

A “LEI DO UBER” E O DIREITO FUNDAMENTAL AO TRABALHO DIGNO: ANÁLISE DA TRAMITAÇÃO DO PROJETO QUE DEU ORIGEM À LEI N. 13.640/18 À LUZ DAS VULNERABILIDADES DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS.

THE “UBER ACT” AND THE FUNDAMENTAL RIGHT TO DECENT WORK: ANALYSIS OF THE PROCESSING OF THE PROJECT THAT GAVE RISE TO LAW NO. 13.640/18 FROM THE PERSPECTIVE OF THE APP DRIVER’S VULNERABILITIES.

Fernanda Cabral de Almeida¹

RESUMO: Este artigo tem por objetivo descrever o modelo de negócio das empresas de transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de plataformas digitais (aplicativos) e as condições de trabalho de seus motoristas, identificando suas principais vulnerabilidades; e analisar a Lei n. 13.640/18, que regulamentou esta atividade, sob a ótica do direito fundamental ao trabalho digno, a partir do exame do projeto de lei inicial, substitutivos, emendas e discussões de parlamentares no âmbito da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, além de sua redação final. Procura-se investigar se as principais vulnerabilidades dos motoristas foram consideradas pelo legislador e, caso positivo, de que forma foram abordadas.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte individual remunerado de passageiros. Uber. Trabalho digno. Lei n. 13.640/2018.

ABSTRACT: This paper aims to describe the business model of individual private passengers transportation companies through digital platforms (apps) and the working conditions of their drivers, identifying their main vulnerabilities; and analyze Law no. 13,640 / 18, which regulated this activity, from the perspective of the fundamental right to decent work, examining the initial bill, substitutes, amendments and discussions by parliamentarians in both Houses of the Congress, in addition to their final version. It seeks to investigate whether the main vulnerabilities of drivers were considered by the legislator and, if so, how they were addressed.

KEYWORDS: Individual paid passengers transportation. Uber. Decent work. Law no. 13,640 / 2018.

SUMÁRIO: Introdução. 1. Modelo de negócio das empresas de transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de plataformas digitais (aplicativos) e as condições de trabalho de seus motoristas 2. O direito fundamental ao trabalho digno. 3. Análise da tramitação da Lei n. 13.640/2018 sob a ótica das vulnerabilidades dos motoristas de aplicativo. 4. 5. Conclusões.Referências.

SUMMARY: Introduction. 1. Business model of individual private passengers transportation companies through digital platforms (apps) and the working conditions of their drivers. 2. The fundamental right to decent work. 3. Analysis of the processing of Law no. 13,640 / 2018 from the perspective of the vulnerabilities of app drivers. 4. Conclusions.References.

¹Mestranda em Direito do Trabalho e Direito Previdenciário pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Especialista em Direito Processual Civil pela PUC-RIO. Servidora do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região.

Introdução

Após muitas discussões, polêmicas e quase dois anos de tramitação no Congresso Nacional, foi promulgada a Lei n. 13.640/2018, a “Lei do Uber”, como ficou conhecida, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros.

Embora a principal tônica das discussões envolvendo o projeto tenha sido a alegada concorrência desleal entre os motoristas de aplicativo e os taxistas, as questões afetas aos direitos daqueles motoristas e às suas condições de trabalho apareciam de forma muito tímida na mídia e nos próprios embates parlamentares.

É perceptível na fala dos defensores do projeto a preocupação com o direito ao trabalho desses motoristas, especialmente no contexto de altos índices de desemprego no país. Contudo, pouco se observa a preocupação com o trabalho digno, constitucionalmente garantido a todo e qualquer trabalhador brasileiro.

É neste contexto que se insere esta pesquisa, que busca, em seu primeiro capítulo, descrever o modelo de negócio das empresas que exploram a atividade de transporte remunerado privado individual de passageiros, identificando as principais vulnerabilidades de seus motoristas.

Em seguida, no segundo capítulo, apresenta-se, de forma sucinta, um conceito de trabalho digno, ao qual chegamos a partir da análise de diretrizes, princípios e valores adotados em âmbito internacional e também na nossa Constituição Federal.

Finalmente, no último capítulo, fazemos uma análise da tramitação do projeto de lei que deu origem à Lei n. 13.640/2018, conhecida como “Lei do Uber”, desde sua versão original, que praticamente proibia ou, no mínimo, inviabilizava a atividade tal como vinha sendo prestada, até sua redação final, sob a ótica dos motoristas que prestam esse tipo de serviço.

O objetivo é analisar o projeto, seu substitutivo, emendas parlamentares aprovadas, pareceres disponíveis para consulta e o discurso em Plenário dos parlamentares de ambas as Casas do Congresso Nacional, de modo a identificar se as principais vulnerabilidades dos motoristas destas plataformas digitais foram percebidas pelo legislador e de que forma foram abordadas e tratadas.

Ao fim, esperamos concluir se o legislador está atuando de modo a garantir o direito fundamental ao trabalho digno e, caso positivo, de que forma entende estar cumprindo este mister.

1. Modelo de negócio das empresas de transporte remunerado privado individual de passageiros por meio de plataformas digitais (aplicativos) e as condições de trabalho de seus motoristas.

A Copa do Mundