como a definição do entregador de produtos e serviços, bem como da abrangência do termo:

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - empresa de aplicativo de entrega: empresa que possui como principal atividade a intermediação, por meio de plataforma eletrônica, entre o fornecedor de produtos e serviços de entrega e o seu consumidor;

II - entregador: trabalhador que presta serviço de retirada e entrega de produtos e serviços contratados por meio da plataforma eletrônica de aplicativo de entrega. (BRASIL, 2022, Art. 2º)

Assim, apenas a partir de 2022 o conceito de entregador por aplicativo foi incluído no ordenamento jurídico brasileiro, tendo ainda fornecido a definição das empresas de entrega e sua responsabilidade que acabou sendo restringido apenas à intermediação entre o motorista e o restaurante, contratante do serviço.

Diante do risco da profissão, o legislador estabeleceu como obrigação das empresas de aplicativos de entrega o oferecimento de seguros contra acidentes ocorridos durante as entregas que acarretem invalidez permanente ou temporária e morte, o que se mostrou como a primeira medida de proteção em favor desses profissionais. Neste sentido, o art. 3º da Lei 14.297/22 prevê que:

Art. 3º A empresa de aplicativo de entrega deve contratar seguro contra acidentes, sem franquia, em benefício do entregador nela cadastrado, exclusivamente para acidentes ocorridos durante o período de retirada e entrega de produtos e serviços, devendo cobrir, obrigatoriamente, acidentes pessoais, invalidez permanente ou temporária e morte.

Parágrafo único. Na hipótese de o entregador prestar serviços para mais de uma empresa de aplicativo de entrega, a indenização, no caso de acidente, será paga pelo seguro contratado pela empresa para a qual o entregador prestava o serviço no momento do acidente. (BRASIL, 2022, Art. 3º)

Insta salientar que vários aplicativos já ofereciam certas categorias de seguros desde 2019, contudo, somente com a sanção da lei houve uma padronização na necessidade de todas as empresas oferecerem essas garantias. O iFood, por exemplo, em 2022, já possuía nos termos contratuais uma apólice de seguro bem detalhista. Por outro lado, aplicativos como *Uber*, *Uber Eats* e *99*, por analogia aos entregadores, inseriram apólices em períodos bem posteriores ao do iFood, sendo possível perceber uma semelhança de valores e de cobertura bem sucinta e simplificada.

No que se refere a uma proteção social decorrente de incapacidades temporárias não acidentárias, a lei de proteção dos entregadores por aplicativo instituiu uma espécie de benefício temporário para os parceiros motoristas contaminados com Covid-19 e impossibilitados de desenvolver suas atividades laborativas. Esse benefício seria também de responsabilidade das empresas, veja:

Art. 4º A empresa de aplicativo de entrega deve assegurar ao entregador afastado em razão de infecção pelo coronavírus responsável pela covid-19 assistência financeira pelo período de 15 (quinze) dias, o qual pode ser prorrogado por mais 2 (dois) períodos de 15 (quinze) dias, mediante apresentação do comprovante ou do laudo médico a que se refere o § 2º deste artigo.

§ 1º A assistência financeira prevista no caput deste artigo deve ser calculada de acordo com a média dos 3 (três) últimos pagamentos mensais recebidos pelo entregador.

§ 2º A concessão da assistência financeira prevista no caput deste artigo está condicionada à apresentação de comprovante de resultado positivo para covid-19 - obtido por meio de exame RT-PCR - ou de laudo médico que ateste condição decorrente da covid-19 que justifique o afastamento.(BRASIL, 2022, Art. 4º)

A forma de cálculo para definição da média do montante a ser pago nos 15 dias de afastamento dos motoristas contaminados com Covid-19 ainda é utilizada pelo iFood no cálculo do afastamento de patologias temporárias adquiridas durante as entregas. Importante pontuar que outras plataformas não constam mais em termos expressos a possibilidade de recebimento do benefício.

Apesar de versar sobre um tópico interessante e pertinente, a assistência financeira decorrente da impossibilidade do entregador por aplicativo contaminado por Covid-19 laborar se mostrou pouco eficaz. Isso porque, como já foi demonstrado, a sanção do referido aparato normativo ocorreu em uma época em que pouco se falava na contaminação por Covid-19, quando comparado com os índices de 2020 e 2021.

A lei de proteção dos entregadores de aplicativo também tutela direitos não focados na assistência financeira decorrente de acidentes durante as entregas ou contaminação por Covid-19. O referido aparato normativo proibiu que as plataformas suspendessem ou promovessem banimentos dos entregadores sem justificativa, ou aviso prévio, como era corriqueiro entre os aplicativos. Destaca-se o trecho da lei que assevera a proibição:

Art. 8º Do contrato ou do termo de registro celebrado entre a empresa de aplicativo de entrega e o entregador deverão constar expressamente as hipóteses de bloqueio, de suspensão ou de exclusão da conta do entregador da plataforma eletrônica.

§ 1º A aplicação da exclusão de conta prevista no caput deste artigo será precedida de comunicação prévia, com antecedência mínima de 3 (três) dias úteis, e será acompanhada das razões que a motivaram, que deverão ser devidamente fundamentadas, preservadas a segurança e a privacidade do usuário da plataforma eletrônica.

§ 2º O prazo previsto no § 1º deste artigo não se aplica aos casos de ameaça à segurança e à integridade da plataforma eletrônica, dos fornecedores e dos consumidores, em razão de suspeita de prática de infração penal prevista na legislação vigente. (BRASIL, 2022, Art. 8º)

Diante dessa medida, imposta pela Lei 14.297/22, as plataformas foram obrigadas a apresentar razões factíveis e que estejam previamente previstas em seus termos de adesão. Isso contribuiu para a diminuição da suspensão e exclusão de contas por motivos banais, aleatórios e sem qualquer notificação prévia ao entregador, configurando uma segurança contra medidas arbitrárias por parte das empresas.

De fato, a sanção da Lei de Proteção aos entregadores de aplicativo se tornou um marco legislativo referente à tutela de direitos sociais garantidos à classe trabalhadora. Um Congresso marcado pelos contrastes políticos e partidários conseguiu chegar a um consenso na aprovação do projeto de lei, com vetos residuais e sem grandes transgressões. Todavia, o legislativo se manteve inerte em face da alocação da natureza jurídica existente entre os entregadores e as empresas de aplicativo de entrega, colocando ainda no corpo do Art. 10 da Lei 14.297/22 que os benefícios concedidos não serviam para qualquer caracterização de vínculo empregatício.

Dessa forma, apesar de simbolizar um aparato normativo de grande relevância no ordenamento jurídico na tutela dos direitos dos trabalhadores de aplicativos, a Lei de proteção aos entregadores ainda não tutela o mínimo de proteção social previdenciária devido a esses trabalhadores. Estando o Congresso, infelizmente, apaziguando os ânimos empresariais e adiando medidas a serem tomadas sem tomar nenhum partido, seja pró-trabalhador, ou pró-empresa.

3.2 O PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR 12/2024 E SUAS IMPLICAÇÕES AOS MOTORISTAS E ENTREGADORES POR APLICATIVO

Diante das discussões no Supremo Tribunal Federal em face do reconhecimento de relação de trabalho entre motoristas de aplicativo e plataformas de viagens, foi apresentado pelo Presidente da República, em regime de urgência,

conforme Art. 64 da Constituição Federal, o Projeto de Lei complementar 12/2024, denominado como pacote de direitos para motoristas de aplicativos.

O projeto de Lei, apesar de ter sido apresentado em momento oportuno, já estava na pauta do presidente Luiz Inácio Lula da Silva desde o início do seu mandato em 2023. Desde então, há cerca de 1 ano, o governo mediava audiências e reuniões entre os representantes dos sindicatos dos trabalhadores de aplicativos de transporte, centrais sindicais e representantes da Uber, 99 e outras plataformas de viagens.

Cumprir destacar que o iFood participou de algumas reuniões promovidas pelo governo, contudo, a falta de negociação entre as partes promoveu que os entregadores fossem excluídos da proposta.

Em nota, o Ministério do Trabalho e Emprego divulgou que:

O PLC é resultado de acordo no Grupo de Trabalho Tripartite, criado em maio de 2023, coordenado pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), com representantes dos trabalhadores, das empresas e do Governo Federal e teve acompanhamento da Organização Internacional do Trabalho (OIT), Ministério Público do Trabalho (MPT) entre outros. (BRASIL, 2024a)

Dessa forma, é possível compreender que o projeto de lei visa criar direitos e garantir uma proteção social, até então escassa e em alguns casos inexistente, ao passo que tenta equilibrar os custos e responsabilidade com as empresas que disponibilizam os serviços de viagens. Essa iniciativa, por mais utópica que possa ser, pode promover um equilíbrio entre os trabalhadores e as empresas.

Cumprir salientar que o aparato normativo apresentado à câmara dos deputados dedica-se exclusivamente a legislar sobre motoristas que utilizam veículos automotores de 4 rodas, como se depreende da ementa do projeto abaixo:

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. (BRASIL, 2024b, epígrafe)

Contudo, apesar de existir essa destinação do projeto para uma classe específica, é possível analisar o documento como um “pontapé” inicial para as discussões que emergem relativas aos entregadores e motociclistas de aplicativos. O projeto de lei, caso aprovado, simboliza um marco na conquista de direitos e garantias que até agora não foram ofertadas de maneira objetiva e efetiva na tutela de direitos sociais e previdenciários.

Em síntese, o pacote de direitos para motoristas de aplicativo constitui um conjunto de medidas que preservam a autonomia do motorista, ao passo que oferece garantias para a execução de suas atividades e segurança jurídica, tanto em face da vinculação dos profissionais com as plataformas, como com a previdência social.

O Presidente Lula (CANALGOV, 2024), na divulgação do projeto, frisou o fato que, diante das mudanças sociais que a sociedade enfrenta diariamente, faz-se necessário que as relações de trabalho também acompanhem o seu ritmo. Dessa forma, o que antes poderia apenas ser regido e legitimado por meio da Carteira de Trabalho, hoje, poderia ser reconhecido pelo Estado e regido pelo próprio trabalhador, sendo uma manifestação de sua autonomia.

Nesse sentido, o PLC 12/24, diferentemente dos demais projetos que foram apresentados no legislativo, ao longo dos anos, não evidencia a necessidade de um vínculo de trabalho para a efetiva garantia de direitos. Isso porque, de acordo com o projeto, o motorista de aplicativo é colocado como trabalhador autônomo e gerenciador dos seus horários e forma de trabalho:

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. (BRASIL, 2024b, Art. 3º)

Ainda ficou delineado, no corpo do texto legal, que a autonomia do motorista não poderia ser considerada motivo para a sua suspensão ou desligamento do aplicativo, sendo essas hipóteses apenas possíveis pelo abuso ou mau uso da plataforma, garantindo sempre o direito à ampla defesa (BRASIL, 2024b). Dessa forma, a segurança em rejeitar viagens e encomendas restou protegida e garantida aos empregados autônomos, fazendo jus à autonomia defendida tanto pelas empresas quanto pelos motoristas e fortalecendo a proteção parcial já promovida pela Lei 14.297/22.

O PLC 12/24 defende a necessidade de uma transparência no funcionamento, distribuição e ofertas de viagens, o que pode possibilitar ao motorista o mínimo de gerenciamento possível para o controle de suas atividades. Garantindo, dessa forma, mais autonomia e perspectiva na projeção do seu faturamento e de suas atividades.

A questão previdenciária é o ponto mais discutido do projeto de lei, visto que, de maneira similar às discussões ocorridas com a PEC das domésticas, o chefe do executivo previu uma modalidade diferenciada para que os motoristas filiem-se ao Regime Geral da Previdência Social.

Conforme o PLC 12/2024, os motoristas por aplicativos irão recolher ao RGPS com uma alíquota específica para a sua ocupação que corresponde a 7,5% (sete vírgula cinco por cento) sobre o salário de contribuição. Essa quantia será de responsabilidade da empresa arrecadar e repassar aos cofres públicos. Destaca-se o trecho do projeto referente ao enquadramento previdenciário:

Art. 10. Para fins de enquadramento previdenciário, 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, nos termos do disposto no art. 3º, será considerado contribuinte individual e sua contribuição será calculada mediante a aplicação da alíquota de sete inteiros e cinco décimos por cento sobre o salário-de-contribuição, observado o limite máximo do Regime Geral de Previdência Social. (BRASIL, 2024b, Art. 10)

Com a definição da alíquota diferenciada, o Art. 11 do PLC 12/2024 prevê ainda uma alteração significativa na Lei nº 8212/91:

Art. 11. A Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, passa a vigorar com as seguintes alterações: “Art. 21. [...] § 2º [...] III - 7,5% (sete inteiros e cinco décimos por cento), no caso de trabalhador que preste serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículo automotor de quatro rodas, com intermediação de empresa operadora de aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede. (BRASIL, 2024b, Art. 11)

Assim, a contribuição arrecadada de forma automática pelas empresas facilita a filiação do trabalhador ao RGPS, visto que, pela carência e acesso à informação adequada, os motoristas negligenciam esta proteção e não realizam suas contribuições.

Ocorre que apesar do projeto promover uma acessibilidade na contribuição de 7,5% (sete vírgula cinco por cento), alterando de maneira expressa a Lei 8.212/91, ele erra ao não prever a possibilidade do estado realizar a destinação de parte da contribuição para custeio de acidente de trabalho, assim como foi promovido na PEC das Domésticas, que previu a destinação de 0,8% (zero vírgula oito por cento) da contribuição social para o financiamento do seguro contra acidentes do trabalho.

Dessa forma, pelo fato de os motoristas de aplicativos estarem filiados a uma categoria semelhante à do contribuinte individual, o projeto entende que a ele não é

devido destinação de parte de sua contribuição para o financiamento de seguro contra acidente. Obstando assim, a tutela do benefício acidentário, mesmo esses profissionais estando suscetíveis a constantes acidentes no exercício do labor e patologias decorrentes de sua atividade.

Contudo, convém destacar, que embora o projeto de lei seja silente neste ponto da destinação de parte da contribuição para seguros acidentários, ainda assim representa um grande marco na tutela de uma proteção social para os motoristas por aplicativos, principalmente no que se refere à tutela de direitos previdenciários.

A mediação promovida pelo governo entre as partes envolvidas foi fundamental para possibilitar a discussão de direitos sem prejudicar a eficiência da relação de trabalho já existente. Tendo as reuniões sido endossadas pelas plataformas, que demonstraram interesse e apoio em todo processo de construção, principalmente nos ideais que defendem a necessidade de transparência na relação existente e proteção previdenciária dos trabalhadores.

Em nota divulgada pela Uber a empresa demonstrou o seu apoio ao projeto de lei e a necessidade de regulamentação dos aplicativos:

A Uber considera a proposta elaborada pelo Grupo de Trabalho Tripartite do governo federal como um importante marco visando a uma regulamentação equilibrada do trabalho intermediado por plataformas. O projeto amplia as proteções desta nova forma de trabalho sem prejuízo da flexibilidade e autonomia inerentes à utilização de aplicativos para geração de renda.

A empresa valoriza o processo de diálogo e negociação entre representantes dos trabalhadores, do setor privado e do governo, culminando na elaboração dessa proposta, a qual inclui consensos como a classificação jurídica da atividade, o modelo de inclusão e contribuição à Previdência, um padrão de ganhos mínimos e regras de transparência, entre outros.

A Uber seguirá acompanhando a tramitação do projeto de lei no Congresso Nacional, quando seu debate ganha a participação de parlamentares e de toda a sociedade, sempre permanecendo à disposição para contribuir com o diálogo e o entendimento que serão cruciais nas próximas etapas até a implementação da nova legislação.

Por fim, a Uber reafirma seu compromisso em seguir buscando, de forma sempre equilibrada, melhorias para os milhões de brasileiros que encontraram no aplicativo novas formas de mobilidade e de geração de renda. (UBER, 2024)

Esse interesse e apoio de plataformas de viagens, como Uber e 99, também é decorrente dos diversos processos que estão em tramitação no Supremo Tribunal Federal (STF) em face do reconhecimento do vínculo empregatício entre motoristas e empresas que gerenciam os aplicativos.

Insta salientar que, no dia anterior à apresentação do projeto pelo Presidente da República, 04/03/2024, o Supremo Tribunal Federal reconheceu a repercussão geral do tema, o que consequentemente irá promover a aceleração da discussão do projeto de lei na Câmara dos Deputados. Destaca-se trecho de notícia publicada pelo canal de notícias do STF:

O Supremo Tribunal Federal (STF) vai decidir se existe vínculo empregatício entre "motoristas de aplicativo" e empresa criadora e administradora da plataforma digital. Neste primeiro momento, em deliberação unânime do Plenário Virtual, foi reconhecida que a matéria tem repercussão geral, ou seja, é relevante do ponto de vista social, jurídico e econômica e ultrapassa os interesses das partes envolvidas no processo.

A questão é tratada no Recurso Extraordinário (RE) 1446336 (Tema 1291), apresentado ao STF pela plataforma Uber, que narra existirem mais de 10 mil processos sobre tema tramitando nas diversas instâncias da Justiça trabalhista. O julgamento de mérito, fase em que o colegiado irá decidir se há ou não vínculo trabalhista, será realizado pelo Plenário em sessão a ser agendada posteriormente. A decisão a ser tomada pelo Tribunal será aplicada aos demais processos semelhantes na Justiça. (STF, 2024)

Diferente do apoio e interesse das plataformas de viagens, o iFood não demonstrou interesse nas negociações discutidas, vez que por lidar majoritariamente com motociclistas, a plataforma acredita que as novas mudanças não proporcionam ao entregador, segurança financeira e, principalmente, previdenciária. Esse foi um dos principais motivos do PLC 12/2024 evidenciar que os sujeitos mencionados no projeto seriam apenas motoristas de automóveis de 4 rodas.

Em nota publicada pelo iFood, no dia 05/03/2024, a empresa destacou o apoio à regulamentação dos entregadores por aplicativo, sendo necessária a observância das peculiaridades do desempenho das funções dos motociclistas: "Acordo depende de mudanças no modelo de inclusão previdenciária, que deve ser adequado à realidade dos entregadores" (IFOOD, 2024c)

Em suma, a plataforma defende que o modelo previdenciário delineado pela proposta de lei complementar, contempla apenas os regimes da CLT, não abarcando novas formas de trabalho como o PLC 12/2024 defendeu, destaca-se o trecho:

No dia 4 de março, o governo enviou ao Congresso um projeto de lei complementar para regulamentar o trabalho intermediado por plataformas digitais para os motoristas de aplicativos. A proposta traz avanços significativos para a categoria, mas falha em propor um regime de inclusão previdenciária condizente com as particularidades do setor. O regime geral de Previdência Social, pensado para o modelo de trabalho CLT, ignora a realidade do setor de entrega: 90% dos entregadores que trabalham com o iFood possuem, em média, menos de 90 horas trabalhadas por mês e

utilizam a plataforma para complementar a renda. Se tributados, esses trabalhadores não atingirão o piso de contribuição necessário para inclusão na Previdência Social. Apenas 7% dos entregadores terão direito a seguros e Previdência, evidenciando o fracasso da proposta. Ou seja, 100% dos entregadores contribuíram, mas uma parcela pequena teria os benefícios da Previdência. Com base nas últimas propostas feitas pelo Ministério do Trabalho durante as negociações do grupo de trabalho, os entregadores pagariam, no mínimo, 2,5 vezes mais tributos do que os motoristas. Na prática, os entregadores, que já ganham menos do que os motoristas, veriam os seus ganhos diminuir ainda mais, sem qualquer benefício. (IFOOD, 2024c)

O iFood apresenta fatores lógicos que exemplificam o porquê do modelo previdenciário não estar adequado ao sistema previdenciário vigente. Em pesquisa divulgada recentemente pela CEPRAB (IFOOD, 2024d), os entregadores trabalham em média, de 13 a 17 horas, ou uma média de 3,3 dias, por semana; sendo que apenas 52% (cinquenta e dois por cento) dos entregadores utilizam a plataforma como atividade remunerada exclusiva, enquanto 48% (quarenta e oito por cento) utilizam os aplicativos como complemento de renda.

Assim, o projeto de LC 12/2024 é omissivo quanto à jornada de trabalho mínima, justamente por ser isso uma faculdade do motorista, o que representa sua autonomia. Dessa forma, seria um problema igualar as modalidades de motorista e entregador, dado que este último possui um labor mais precário e, principalmente, subsidiário.

Cumprе salientar que, em negociações prévias, o valor proposto pelo Ministério do Trabalho e Emprego de R\$17,00 (Dezessete reais) foi aceito pelo iFood, sendo recusada pelos próprios trabalhadores. Esse valor, conforme os entregadores, colocaria uma imposição implícita de horas a serem trabalhadas e reduziria os ganhos da própria classe, quando retirada a contribuição previdenciária e custos de periculosidade.

Assim, apesar de significar um grande marco para os motoristas de aplicativos, o Projeto de Lei Complementar 12/2024 não se adequa aos entregadores do iFood, por exemplo, não sendo possível enquadrar os motociclistas de aplicativos de viagens ao aparato legal. O sistema previdenciário ainda precisa se adequar à nova dinâmica de trabalho, inaugurada no projeto de lei de regulação dos motoristas por aplicativo, para, somente assim, garantir os direitos dessa classe. Nesse sentido, parafraseando trecho da nota do iFood: “Da mesma forma como foi criada uma nova categoria de trabalhadores, é preciso pensar em um novo modelo

de Previdência que de fato traga proteção social à categoria na regulação para entregadores.” (IFOOD, 2024c)

3.3 O PROJETO DE LEI 1.347 DE 4 DE MAIO DE 2015

Em detrimento do amparo legal que atualmente rege as relações previdenciárias dos entregadores de aplicativos, assim como do cenário sócio-político que estuda a relação de trabalho e defende a proteção social dessa classe trabalhadora na propositura de novos projetos de lei, há diversos projetos legislativos em tramitação que prevê a proteção previdenciária dessa classe.

Neste sentido, destaca-se um dispositivo legal em desenvolvimento na Câmara dos Deputados que pode servir como um aparato legislativo subsidiário. Caso aprovado, o aparato legislativo pode garantir aos entregadores de aplicativo filiados, majoritariamente, na modalidade de contribuinte individual, uma proteção social mais igualitária quando comparado aos contribuintes domésticos, empregados e segurados especiais.

O Projeto de Lei 1.347, apresentado na Câmara dos Deputados em 4 de maio de 2015, prevê a concessão do auxílio-acidente para os indivíduos que recolhem ao Regime Geral da Previdência Social como Contribuinte Individual:

Altera a redação do § 1º do art. 18 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e do art. 21 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, para dispor, respectivamente, sobre a concessão do auxílio-acidente ao segurado contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social e a alíquota contributiva adicional para financiamento deste benefício previdenciário. (BRASIL, 2015, epígrafe)

Apesar de ter sido apresentado em 2015, quase 9 anos atrás, o referido projeto legislativo transita entre as comissões que verificam a sua constitucionalidade e o impacto financeiro na sociedade, caso seja aprovado pelo Congresso.

Recentemente, em 10/06/2022, o PL 1347/15 foi aprovado pela comissão de Seguridade Social e Família da Câmara dos deputados, em que enxergou a necessidade de proteção indenizatória para os indivíduos que recolhem na modalidade de contribuinte individual, dentre os pronunciamentos e discussões destaca-se a recomendação do deputado Eduardo Barbosa (PSDB-MG): “Este projeto merece ser aprovado, a fim de que os contribuintes individuais deixem de ser tratados de forma discriminatória”. (BRASIL, 2015, justificação)

Desde então, o Projeto de Lei aguarda ser verificado pelas Comissões de Finanças e Tributação para ser analisado o seu impacto econômico e pela Comissão de Constituição e Justiça, com o intuito de averiguar a compatibilidade do texto com a Constituição e princípios de justiça social.

O projeto é objetivo, visto que trata apenas da alteração legislativa do § 1º do art. 18 da Lei nº 8.213/91 e do art. 21 da Lei nº 8.212/91, ambas legislações que versam sobre o financiamento da previdência social e os benefícios que ela oferece.

Nesse sentido, enquanto o Art. 1º do Projeto de Lei 1.347/15 prevê que o contribuinte individual excluído do rol taxativo previsto no Art. 18 da Lei nº 8.213/91 seja inserido como segurado beneficiário do Auxílio-acidente:

Art. 1º O § 1º do art. 18 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação: 'Art. 18..... § 1º Somente poderão beneficiar-se do auxílio acidente os segurados incluídos nos incisos I, V, VI e **VII** do art. 11 desta Lei [...]'. (BRASIL, 2015, Art. 1º)

O Art. 2º do referido Projeto de Lei, por sua vez, altera o art. 21 da Lei nº 8.212/91 com o intuito de definir a fonte de custeio do benefício indenizatório de maneira implícita:

Art. 2º A Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, passa a vigorar com as seguintes alterações: 'Art. 21. A alíquota de contribuição do segurado contribuinte individual será de vinte inteiros e cinco décimos por cento e a do segurado facultativo será de vinte por cento sobre o respectivo salário-de-contribuição.....
§ 2º No caso de opção pela exclusão do direito ao benefício de aposentadoria por tempo de contribuição, a alíquota de contribuição incidente sobre o limite mínimo mensal do salário de contribuição será de: I - onze inteiros e cinco décimos por cento, no caso do segurado contribuinte individual que trabalhe por conta própria, sem relação de trabalho com empresa ou equiparado, ressalvado o disposto no inciso III deste parágrafo; II - onze por cento para o segurado facultativo, ressalvado o disposto no inciso IV deste parágrafo; III - cinco inteiros e cinco décimos por cento, no caso do microempreendedor individual, de que trata o art. 18-A da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006; IV - cinco por cento no caso do segurado facultativo sem renda própria que se dedique exclusivamente ao trabalho doméstico no âmbito de sua residência, desde que pertencente a família de baixa renda. § 3º O segurado que tenha contribuído na forma do § 2º deste artigo e pretenda contar o tempo de contribuição correspondente para fins de obtenção da aposentadoria por tempo de contribuição ou da contagem recíproca do tempo de contribuição a que se refere o art. 94 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, deverá complementar a contribuição mensal mediante recolhimento, sobre o valor correspondente ao limite mínimo mensal do salário-de-contribuição em vigor na competência a ser complementada, da diferença entre o percentual pago e o de vinte inteiros e cinco décimos por cento, no caso do contribuinte individual, e vinte por cento, no caso do segurado facultativo, acrescido dos juros moratórios de que trata o § 3º do art. 5º da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996. § 4º Considera-se de baixa renda, para os fins do

disposto no inciso IV do § 2º deste artigo, a família inscrita no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal - CadÚnico cuja renda mensal seja de até 2 (dois) salários mínimos.
’ (BRASIL, 2015, Art. 1º)

Assim, observa-se que para os segurados que contribuem na modalidade de contribuinte individual e microempreendedor individual foi acrescido 0,5% (zero vírgula cinco por cento) a mais no recolhimento previdenciário, uma forma de custear o benefício indenizatório por meio da contribuição direta do segurado em respeito ao § 5º do Art. 195 da Constituição Federal. Diante disso, destaca-se a justificativa do deputado autor do projeto:

Tendo em vista, no entanto, que a Constituição Federal, em seu art. 195, § 5º, determina que nenhum benefício ou serviço da seguridade social poderá ser criado, majorado ou estendido sem a correspondente fonte de custeio total, estamos prevendo, adicionalmente, a contribuição de 0,5% a ser paga pelos contribuintes individuais para financiamento desse benefício previdenciário. (BRASIL, 2015, justificação)

Com isso, vê-se que o Projeto de Lei, caso aprovado, se torna uma via subsidiária que amplia a proteção social previdenciária dos entregadores que hoje contribuem como contribuintes individuais, já que não possuem nenhum vínculo com as plataformas de entrega e estão assumindo o risco da atividade de entrega/viagens.

Contudo, na prática, isso não é tão efetivo no atual contexto, já que, em uma pesquisa realizada pela Datafolha (2021) com 2.431 trabalhadores por aplicativos (1583 motoristas e 848 entregadores), 43% (quarenta e três por cento) dos entrevistados não realizavam nenhuma contribuição previdenciária voluntariamente. Logo, na atual conjuntura, o projeto de lei beneficia em média cerca de apenas 20% (vinte por cento) dos trabalhadores digitais, que corresponde aos entregadores e motoristas que recolhiam ao RGPS como contribuinte individual ou microempreendedor individual.

Há diversas possibilidades que oferecem efetividade ao projeto de lei 1.347/15, sendo uma delas a obrigatoriedade contributiva advinda da possível aprovação do PLC 12/2024, que versa sobre a regulação dos motoristas de aplicativos de 4 rodas. A obrigatoriedade automática e de responsabilidade das empresas conseguiria promover uma maior adesão dos entregadores contribuintes. Ocorre que nos moldes que foi apresentado pelo presidente da República, o recebimento de auxílio-acidente ainda seria vedado, dado que com a criação da

nova categoria “motorista por aplicativo”, novamente os motoristas por determinação expressa estariam excluídos do rol taxativo do Art 11 da Lei 8.213/91.

Importante pontuar que a discussão do recebimento de auxílio-acidente para os indivíduos que assumem o risco do seu próprio negócio, principalmente motoristas e entregadores de aplicativos, é crucial na defesa de uma proteção social justa e igualitária com outros trabalhadores expostos a situações e perigos semelhantes.

Assim, fica evidenciado que ainda é longa a jornada para a conquista de um sistema previdenciário efetivo, justo e igualitário para os entregadores de aplicativos no ordenamento jurídico brasileiro. Os grupos sindicais, os sindicatos estaduais e demais representantes dessa classe devem cobrar as lideranças partidárias no congresso, com o intuito de ter seus direitos tutelados na discussão desses projetos.

Dessa forma, portanto, os debates promovidas pelo iFood, por exemplo, são interessantes quando defendem que o ordenamento jurídico brasileiro, além de inovar nas relações de trabalho, também deve estudar e mudar as relações previdenciárias tão adaptadas ao regime exclusivo da CLT. Somente com a discussão de uma nova dinâmica previdenciária para os entregadores de aplicativo é possível uma proteção social efetiva.

4 O PODER JUDICIÁRIO E SUA VISÃO EM FACE DA TUTELA PREVIDENCIÁRIA PELOS ENTREGADORES DE APLICATIVOS

A discussão da proteção previdenciária dos entregadores por aplicativo nos tribunais, caminha ao lado das lides que discutem o reconhecimento do vínculo empregatício entre a plataforma e os trabalhadores, vez que o principal ponto desses processos versa sobre a necessidade de regulação da atividade laborativa pelo Estado. Essas discussões ocorrem, principalmente, devido ao descompasso da quantidade de responsabilidade e obrigações assumidas pelos trabalhadores, em contrapartida, com as garantias concedidas pelas empresas.

Assim, diante da inércia do poder público em promover qualquer tipo de regulação, principalmente, dos congressistas que claramente possuem receio de que qualquer mudança legislativa ao setor promova um grande impacto negativo a economia, resta apenas aos trabalhadores pressionarem uma via subsidiária que possa permitir uma precária regulação da profissão e tutela de direitos básicos que viabilizem o desenvolvimento das atividades pelo trabalhador de forma digna e exequível pelas plataformas de entregas.

Nesse sentido, o judiciário muitas vezes assume o papel que deveria ser desempenhado por outros poderes estatais, sendo uma via subsidiária com retorno mais rápido, objetivo e temporariamente eficaz. Ao julgar casos paradigmas que versam sobre lides determinadas, a exemplo do reconhecimento do vínculo de trabalho dos entregadores/motoristas, os tribunais, principalmente o STF, com o intuito de promover a efetiva justiça e proteção social das partes, acabam oferecendo uma resolução temporária para a questão controversa.

4.1 O ENTENDIMENTO JURISPRUDENCIAL E A PROTEÇÃO SOCIAL DOS ENTREGADORES/MOTORISTAS POR APLICATIVO

A relação empregatícia entre os entregadores/motoristas e os aplicativos como *iFood*, *Uber Eats*, *Rappi*, *Uber* e *99*, por exemplo, ainda é um tema bem controverso e não pacificado. Dessa forma, é muito comum que os tribunais firmem entendimentos diversos baseados no caso prático em que se discute a lide, ora reconhecem o vínculo empregatício, ora entendem que não há nenhum elemento imprescindível para caracterização da referida relação.

As varas e tribunais regionais do trabalho possuem entendimentos conflitantes no que tange ao reconhecimento do vínculo empregatício. Contudo, grande parte das decisões foi finalizada nos respectivos tribunais regionais do trabalho, tendo os desembargadores, em sua maioria, defendido a não caracterização empregatícia em virtude dos aspectos econômico e cultural de suas decisões.

Todavia, alguns acórdãos ainda chegam no Tribunal Superior do Trabalho que, até então, defendia não existir nenhum vínculo empregatício entre os motoristas e empresas que gerenciam as viagens e entregas. Ocorre que, diante dos novos contextos econômicos e sociais, já existem turmas do TST que estão se posicionando para reconhecer a relação de trabalho, a exemplo da 8ª Turma do referido tribunal.

Recentemente, O STF por meio do Recurso Extraordinário 1446336 (TEMA: 1291), interposto pela empresa Uber, reconheceu a repercussão geral e suspendeu todos os processos do país que versam sobre a caracterização do vínculo empregatício entre os motoristas de aplicativo e a empresa criadora e administradora da plataforma digital Uber. Tal medida foi justificada pelo fato de a discussão da lide possuir relevância do ponto de vista social, jurídico e econômico, ultrapassando os interesses das partes envolvidas no processo.

Destaca-se o Tema 1291 do STF advindo do Recurso Extraordinário (RE) 1446336:

Tema 1291 - Reconhecimento de vínculo empregatício entre motorista de aplicativo de prestação de serviços de transporte e a empresa administradora de plataforma digital.

Há Repercussão? Sim

Relator(a): MIN. EDSON FACHIN

Leading Case: RE 1446336

Descrição: Recurso extraordinário em que se discute, à luz dos artigos 1º, IV; 5º, II, XIII; e 170, IV, da Constituição Federal, a possibilidade do reconhecimento de vínculo de emprego entre motorista de aplicativo de prestação de serviços de transporte e a empresa criadora e administradora da plataforma digital intermediadora. (STF, 2024, online)

O reconhecimento da repercussão geral realizada pelo STF em 04/03/2024, foi o primeiro passo para uma possível regulação da atividade dos motoristas por aplicativo em via judicial, com efeito vinculante. Cabe salientar que apesar de a repercussão já ter sido votada, o julgamento da ação ainda deve demorar alguns meses até a efetiva conclusão.

O RE 1446336 é decorrente do processo nº 100853-94.2019.5.01.0067 que tramitou na 8ª Turma do TST e que deu parcial provimento ao recurso de revista, interposto pela empresa Uber, no sentido de reconhecer a existência de vínculo empregatício entre a referida empresa e uma Motorista cadastrada na plataforma, por ser identificada em uma situação específica os elementos que caracterizam uma relação de trabalho.

O acórdão que foi parcialmente provido é rico em detalhes, principalmente, na discussão da existência de elementos básicos que permitem a dedução da caracterização da relação de trabalho, dentre eles a identificação de uma sucinta subordinação promovida pelo autogerenciamento dos aplicativos, assim como a pesquisadora Ludmila Abílio discute em seus estudos:

[...] II – RECURSO DE REVISTA DA RÉ. LEI 13.467/17. MOTORISTA. VÍNCULO DE EMPREGO. SUBORDINAÇÃO ALGORÍTMICA. TRANSCENDÊNCIA SOCIAL E JURÍDICA RECONHECIDA. [...] 17. *In casu*, a controvérsia foi dirimida com lastro no robusto acervo probatório dos autos, em que a Corte Regional, traçando um paralelo com o conceito de “fordismo” e apresentando ainda a subordinação em suas várias dimensões, foi enfática em asseverar que identificou na relação jurídica mantida entre a autora e a ré a presença dos elementos que caracterizam o vínculo empregatício, na forma dos arts. 2º e 3º da CLT. **a)** No tocante à **pessoalidade**, ficou evidenciado o caráter “*intuitu personae*” da relação jurídica entre as litigantes. **b)** Na esteira do princípio da primazia da realidade, concluiu-se pela **onerosidade, sob a dimensão objetiva**. Diante da conclusão de evidência de que a Uber é que estabelece o valor das corridas, bem como a porcentagem devida, de acordo com o trajeto percorrido e da maneira que lhe convier, e concede descontos aos clientes, tudo sem a interferência do motorista parceiro, ou seja, de forma unilateral, por meio da plataforma digital, intermediando o processo, uma vez que recebe do cliente final em seu nome, retira sua comissão em percentual predefinido e repassa a ele (motorista parceiro) o que sobra, decidiu-se que, da forma como procede, efetivamente remunera seus ditos motoristas parceiros e, portanto, a autora pelos serviços prestados, pelo que manifesta a **onerosidade**. **c)** Quanto à **não eventualidade**, em resposta à argumentação da Uber de que não havia habitualidade na prestação de serviços, a Corte Regional declarou que “*não existem dias e horários obrigatórios para a realização das atividades do Motorista Parceiro*” e que “*a flexibilidade de horários não é elemento, em si, descaracterizador da “não eventualidade” e tampouco incompatível com a regulação da atividade pelo Direito do Trabalho*”, além de registrar o labor semanal pela autora, conforme se extrai do seguinte excerto: “**O número de horas trabalhadas pela autora semanalmente era acompanhado pela ré, vez que todos os dados ficam armazenados no aplicativo, assim como o número de viagens concluídas, a taxa de aceitação e de cancelamento**”. Assim, reconheceu-se o caráter habitual da prestação de serviços. **d)** Verificou-se, finalmente, a **subordinação**. A Corte Regional consignou que a Uber exerce controle, por meio de programação neo-fordista e, portanto, pela presença da **subordinação jurídica algorítmica**. Para tanto, adotou o **conceito de “subordinação jurídica disruptiva”**, desenvolvido pelo Exmo. Sr. Desembargador do TRT/17ª Região, Fausto Siqueira Gaia, em sua tese de doutorado. Como dito antes, subordinação algorítmica é, ao nosso ver, licença poética. Trabalhador, quando subordinado, é a pessoa física ou

jurídica, ainda que ela se sirva do controle por meio do algoritmo, do GPS e de outros meios tecnológicos, como a internet e o smartphone. Como o mundo dá voltas e a história se repete com outros contornos, verifica-se que estamos aqui diante de situação que remete ao nascedouro do Direito do Trabalho, ou seja, da razão de ser da proteção trabalhista: a impossibilidade do trabalhador de acesso ou controle por meios produtivos. Em outras palavras, frente à UBER, estamos diante da subordinação clássica ou subjetiva, também chamada de dependência. O trabalhador é empregado porque não tem nenhum controle sobre o preço da corrida, o percentual do repasse, a apresentação e a forma da prestação do trabalho. Até a classificação do veículo utilizado é definida pela empresa, que pode, a seu exclusivo talante, baixar, remunerar, aumentar, parcelar ou não repassar o valor destinado ao motorista pela corrida. Numa situação como essa, pouco importa se o trabalhador pode recusar corrida ou se deslogar. A recusa ou o deslogamento se refletem na pontuação e na preferência, pelo que penalizam o motorista. Diante do denso quadro fático apresentado pela Corte Regional e, considerando-se, portanto, que a ré admitiu a prestação de serviços, mas não logrou, contudo, desvencilhar-se do ônus da prova quanto à inexistência de vínculo empregatício com a autora, bem como presentes todos os requisitos do vínculo de emprego, tal como fartamente demonstrado acima, a conclusão da existência do vínculo entre a autora e a Uber não afronta os arts. 2º e 3º da CLT. Ileso ainda o art. 170, “caput” e IV, da Constituição Federal, na medida em que os princípios da livre iniciativa e da ampla concorrência não podem se traduzir em salvo-conduto nem tampouco em autorização para a sonegação deliberada de direitos trabalhistas. **Recurso de revista não conhecido.** (TST, 2022, online, grifo do Autor)

Conforme o voto do Ministro Alexandre Agra Belmonte, ficou reconhecido, no caso prático, os elementos que caracterizam uma relação de emprego. Dentre eles: a pessoalidade, visto que é possível identificar a relação jurídica entre as partes; a onerosidade; a não eventualidade, já que havia registros semanais da execução dos serviços, além de taxas de aceitação de corridas e, por último, a subordinação, elemento que necessitou de uma análise e fundamentação mais acentuada no voto do relator devido à necessidade de superar conceitos clássicos predispostos pelas doutrinas.

Diante disso, o Ministro Relator do voto (TST, 2022, online) apresenta que a dinâmica de trabalho na sociedade está em constante mutação, sendo necessário que os conceitos e relações jurídicas também acompanhem o ritmo da sociedade e sejam moldados conforme estes novos contextos. A subordinação, em sua opinião, costuma ser o elemento mais latente para a identificação de sua configuração. Isto porque, ao consistir na obrigação inerente ao contrato, do empregado submeter-se à organização, à direção, à regulamentação e à fiscalização do trabalho, revela o poder que o empregador detém em relação ao trabalhador e demonstra a sua fragilidade e hipossuficiência no contrato de trabalho.

Dessa forma, fica evidenciado pelo ministro, que a empresa de viagens Uber realiza o controle direto e gerencia todas as informações para a realização das atividades pelos motoristas. Estes trabalhadores, por sua vez, não possuem controle sobre o preço da corrida, o percentual do repasse, a apresentação e a forma da prestação do trabalho. Estas informações não são configuradas por alguém ou pelo próprio trabalhador, são configuradas por um algoritmo que é uma patente de domínio da Uber.

Diante disso, cabe destacar o trecho do acórdão do TRT da primeira região que foi objeto do recurso de revista nº 100853-94.2019.5.01.0067, em que a relatora qualifica o algoritmo como “chefe” da reclamante:

[...] O chefe da Viviane, ou seja, aquele que sintetiza todos os comandos inseridos pela ré, é o algoritmo! E ainda lembrar que o algoritmo é nutrido por dados e elaborado para atingir resultados no interesse daquele que o detém, ou seja, a UBER. O algoritmo não é neutro. E, melhor elaborando, tendo a concluir que o chefe da Viviane é o dono do algoritmo, a UBER (TRT-1, 2021, online)

Essa descaracterização do sujeito ativo da relação de subordinação é o principal empecilho para o estudo da existência do vínculo entre as plataformas de viagens e os motoristas. Ocorre que, diante das mudanças sociais existentes e, principalmente, com a ascensão da tecnologia e desses meios de trabalho, se faz necessário analisar conceitos tradicionais sob um novo ângulo.

O Desembargador do TRT da 17ª região, Fausto Siqueira Gaia, em sua tese de doutorado intitulada como “As novas formas de trabalho no mundo dos aplicativos: o caso UBER” apresenta um conceito de subordinação que rompe com modelos tradicionais e já é amplamente utilizado pelos tribunais na consolidação de teses jurídicas em face do reconhecimento do vínculo de trabalho entre os sujeitos já mencionados.

Diante dos novos contextos sociais, Dr. Fausto Siqueira apresenta o termo “Subordinação Disruptiva” que consiste na subordinação mais adequada para o uso na análise de relação existente entre os motoristas e as plataformas que gerenciam os algoritmos que definem rotas, valores, passageiros e monitoram as atividades dos motoristas. Nesse sentido:

A subordinação jurídica, nas atividades envolvendo o emprego dessas novas tecnologias de informação e comunicação de dados, deve ser compreendida na perspectiva disruptiva. É disruptiva porque rompe com as construções tradicionais apresentadas para o conceito de subordinação jurídica, ora vinculado apenas aos aspectos subjetivos da relação entre

empregado e empregador ora associado apenas aos aspectos objetivos da atividade desenvolvida.

Desenvolvemos, nesse sentido, o conceito de subordinação jurídica disruptiva, que congrega aspectos da dependência jurídica na vertente clássica e aquelas características presentes nas concepções objetivas. Ressalva-se, entretanto, que na perspectiva objetiva, a análise da integração da atividade do trabalhador no empreendimento deve ser vista à luz da visão patronal.

A subordinação jurídica disruptiva, portanto, é o liame jurídico, oriundo do uso de aparatos tecnológicos no processo produtivo, que vincula o empregado ao empregador, por meio do qual este, em razão da dependência funcional do uso da força de trabalho para o desenvolvimento da atividade produtiva, exerce a gestão, o controle e o poder disciplinar sobre a força de trabalho contratada. (GAIA, 2018)

Por essa razão, é possível perceber no voto da desembargadora do TRT da 1ª Região, que ao redigir o acórdão, é proposto pela magistrada uma análise diferenciada na subordinação existente na relação jurídica entre a Uber e os motoristas, propondo a possibilidade de igualar o algoritmo a um “chefe” que controla e gerencia os indivíduos.

Essa discussão em relação ao vínculo empregatício na esfera judicial é de extrema importância no âmbito previdenciário, por retirar do limbo judicial a categoria dos entregadores/motoristas por aplicativo. Isso porque, reconhecida a existência do referido vínculo, há uma possibilidade de proteção e garantia social adequada e eficaz, o que existe de maneira precária para os contribuintes individuais e não existe com a ausência desse recolhimento.

Todavia, é complicado prever o êxito do RE 1446336 no reconhecimento da relação de trabalho entre a Uber e os motoristas, vez que os próprios ministros defendem a necessidade de uma análise de impacto econômico e social na dinâmica da relação jurídica. Dessa forma, não há como os 11 ministros do STF propor uma decisão que legisle no sentido de criar uma regulamentação da classe de trabalho, já que isso é dever do legislativo. Cabendo assim, apenas o reconhecimento dos motoristas como trabalhadores empregados nas plataformas e os direitos sociais e trabalhistas advindos desse reconhecimento, afastando com a decisão, a tese difundida entre os motoristas de que eles são empreendedores.

4.2 A PROTEÇÃO SOCIAL JUDICIAL CONCEDIDA AOS ENTREGADORES POR APLICATIVO QUE RECOLHEM NA MODALIDADE DE CONTRIBUINTE INDIVIDUAL

Como já ficou demonstrado, ao realizar sua filiação ao Regime Geral da Previdência Social, é possível que os entregadores por aplicativo consigam tutelar direitos básicos inerentes a qualquer trabalhador, caso promova o pagamento de contribuições na modalidade de contribuinte individual na data estabelecida pela legislação previdenciária.

Ao realizar recolhimentos junto ao RGPS, os entregadores por aplicativo acabam sendo incluídos como possíveis beneficiários pela gama de benefícios previstos no ordenamento jurídico brasileiro, verificando sempre o cumprimento dos requisitos necessários para a aquisição de cada um deles.

Apesar de possuírem uma alíquota diferenciada, os contribuintes individuais não possuem tantas restrições quando comparado aos contribuintes empregados, tendo quase o mesmo amparo previdenciário. Todavia, por imperativo legal, é vedado apenas o recebimento de Auxílio-Acidente, nos termos discutidos no capítulo anterior.

Contudo, o tema sempre foi problematizado em vias administrativas, legislativas e até mesmo provocado diversas vezes no sistema judiciário. Cabe salientar, que a discussão é de extrema importância para os entregadores por aplicativo devido à periculosidade da profissão e exposição a acidentes constantes que os motoboys são expostos no cotidiano.

Diversos processos no sistema judiciário já analisaram a possibilidade de recebimento do benefício em questão, contudo, o judiciário possui entendimento consolidado a respeito da não concessão de Auxílio Acidente para contribuintes individuais em respeito ao §1º, Art. 18 da Lei 8.213/91 que não inclui o segurado contribuinte individual ou facultativo como beneficiário do benefício indenizatório.

A Turma Nacional de Uniformização (TNU) responsável por uniformizar os entendimentos previdenciários dos juizados especiais federais também já se pronunciou sobre a possibilidade do segurado contribuinte individual receber Auxílio Acidente por intermédio do julgamento do Tema 201.

Nesse sentido, o referido tema que tramitou na Turma de Uniformização Nacional, submetido a julgamento em 2018, tinha o intuito de discutir se era devido o benefício de auxílio-acidente ao contribuinte individual. A seguinte tese firmada em 2019:

EMENTA: PEDIDO DE UNIFORMIZAÇÃO DE INTERPRETAÇÃO DE LEI FEDERAL. REPRESENTATIVO DA CONTROVÉRSIA. TEMA 201.

PREVIDENCIÁRIO. EXTENSÃO DO AUXÍLIO ACIDENTE AO CONTRIBUINTE INDIVIDUAL. IMPOSSIBILIDADE. AUSÊNCIA DE LESÃO AO PRINCÍPIO DA IGUALDADE. TRATAMENTO ADEQUADO PELA LEGISLAÇÃO. RECURSO A QUE SE NEGA PROVIMENTO.

1. QUESTÃO TRATADA PELO E. STF COMO INFRACONSTITUCIONAL, PELO QUE NÃO SE APLICA A SÚMULA 86/TNU. PRECEDENTES.
2. A ANÁLISE DE TRATAMENTO DESIGUAL QUE POSSA REPRESENTAR LESÃO AO PRINCÍPIO DA IGUALDADE PARTE DA AVERIGUAÇÃO SE O FATOR DE DISCRÍMEN ELEITO PELO LEGISLADOR POSSUI RAZOABILIDADE À VISTA DOS DEMAIS INTERESSES CONSTITUCIONALMENTE PROTEGIDOS, VOLTANDO-SE, EM ÚLTIMA ANÁLISE, À CONCRETIZAÇÃO DO INTERESSE PÚBLICO.
3. O CONTRIBUINTE INDIVIDUAL POSSUI REGIME DE TRABALHO DISTINTO DAQUELE EXERCIDO PELO EMPREGADO, AVULSO, EMPREGADO DOMÉSTICO E SEGURADO ESPECIAL, RAZÃO PELA QUAL O TRATAMENTO DIFERENCIADO LEVADO A EFEITO PELO LEGISLADOR NÃO DESCURA DO PRINCÍPIO DA IGUALDADE.
4. PRECEDENTE DO E. STJ NO SENTIDO DE SER INDEVIDO O BENEFÍCIO EM QUESTÃO AO CONTRIBUINTE INDIVIDUAL.
5. RECURSO A QUE SE NEGA PROVIMENTO, FIRMANDO SE A SEGUINTE TESE: O CONTRIBUINTE INDIVIDUAL NÃO FAZ JUS AO AUXÍLIO-ACIDENTE, DIANTE DE EXPRESSA EXCLUSÃO LEGAL (TNU, online, 2019)

Durante o julgamento do tema da TNU, a problematização da concessão do benefício à modalidade do contribuinte autônomo intensificou com as discussões referente a desnecessidade da destinação de parte do recolhimento como um seguro para acidentes de trabalho. Assim como o fato do contribuinte não poder ele próprio assumir todos os riscos da sua atividade, vez que o desempenho de sua atividade laborativa contribui para a economia do país, e, consequentemente, para o financiamento da própria previdência social.

Em um dos trechos do voto da Juíza Relatora Dra. Taís Vargas Gurgel, no julgamento do Tema 201 da TNU, é demonstrado exatamente a falta da destinação do recolhimento ao SAT pelo legislador ao criar e regulamentar a categoria do contribuinte individual, destaca-se:

Ademais, o contribuinte individual assume o risco integral de sua atividade e não recolhe contribuições que custeiam acidente de trabalho (SAT), o que reforça a conclusão de sua diferença em relação às demais categorias. Ainda anoto que estas conclusões permanecem válidas mesmo quando se tem em vista que o auxílio-acidente é devido em situações não relacionadas ao ambiente de trabalho, na medida em que isto em nada altera as diferenças essenciais existentes entre as categorias de segurados e a forma de desenvolvimento de suas atividades longamente abordada retro. (TNU, online, 2019)

Além da manifestação da Turma Nacional de Uniformização, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) já havia se manifestado desde 2015 para a não concessão de auxílio-acidente para os contribuintes individuais, devido à natureza da atividade

laborativa, a exclusão taxativa do Art. 18 da Lei 8.213/91 e da falta de recolhimento para o financiamento do benefício acidentário. Destaca-se Agravo Regimental do Recurso Especial nº 1171779/SP:

PREVIDENCIÁRIO. AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL. AUXÍLIO-ACIDENTE. BENEFÍCIO INDEVIDO AO TRABALHADOR AUTÔNOMO. PROVIMENTO NEGADO. 1. Nos termos do art. 18, I, § 1º, da Lei n. 8.213/91, com a redação dada pela LC n. 150/2015, "somente poderão beneficiar-se do auxílio-acidente os segurados incluídos nos incisos I, II, VI e VII do art. 11 desta lei", ou seja, o segurado empregado, o empregado doméstico, o trabalhador avulso e o segurado especial, não figurando nesse rol o trabalhador autônomo, atualmente classificado como contribuinte individual pela Lei n. 9.876/1999. 2. Os trabalhadores autônomos assumem os riscos de sua atividade e, como não recolhem contribuições para custear o acidente de trabalho, não fazem jus ao auxílio-acidente. Precedente da Terceira Seção. 3. Agravo regimental não provido. (STJ, online, 2015)

O pedido de Uniformização de interpretação de lei que originou o tema 201 da TNU, também defendia argumentos referentes à possível discriminação cometida pelo poder legislativo ao negar o recebimento de benefício por auxílio-acidente para os contribuintes individuais.

Na justificativa do seu voto, a Juíza federal Taís Vargas Gurgel explicou que o tratamento diferenciado não feria o Art. 5º da Constituição Federal, visto que, por mais que leis infraconstitucionais não pudessem contrariar o texto constitucional, o legislador não estaria proibido de promover tratamento diferenciado a cada categoria de contribuinte:

O princípio da igualdade consagrado constitucionalmente no art. 5º, caput, é fundamento do Estado Democrático de Direito, que o reconheceu em seu sentido jurídico-legal: é garantida a igualdade de todos perante a lei, vale dizer, o conteúdo constitucional dirige-se não apenas aos cidadãos em relação à norma jurídica posta, mas também ao legislador, sendo vedado ao ordenamento jurídico infraconstitucional o estabelecimento de discriminações, de forma a reforçar desigualdades. [...] Entretanto, isso não significa que o legislador não possa estabelecer tratamentos diferenciados entre indivíduos, desde que esta diferenciação busque justamente o equilíbrio entre estes. Em outro giro verbal, conhecendo o legislador as desigualdades que são inerentes aos homens e suas relações jurídicas, é seu dever, em verdade, estabelecer um tratamento jurídico diferenciado e que busque a equalização de fato entre as pessoas, em homenagem à igualdade material e não meramente formal. (TNU, online, 2019)

Essa diferenciação também se justifica pelo princípio previdenciário da distributividade e seletividade, que prevê quais riscos serão cobertos pela previdência social e quais pessoas poderão ser seus beneficiários, conforme critérios objetivos.

Contudo, percebe-se que essa diferenciação vai muito além das justificativas e interpretações jurisprudenciais fornecidas pelos tribunais referente a vedação do benefício que restringe o benefício aos contribuintes individuais apenas por escolha do legislador, pelo risco da profissão ou pela possível falta de destinação do recolhimento SAT.

Conforme Frederico Amado expõe, a restrição desse benefício não é tão lógica na sistemática do modelo previdenciário atual, defendendo o doutrinador que essa tese não justifica nenhuma diferenciação ou vedação. Conforme o professor:

Essa restrição legal justifica-se em 1991 na medida em que apenas para esses três segurados é prevista a contribuição para o custeio dos benefícios por incapacidade (chamada por parte da doutrina de contribuição SAT), a teor do Art. 22, II e 25, II, ambos da Lei 8.212/91. Para o Doméstico, a LC 150 criou o SAT de 0,8%. [...] A partir do momento que o auxílio-acidente passou a ser devido por acidente de qualquer natureza ou causa, desde o advento da Lei 9.032/95, e não apenas em razão de acidente de trabalho, passou a ser ilógico restringi-lo aos referidos segurados, posto que passou a existir o auxílio-acidente previdenciário. (AMADO, 2021)

Dessa forma, percebe-se que a vedação do recebimento de auxílio-acidente ao contribuinte individual se justificava até o momento que o legislador definiu, por meio da Lei 9.032/95, o referido benefício como decorrente de acidentes de qualquer natureza e não apenas a acidentes em ambiente de trabalho. Logo, atualmente, a destinação do SAT seria inviável e ilógico como parâmetro para concessão de auxílio-acidente, estando a Lei 8.212/91 desatualizada.

Além disso, cabe salientar que o referido benefício passou a ser devido ao segurado que, sofrendo qualquer acidente, tenha uma limitação no exercício de suas atividades laborais que o impeça de desenvolvê-la da mesma forma que desenvolvia antes do sinistro. Assim, por mais ínfima que seja, promovendo o acidente qualquer limitação, teria o segurado acesso ao benefício.

Contudo, percebe-se que essa limitação é relativizada no voto da Súmula 201 da TNU quando a juíza relatora defende que:

[...] o fator de *discrímen* levado em consideração pelo legislador é adequado e razoável, uma vez que a diferenciação no regime de trabalho entre os segurados é clara. O contribuinte individual, sendo livre para a adequação de sua carga e horário de trabalho, bem como para organização da forma de execução de suas atividades, não é atingido pela redução parcial da capacidade de forma igual aos demais segurados, justificando-se o tratamento diferenciado pela Lei. (TNU, online, 2019, justificativa)

Tal afirmação seria aplicável aos contribuintes individuais se grande parte assumisse apenas um papel gerencial de suas atividades, verdadeiros empresários.

Contudo, verifica-se que para os entregadores por aplicativo, por exemplo, essa afirmação é completamente inaplicável, vez que a sua atividade laboral é regada à exposição a acidentes e constantes perigos, o que o expõe a constantes acidentes motociclísticos, que, em sua maioria, são invasivos.

É interessante salientar que ao versar sobre auxílio-acidente, por exemplo, o § 1º do Art. 18 da Lei 8.213/91, ao inserir os beneficiários, agrega ao seu rol taxativo, juntamente com o segurado empregado, empregado doméstico e trabalhador avulso, o segurado especial.

De acordo com Frederico Amado, o segurado especial, é: aquela pessoa física residente no imóvel rural ou em aglomerado urbano ou rural próximo a ele que, individualmente ou em regime de economia familiar, ainda que com o auxílio eventual de terceiros a título de mútua colaboração, seja como produtor, pescador artesanal ou cônjuge e companheiro que trabalhem e auxiliem nas atividades do grupo familiar. (AMADO, 2021)

Como mencionado, esta categoria de segurado não realiza nenhuma contribuição de forma direta com o Regime Geral da Previdência Social, nem mesmo recolhe uma contribuição específica para acidentes de trabalho. O legislador presume, para esses segurados, que diante da vulnerabilidade e da sua atividade há uma contribuição implícita para com a sociedade na execução das suas atividades.

A juíza, relatora do TEMA 201 da TNU, até realiza breves menções a este contribuinte, demonstrando que o segurado especial foi inserido no rol de beneficiários de auxílio-acidente e demais benefícios sem contribuição específica, pois: “[...] está no extremo da vulnerabilidade das relações de trabalho, obtendo o mínimo existencial com o seu labor.”. (TNU, online, 2019)

Todavia, nem sempre houve esse entendimento, já que tribunais negavam a tutela desses contribuintes ao referido benefício indenizatório do RGPS, justamente pelo fato de não existir contribuição objetiva desses segurados. Isso ocorreu em alguns julgados porque a contribuição dos pequenos produtores rurais pode ser realizada de duas maneiras: a primeira que possui uma alíquota de 1,5% (um vírgula cinco por cento) dos rendimentos provenientes da venda da mercadoria e que deve ser pago pelos indivíduos que adquirem os produtos produzidos pelos agricultores (contribuição fictícia) e a segunda forma de contribuição chamada de facultativa e possui uma alíquota de 20% (vinte por cento) do salário mínimo.

A primeira forma de contribuição é fictícia porque dificilmente é realizada, já que o segurado especial geralmente vive em condição de economia familiar, consumindo tudo que produz ou não sendo possível quantificar o pouco que comercializa. Já a segunda é uma contribuição direta de responsabilidade do próprio agricultor com base no salário mínimo.

Frederico Amado apresenta que a 2ª Turma do STJ em 2012 possuía um entendimento diferente das demais no sentido de defender que apenas o segurado especial que recolhia contribuições de maneira facultativa poderia fazer jus ao auxílio-acidente por força do Art. 39, II da Lei 8.213/91 (AMADO, 2021), destaca-se a jurisprudência citada:

PROCESSUAL CIVIL E PREVIDENCIÁRIO. VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC. DEFICIÊNCIA NA FUNDAMENTAÇÃO. SÚMULA 284/STF. SEGURADO ESPECIAL. AUXÍLIO-ACIDENTE. CONTRIBUIÇÃO FACULTATIVA PARA A PREVIDÊNCIA SOCIAL. 1. Não se conhece do Recurso Especial em relação à ofensa ao art. 535 do CPC quando a parte não aponta, de forma clara, o vício em que teria incorrido o acórdão impugnado. Aplicação, por analogia, da Súmula 284/STF. 2. Ao segurado especial – art. 11, VII, da Lei 8.213/1991 – são garantidos os benefícios previstos na referida norma, desde que contribuam facultativamente para a Previdência Social (art. 39, II, da Lei 8.213/1991). Precedentes do STJ.3. Agravo Regimental não provido. (STJ, online, 2012)

Logo depois, com o advento da Lei 12.873/13, o Art. 39, II, da Lei 8.213/91 foi modificado, prevendo a possibilidade de percepção do benefício indenizatório independente de qualquer contribuição facultativa. Posteriormente à modificação legislativa, e com a divergência entre algumas turmas do próprio STJ, foi julgado o Tema repetitivo 627 (REsp 1361410/RS), garantindo que mesmo antes do advento da lei 12.873/13, o segurado especial poderia receber auxílio-acidente independente de contribuição:

PREVIDENCIÁRIO. RECURSO ESPECIAL. AUXÍLIO-ACIDENTE. CONCESSÃO A SEGURADO ESPECIAL. INFORTÚNIO OCORRIDO ANTES DA EDIÇÃO DA LEI N. 12.873/2013, QUE ACRESCENTOU O BENEFÍCIO NO INCISO I DO ARTIGO 39 DA LEI N. 8.213/91. DESNECESSIDADE DE COMPROVAÇÃO DA CONTRIBUIÇÃO PREVIDENCIÁRIA NA QUALIDADE DE SEGURADO FACULTATIVO. 1. Para fins do que dispõe o artigo 543-C do CPC, define-se: O segurado especial, cujo acidente ou moléstia é anterior à vigência da Lei n. 12.873/2013, que alterou a redação do inciso I do artigo 39 da Lei n. 8.213/91, não precisa comprovar o recolhimento de contribuição como segurado facultativo para ter direito ao auxílio-acidente. 2. Recurso especial provido. (STJ, online, 2017)

Dessa forma, percebe-se que é ínfima a quantidade de contribuições realizadas pelo segurado especial, tendo muitos doutrinadores comparando os

benefícios concedidos a estes contribuintes com benefícios assistenciais devido à falta de recolhimento direto com a previdência. Importante pontuar ainda que, não existindo recolhimento direto para com a previdência, também não há destinação de qualquer porcentagem para o financiamento de acidentes de trabalho, não há contribuição SAT sendo efetivamente recolhida.

Diante disso, na discussão dos entregadores por aplicativo e na dinâmica da sociedade, é possível inferir que estes profissionais figuram hoje também como uma camada vulnerável na relação da atividade econômica que desempenham. Apesar desses trabalhadores estarem munidos de um codinome de empreendedor, não se pode atribuir o mesmo trato legal que se realiza com um comerciante, do mesmo modo que não se pode equiparar um segurado especial como um grande produtor rural.

Há aqui, uma classe munida de vulnerabilidades e violações veladas de direitos, sendo necessária uma discussão de vulnerabilidade diferenciada, já que o fato dos entregadores possuírem uma motocicleta, bicicleta, celular e afins, não descaracteriza a sua condição perante os aplicativos que detêm os meios de controle do trabalho.

Com isso, é evidenciado haver, na questão da análise de concessão do benefício de auxílio-acidente aos entregadores que efetivamente recolhem na modalidade de contribuinte individual, uma mera formalidade a ser desempenhada pelo poder legislativo. Isso porque não existe a necessidade de comprovação ou destinação formal de recolhimento SAT pelos contribuintes, como é possível perceber com a contribuição ficta do segurado especial.

Assim, a interpretação precipitada do legislador impede que o poder judiciário, por expressa vedação legal, amplie a concessão de auxílio-acidente para os contribuintes individuais, principalmente, para os entregadores por aplicativo expostos diariamente a acidentes. Cumpre salientar que hoje, com a nova dinâmica da sociedade, a atividade do entregador motoboy promove uma grande contribuição financeira ao Estado, vez que sua atividade contribui de maneira direta para o crescimento e manutenção de empresas que necessitam de entregadores.

Portanto, distanciando da atuação do poder judiciário, por ultrapassar a sua função típica, é necessário assim como a nota publicada pela empresa IFood (IFOOD, 2024c), em referência ao projeto de lei complementar 12/2024, pensar um

novo modelo previdenciário para os entregadores por aplicativo, já que a dinâmica e organização existente foi criada e desenvolvida para um contribuinte empregado.

4.3 A INFLUÊNCIA ESTATAL, POR INTERMÉDIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS, COMO AGENTE ATIVO CAPAZ DE MINIMIZAR VIOLAÇÕES DE DIREITOS

Como visto, o poder judiciário consegue muitas vezes resolver litígios para a promoção de direitos e garantias dos litigantes, ao passo que assume novas interpretações legislativas, cria padrões de conduta e regula relações interpessoais de maneira análoga ou expansiva quando comparado a casos semelhantes.

Esse desvio de função é perigoso, sendo denominado pelos doutrinadores como Ativismo Jurídico, podendo ser conceituado de modo mais técnico na perspectiva do constitucionalista Uadi Bulos como sendo:

[...] o ato em que os juízes criam pautas legislativas de comportamento, como se fossem os próprios membros do Poder Legislativo. Trata-se de um perigoso veículo de fraude à constituição, podendo acarretar mutações inconstitucionais, afinal um órgão do Poder adentra na esfera do outro, ao arrepio da cláusula da separação de Poderes (CF, art. 2º). Os ativistas judiciais, também chamados de juízes legisladores ou legisladores positivos, ao invés de decidirem conflitos, que é a tarefa típica que lhes compete exercer, praticam atos inerentes ao ofício de Deputados e Senadores da República. (BULOS, 2023)

A problemática em torno do ativismo jurídico e suas consequências na sociedade vão muito além da abundância do poder de um único órgão que sozinho julga e cria padrões de conduta na sociedade. Isso porque, pela falta de representatividade dos cidadãos no processo decisório e das limitações impostas pela Constituição, muitas decisões que regulamentam condutas são precárias e cheias de “pontas soltas”, o que não só precariza a situação concreta, como também promove uma violação velada.

Todavia, cabe salientar que muitas vezes essas decisões impulsionam os outros poderes a regulamentar certas matérias ou complementar o que já foi decidido, promovendo o ativismo judicial um ganho secundário, por exemplo.

A *uberização* e o seu processo de regulamentação, que caminha a passos lentos e vem há anos sendo negligenciado pelo poder estatal, gradualmente consegue ganhar mais evidência e atenção do poder judiciário. Este órgão, por sua vez, não consegue mais afastar a responsabilidade judiciária na discussão do

reconhecimento do vínculo empregatício e da proteção social aos motoristas e entregadores por aplicativo.

Na discussão da *Uberização*, a tutela de direitos previdenciários acaba sendo indissociável da discussão do reconhecimento do vínculo empregatício entre as plataformas de entrega e viagens com os motoristas e entregadores. Por um lado temos trabalhadores que não contribuem à previdência de maneira voluntária por entender não ser necessário a contribuição ao Estado, se submetendo a jornadas extenuantes e falta de qualquer amparo previdenciário; enquanto pelo outro temos contribuintes que não possuem arrimo previdenciário suficiente para o desenvolvimento de suas atividades laborativas com segurança e garantias que a profissão exige.

Além disso, é perceptível na dinâmica diária, a precarização da dinâmica dos trabalhadores por aplicativo, principalmente dos entregadores motoboys. Essa precariedade acaba sendo intensificada pela inércia dos poderes legislativo e executivo, a qual tem que ser sanada pelo poder judiciário, órgão provocado constantemente para resolver lides e, por consequência, promover uma regulação da profissão.

O Ministro do TST Alexandre Belmonte, demonstra no recurso de revista, objeto do RE 1446336, como a morosidade do poder público afeta significativamente a tutela de direitos e garantias pelos motoristas e entregadores por aplicativo, promovendo severas violações de direitos básicos, tais como: o direito à previdência, ao lazer, à convivência social e familiar e outros tantos direitos trabalhistas comuns a qualquer trabalhador:

Contudo, não passa despercebido que essa nova forma de prestação de serviços contribuiu significativamente para a precarização dessa relação de trabalho, caracterizada, dentre outras intempéries, por jornadas extenuantes, remuneração incerta, submissão direta aos riscos do trânsito e exclusão do sistema previdenciário e da organização sindical. A falta de regulamentação específica para o setor e, portanto, a inércia do Poder Público, se por um lado propicia às empresas do ramo estratosféricos ganhos pelo retorno lucrativo com mínimo de investimento, por outro “institucionaliza” o vilipêndio de direitos fundamentais, contra a agenda do trabalho decente da OIT. Dois polos da relação jurídica, em balanças desiguais. Isso porque a baixa remuneração impõe aos motoristas parceiros, sem alternativa, diante do contexto já retratado, o cumprimento de jornadas excessivas de trabalho, a fim de assegurar-lhes ao menos ganhos mínimos para garantir a própria subsistência e/ou de sua família, aniquilando assim o lazer e a convivência social e familiar, em menoscabo inclusive às normas de saúde e segurança do trabalho, além da cobrança ostensiva por produtividade e cumprimento de tarefas no menor tempo possível, que de modo insofismável lhes gera danos físicos e psicológicos.

Isso sem falar no fato da falta de regulamentação relacionada a descansos remunerados, férias e licença por doenças e acidentes típicos do trabalho. (TST, 2022, online)

Dessa forma, o descaso do poder público em promover uma regulamentação completa e objetiva só evidencia a violação de direitos básicos a qualquer cidadão. Como o ministro do TST coloca no seu voto, a inércia do poder público institucionaliza o vilipêndio de direitos fundamentais.

Assim, o judiciário acaba sendo pressionado para uma promoção de garantias fundamentais e do efetivo cumprimento de direitos básicos pelas empresas de aplicativos que gerenciam as viagens e entregas. Todavia, a questão da *uberização* é muito complexa e necessita de grandes discussões e participação de diversos setores da sociedade como sujeitos ativos, tendo eventualmente os tribunais decidindo de modo precário, minimizando danos, mas nunca a questão violadora e problemática.

Nesse sentido, o Ministro Alexandre Belmont até salienta que a ação de reconhecimento de vínculo empregatício não promove uma certa regulamentação da classe, mas apenas resolve a questão da existência do vínculo entre as plataformas e os motoristas/entregadores ser considerado uma relação de emprego ou não:

Pode ser que os motoristas não queiram carteira assinada, repouso remunerado, férias, auxílio doença ou acidente, aluguel pelo uso do automóvel e seguro contra riscos do trânsito e limitação de jornada. Tudo é possível. Até acreditar na carochinha. O que não é possível é chamar essa prestação de serviços de micro empreendimento ou de trabalho autônomo. À falta de outra regulamentação por parte do Parlamento - que até seria viável por conveniência legislativa, como no caso das parcerias trabalhistas de salão de beleza, cooperativas e representação comercial com fixação de direitos mínimos - o caso que aqui é oferecido para decisão é de emprego, com os efeitos decorrentes. (TST, 2022, online)

Todavia, a decisão de que existe uma relação de emprego no caso prático, vez que é possível identificar os elementos caracterizadores de trabalho, promove uma precedente que em grande escala realiza uma regulamentação implícita da profissão, produzindo um impacto econômico nas empresas, e por consequência, no valor dos serviços e dinâmica da execução de viagens e entregas. Essa consequência, ainda, promove de maneira imediata e precipitada uma reação negativa ao julgado tanto pela classe trabalhadora quanto pelas empresas afetadas e pela sociedade.

Com isso, fica evidenciado a necessidade do Estado, principalmente, o poder legislativo, atuar de maneira ativa na discussão de direitos básicos que devem ser

garantidos à classe trabalhadora dos entregadores, buscando sempre minimizar violações e promover a integração da sociedade nos possíveis projetos legislativos.

Apesar de já existirem projetos em tramitação no Congresso Nacional que versam sobre a regulamentação da atividade dos motoristas por aplicativo de veículos automotores de 4 rodas, vê-se que a classe dos entregadores não está abarcada na discussão que atribui a definição de direitos e garantias. Contudo, ainda assim, discussões como estas facilitam novos projetos e, principalmente, a participação popular e destes trabalhadores em um desenho legislativo que tutela seus anseios e necessidades, tais como proteção social.

A Previdência Social para os entregadores motoboys deve ser compreendida como uma materialização básica de proteção social estatal, participativa e solidária, não podendo dessa forma ser criada por juízes togados, a estes, cabendo o dever de garantir sua aplicabilidade pelo Estado e dirimir as lides. Assim, somente o poder público, com a cooperação da sociedade, dos entregadores e empresas, pode criar uma regulamentação democrática, justa, protecionista, financeiramente viável, com um sistema previdenciário adequado às necessidades dos motoboys e que promova uma verdadeira autonomia à classe.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve em vista analisar os principais pontos na problemática da existência de proteção social de entregadores por aplicativo. Buscando, ainda, estudar o funcionamento da relação de trabalho entre os profissionais e as empresas organizadoras dos serviços, assim como as garantias básicas e direitos previdenciários garantidos à classe trabalhadora, principalmente, aos motoboys.

Os objetivos traçados no início desta pesquisa foram todos cumpridos, visto que foi possível realizar um estudo conjunto de análise da proteção social dos entregadores de aplicativos. Foram analisados os contextos sociais, históricos e legais que os motoboys estão inseridos e como a classe está organizada. Além disso, também foi estudado como o sindicato dos trabalhadores, o poder legislativo e judiciário estão se mobilizando na tutela de direitos trabalhistas e previdenciários.

Por meio dos estudos, direcionado pelos objetivos supracitados, foi possível responder o questionamento precípua da existência ou não de uma proteção social, principalmente, previdenciária, dos trabalhadores por aplicativo, em especial aos motoboys. Além disso, também foi possível analisar com a existência de alguns aparatos legais que tutelam certos direitos, o fato de serem eles suficientes para garantir o efetivo desenvolvimento de um trabalho digno, tendo em vista o crescimento do mercado de trabalho desses profissionais com a ascensão dos aplicativos de delivery e nova dinâmica de alimentação.

Infere-se que os entregadores de aplicativo se encontram em uma classe de trabalho que ganha constantemente mais espaço na nova dinâmica da sociedade. Trabalhadores assumem cada vez mais o risco de sua própria atividade e têm mais “autonomia” sobre sua jornada de trabalho e como desejam desenvolver suas atividades laborativas. Todavia, fica evidenciado que isso é uma estratégia de grandes empresas que ainda detém os meios de produção e de controle do trabalhador, mas sem efetivamente promover segurança e garantias trabalhistas e previdenciárias aos entregadores, é uma falsa noção de igualdade numa relação de trabalho.

Ademais, ficou evidenciado com o estudo que muitos motoboys pela vulnerabilidade, baixos ganhos e falta de conhecimento não recolhem ao Regime Geral da Previdência Social, ficando desamparados no âmbito previdenciário, tanto para o planejamento de uma futura aposentadoria quanto para a proteção em face

de doenças e acidentes que incapacita o trabalhador de executar suas atividades corriqueiras.

Aos entregadores por aplicativo que recolhem ao RGPS na modalidade de Contribuinte Individual ou MEI, ficou evidenciado que não eles não possuem um amparo previdenciário suficiente para cobrir os riscos que a profissão exige. Cumpre salientar que conforme alguns dados apresentados, somente em 2021, foram registrados no Brasil cerca de 11.115 óbitos e 115.709 internações de motociclistas após acidente de trânsito. Logo, o Estado erra ao não permitir a concessão de benefícios indenizatórios para essa classe de profissionais, vez que eles estão mais suscetíveis a acidentes quando comparado a outras categorias de contribuintes, devido à periculosidade de sua profissão.

Ficou evidenciado ainda, que o judiciário, diante da precariedade da relação de trabalho dos motoristas por aplicativo, constantemente, é obrigado e coibido a tentar promover a tutela e a garantia de algum direito social à classe dos trabalhadores por aplicativo. Contudo, a atuação do judiciário entra em conflito com os anseios dos trabalhadores e a recusa das empresas em reconhecer qualquer vínculo empregatício e ceder na garantia de direitos que por óbvio promove um prejuízo financeiro ou aumento das responsabilidades das empresas em face dos seus colaboradores.

Com isso, vê-se que um dos grandes responsáveis pela falta de proteção social suficiente para os entregadores por aplicativo é o poder legislativo. O Congresso Nacional se omite na criação de alguma regulamentação que conceda a esses trabalhadores o mínimo de arrimo social e previdenciário possível para a garantia de uma atividade laborativa ou empreendedora segura e munida de direitos básicos, comuns a qualquer trabalhador.

Cabe salientar que ficou evidenciado que alguns projetos já tramitam no legislativo, a exemplo dos projetos LC 12/2024 e PL 1.347/15, contudo, ainda são grandes os desafios de uma legislação que proteja os direitos dos entregadores por aplicativo, garantindo a eles uma verdadeira autonomia e não promovendo uma violação institucionalizada.

No decorrer da pesquisa, foi possível descobrir que após alguns avanços legislativos, a exemplo da Lei 14.297/2022, às plataformas que intermediam serviços e viagens foram obrigadas a fornecer seguros que protegessem contra acidentes e invalidez parcial ou total que ocorreram durante entregas ou viagens, além de proibir

desligamentos arbitrários nas plataformas. Apesar de não ser suficiente, essas medidas ainda forneceram aos entregadores uma mínima segurança indenizatória diante de possíveis sinistros que nunca tiveram, além de promover uma segurança jurídica no que concerne à proibição de que as plataformas desliguem os trabalhadores de forma arbitrária e injustificada.

Além das descobertas, também foi possível encontrar algumas limitações, dentre elas o difícil acesso para encontrar aparatos legislativos que tutelam direitos e garantias aos motoristas por aplicativo. O poder legislativo, como demonstrado, parece adiar a discussão e ignorar as violações que veladamente ocorrem, ao passo que as assembleias legislativas estaduais também não se mobilizam para ao menos discutir os problemas e possíveis melhorias para a classe dos entregadores por aplicativo. É uma discussão que parece nunca ter sido arguida nas câmaras legislativas das grandes metrópoles brasileiras.

Outra limitação percebida, foi a falta de pesquisas e levantamentos feitos em grande escala por empresas especializadas que não tivessem sido contratadas e divulgadas pelo iFood, Uber e 99. É fato que as empresas de viagens e *delivery* possuem legitimidade para promover pesquisas e divulgar balanços de serviços e lucros, todavia, muitas vezes essas empresas podem manipular dados, divulgando apenas as partes que as valorizam ou agregam no crescimento do seu capital, deixando de divulgar pontos conflitantes.

Também foi percebido o descaso com a classe dos entregadores quando comparados a todos os trabalhadores por aplicativo. As maiores discussões que versam sobre a *uberização* não incluem os motoboys ou até mesmo os motociclistas que também fazem viagens e transportam passageiros, sendo restringida apenas aos motoristas de veículos automotores. O problema desse isolamento é que futuras garantias e tutela de direitos não atenda e não consiga abarcar entregadores e motociclistas dentro do ordenamento jurídico brasileiro.

Entretanto, mesmo com estas limitações percebidas, foi possível cumprir os objetivos traçados no início desta pesquisa. Dessa forma, espera-se que esse estudo contribua com um acervo doutrinário que analise a proteção social dos entregadores por aplicativo, possibilitando uma discussão mais ampla e democrática sobre o assunto. Ademais, este trabalho também pode contribuir em uma discussão mais assertiva em face da tutela de direitos previdenciários da classe de trabalhadores por aplicativo. Visto que, na discussão da *uberização*, o *direito*

previdenciário é sempre algo discutido de maneira secundária, além de sempre adaptar os trabalhadores ao modelo de previdência social já existente. Assim, eventualmente, esta pesquisa pode ser utilizada como ponto de partida para teses jurídicas que coloquem a relação previdência como ponto determinante na regulamentação dos profissionais supracitados.

Além disso, considerando que tanto o STF quanto o Congresso Nacional estão discutindo a regulamentação dos motoristas por aplicativo, é factível que sejam realizados estudos analisando como acontece a discussão em ambas as casas. Podendo, inclusive, existir estudos com um recorte temático em face da influência que essas discussões podem promover aos entregadores por aplicativo e motociclistas que realizam viagens. A análise da atuação dos sindicatos e de representantes da sociedade nas audiências públicas e comissões fornece um material rico e detalhista acerca da regulação da profissão desses profissionais, o que pode promover grandes trabalhos e discussões sobre o tema.

REFERÊNCIAS

ABILIO, L. C. Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, v. 18, n. 3, 2019. Disponível em: <https://www.psicoperspectivas.cl/index.php/psicoperspectivas/article/view/1674>. acesso em: 9 nov. 2023.

AMADO, Frederico. **Curso de Direito e Processo Previdenciário**. 14. ed. Salvador: Juspodivm, 2021.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 1.347, de 04 de maio de 2015**. Altera a redação do § 1º do art. 18 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e do art. 21 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, para dispor, respectivamente, sobre a concessão do auxílio-acidente ao segurado contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social e a alíquota contributiva adicional para financiamento deste benefício previdenciário. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2015. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=122849> 5. Acesso em: 19 mar. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei Complementar nº 12, de 05 de março de 2024**. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2391423&filename=PLP%2012/2024. Acesso em: 04 mar. 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. **Lei nº 14.297, de 05 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo de entrega durante a vigência da emergência em saúde pública decorrente do coronavírus responsável pela covid-19. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/l14297.htm. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. **Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8212cons.htm. Acesso em: 04 mar. 2023.

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: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm. Acesso em: 04 mar. 2023.

BRASIL. **Lei Complementar nº 150, de 01 de junho de 2015**. Dispõe sobre o contrato de trabalho doméstico. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp150.htm. Acesso em: 04 mar. 2023.

BRASIL.Ministério da Saúde. Cenário brasileiro das lesões de motociclistas no trânsito de 2011 a 2021. **Boletim Epidemiológico**, Brasília, v. 54, n. 6, Abr. 2023. Disponível em:<https://www.gov.br/saude/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/boletins/epidemiologicos/edicoes/2023/boletim-epidemiologico-volume-54-no-06/>. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL, Ministério da Saúde. O Ministério da Saúde lança documento com dados sobre lesões de motociclistas no trânsito. [Brasília]: Ministério da Saúde, 28 abr. 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2023/abril/ministerio-da-saude-lanca-documento-com-dados-sobre-lesoes-de-motociclistas-no-transito>. acesso em: 9 nov. 2023.

BRASIL. Ministério do Trabalho. **Classificação brasileira de ocupações**. Brasília, 2002. Disponível em: <https://www.ocupacoes.com.br/cbo-mte/412205-continuo>. Acesso em: 10 nov. 2023

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Proposta de Projeto de Lei cria pacote de direitos para motoristas de aplicativos**: PLC aponta pagamento de hora de trabalho no valor de R\$ 32,10 e remuneração de ao menos R\$ 1.412. [Brasília]: Ministério do Trabalho e Emprego, 04 mar. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/noticias-e-conteudo/2024/Marco/proposta-de-projeto-de-lei-cria-pacote-de-direitos-para-motoristas-de-aplicativos>. Acesso em: 15 mar. 2024.

BRASIL. **Supremo Tribunal de Justiça (2. Turma)**. Agravo Regimental no Agravo em Recurso Especial 149912 / RS. PROCESSUAL CIVIL E PREVIDENCIÁRIO. VIOLAÇÃO DO ART. 535 DO CPC. DEFICIÊNCIA NA FUNDAMENTAÇÃO. SÚMULA 284/STF. SEGURADO ESPECIAL. AUXÍLIO-ACIDENTE. CONTRIBUIÇÃO FACULTATIVA PARA A PREVIDÊNCIA SOCIAL. 1. Não se conhece do Recurso Especial em relação à ofensa ao art. 535 do CPC quando a parte não aponta, de forma clara, o vício em que teria incorrido o acórdão impugnado. Aplicação, por analogia, da Súmula 284/STF. 2. Ao segurado especial – art. 11, VII, da Lei 8.213/1991 – são garantidos os benefícios previstos na referida norma, desde que contribuam facultativamente para a Previdência Social (art. 39, II, da Lei 8.213/1991). Precedentes do STJ.3. Agravo Regimental não provido. Relator: Min. Herman Benjamin, 22 de maio de 2012. Disponível em:

https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201200515936&dt_publicacao=15/06/2012. Acesso em: 02 abr. 2024.

BRASIL. **Supremo Tribunal de Justiça**. Recurso Especial 1361410/RS. PREVIDENCIÁRIO. RECURSO ESPECIAL. AUXÍLIO-ACIDENTE. CONCESSÃO A SEGURADO ESPECIAL. INFORTÚNIO OCORRIDO ANTES DA EDIÇÃO DA LEI N. 12.873/2013, QUE ACRESCENTOU O BENEFÍCIO NO INCISO I DO ARTIGO 39 DA LEI N. 8.213/91. DESNECESSIDADE DE COMPROVAÇÃO DA CONTRIBUIÇÃO PREVIDENCIÁRIA NA QUALIDADE DE SEGURADO FACULTATIVO. 1. Para fins do que dispõe o artigo 543-C do CPC, define-se: O segurado especial, cujo acidente ou moléstia é anterior à vigência da Lei n. 12.873/2013, que alterou a redação do inciso I do artigo 39 da Lei n. 8.213/91, não precisa comprovar o recolhimento de contribuição como segurado facultativo para ter direito ao auxílio-acidente. 2. Recurso especial provido. Relator: Min. Benedito Gonçalves, 08 de novembro de 2017. Disponível em: https://processo.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201300098614&dt_publicacao=21/02/2018. Acesso em: 02 abr. 2024.

BRASIL. **Supremo Tribunal de Justiça (6. Turma)**. Agravo Regimental no Recurso Especial 1.171.779/SP. PREVIDENCIÁRIO. AGRAVO REGIMENTAL NO RECURSO ESPECIAL. AUXÍLIO-ACIDENTE. BENEFÍCIO INDEVIDO AO TRABALHADOR AUTÔNOMO. PROVIMENTO NEGADO. 1. Nos termos do art. 18, I, § 1º, da Lei n. 8.213/91, com a redação dada pela LC n. 150/2015, "somente poderão beneficiar-se do auxílio-acidente os segurados incluídos nos incisos I, II, VI e VII do art. 11 desta lei", ou seja, o segurado empregado, o empregado doméstico, o trabalhador avulso e o segurado especial, não figurando nesse rol o trabalhador autônomo, atualmente classificado como contribuinte individual pela Lei n. 9.876/1999. 2. Os trabalhadores autônomos assumem os riscos de sua atividade e, como não recolhem contribuições para custear o acidente de trabalho, não fazem jus ao auxílio-acidente. Precedente da Terceira Seção. 3. Agravo regimental não provido. Min. Rogerio Schietti Cruz, 10 de novembro de 2015. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=200902381037&dt_publicacao=25/11/2015. Acesso em: 04 mar. 2024.

BRASIL. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª região (7ª Turma)**. Recurso Ordinário nº 0100853-94.2019.5.01.0067. RECURSO ORDINÁRIO. UBER. MOTORISTA. VÍNCULO DE EMPREGO. SUBORDINAÇÃO ALGORÍTMICA. EXISTÊNCIA. O contrato de trabalho pode estar presente mesmo quando as partes dele não tratarem ou quando aparentar cuidar-se de outra modalidade contratual. O que importa, para o ordenamento jurídico constitucional trabalhista, é o fato e não a forma com que o revestem - princípio da primazia da realidade sobre a forma. No caso da subordinação jurídica, é certo se tratar do coração do contrato de trabalho, elemento fático sem o qual o vínculo de emprego não sobrevive, trazendo consigo acompanhar a construção e evolução da sociedade. A Lei, acompanhando a evolução tecnológica, expandiu o conceito de subordinação clássica ao dispor que "os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio" (parágrafo único do artigo 6º da CLT). No caso em análise, resta claro nos autos que o que a Uber faz é codificar o

comportamento dos motoristas, por meio da programação do seu algoritmo, no qual insere suas estratégias de gestão, sendo que referida programação fica armazenada em seu código-fonte. Em outros termos, realiza, portanto, controle, fiscalização e comando por programação neo-fordista. Dessa maneira, observadas as peculiaridades do caso em análise, evidenciando que a prestação de serviços se operou com pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e sob subordinação, impõe-se o reconhecimento do vínculo de emprego. **NÃO HOMOLOGAÇÃO DE PROPOSTA DE ACORDO.** A não homologação do acordo, cujos termos se apresentam inadequados, não é uma faculdade do magistrado, mas sim um dever, mormente se constatado que a ré se utiliza da técnica da conciliação estratégica por julgador para obter como resultado a manipulação da jurisprudência trabalhista acerca do tema tratado no processo. Relatora: Min. Carina Rodrigues Bicalho, 21 de julho de 2021. Disponível em: <https://bibliotecadigital.trt1.jus.br/jspui/handle/1001/2667032>. Acesso em: 27 mar. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Tema 1291.** Reconhecimento de vínculo empregatício entre motorista de aplicativo de prestação de serviços de transporte e a empresa administradora de plataforma digital. Relator: Min. Edson Fachin, 2024. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=6679823&numeroProcesso=1446336&classeProcesso=RE&numeroTema=1291>. Acesso em: 26 mar. 2024.

BRASIL. Tribunal Nacional de Uniformização. **Tema 201 da TNU.** Saber se é devido o benefício de auxílio-acidente ao contribuinte individual. Relator: Juíza Federal Tais Vargas Ferracini de Campos Gurgel, 2019. Disponível em: https://www.cjf.jus.br/cjf/corregedoria-da-justica-federal/turma-nacional-de-uniformizacao/temas-representativos/?b_size:int=10&b_start:int=200. Acesso em: 02 Abr. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (8ª Turma). **Recurso de Revista com Agravo de Instrumento nº 100853-94.2019.5.01.0067.** I – AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA DA RÉ. LEI 13.467/17. NULIDADE PROCESSUAL POR NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL. TRANSCENDÊNCIA AUSENTE. [...] II – RECURSO DE REVISTA DA RÉ. LEI 13.467/17. MOTORISTA. VÍNCULO DE EMPREGO. SUBORDINAÇÃO ALGORÍTMICA. TRANSCENDÊNCIA SOCIAL E JURÍDICA RECONHECIDA. Relator: Min. Alexandre Agra Belmonte, 19 de dezembro de 2019. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/de/decisao-uber-tst.pdf>. Acesso em: 26 mar. 2024.

BULOS, Uadi L. **Curso de direito constitucional.** 16. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2023.

CONSELHO DA JUSTIÇA FEDERAL, Sessão da TNU (09/10/2019). **YouTube**, 16/10/2019. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=jtnRFJXSGM4>. acesso em: 9 nov. 2023.

DATAFOLHA. Futuro do Trabalho: Motoristas e Entregadores. **Uber Newsroom**, São Paulo, 2021. Disponível em: <https://uber.app.box.com/v/745271-datafolha>. Acesso em: 19 mar. 2024.

FIPE. Impactos Socioeconômicos das Operações do iFood no Brasil: Análise sobre os Entregadores. **iFood News**, São Paulo, 2021. Disponível em: https://content.news.ifood.com.br/uploads/2023/02/FIPE-_iFood-Entregadores-1.pdf. Acesso em: 04 mar. 2024.

GAIA, Fausto Siqueira. **As novas formas de trabalho no mundo dos aplicativos: o caso “UBER”**. 2018. Tese (Doutorado em Direito) - Faculdade de Direito, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2018.

IFOOD. **Termos e condições de uso ifood para entregadores**. São Paulo, 2024a. Disponível em: https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2024/01/Termo-Aditivo-Janeiro_24.pdf. Acesso em: 04 mar. 2024.

IFOOD. **Seguro Pessoal**. São Paulo, 2024b. Disponível em: <https://entregador.ifood.com.br/vantagens/seguro-pessoal/>. Acesso em: 04 mar. 2024.

IFOOD. **iFood apoia regulação para entregadores de aplicativos**. São Paulo, 2024c. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/entregadores/regulacao-para-entregadores/>. Acesso em: 15 mar. 2024.

IFOOD. **Pesquisa mostra quanto trabalha um entregador de aplicativo**. São Paulo, 2024d. Disponível em: <https://institucional.ifood.com.br/entregadores/quanto-trabalha-um-entregador-de-aplicativo/>. Acesso em: 15 mar. 2024.

LEITE, Carlos Henrique B. **Curso de direito do trabalho**. 16. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2024.

Lula assina projeto de lei que regulamenta trabalho por aplicativos de transporte, CanalGov, 2024. 1 vídeo (54min20s). Publicado pelo CanalGov. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=qOG1iCemtbl>. Acesso em: 15 mar. 2024.

OLIVEIRA, Maria Angelica Ricio. **Ases Do Asfalto: Vitimização e Responsabilização No Trabalho De Motoboys De Salvador**. Dissertação (Mestrado em Saúde Coletiva) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2006.

Pleno - Iniciado julgamento sobre criminalização da homofobia, STF, 2019. 1 vídeo (3h6min1s). Publicado pelo canal STF. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=EmDZ_-lueJs. Acesso em: 7 abr. 2024.

RODRIGUES DE OLIVEIRA, v. I.; DE OLIVEIRA, Iris m. As particularidades do trabalho dos motoboys no contexto brasileiro. **revista direitos, trabalho e política social**, [s. l.], v. 6, n. 11, p. 158–175, 2020. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/rdtps/article/view/10674>. acesso em: 9 nov. 2023.

STF. STF irá decidir se existe vínculo empregatício entre motoristas e plataformas de aplicativos. **Notícias STF**, Brasília, 04 de mar. 2024. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=528592&ori=1>. Acesso em: 20 mar. 2024.

UBER. **Posicionamento sobre o Projeto de Lei que regulamenta o trabalho intermediado por plataformas**. São Paulo, 2024. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/posicionamento-sobre-o-projeto-de-lei-que-regulamenta-o-trabalho-intermediado-por-plataformas/>. Acesso em: 15 mar. 2024.

99. **Termos de Uso Motorista/Motociclista Parceiro**. São Paulo, 2024. Disponível em: <https://99app.com/legal/termos/motorista/>. Acesso em: 04 mar. 2024.

99. **Seguro para motorista de aplicativo 99: saiba tudo!**. São Paulo, 2021. Disponível em: <https://99app.com/blog/motorista/seguro-para-motorista-de-aplicativo-99-saiba-tudo/>. Acesso em: 04 mar. 2024.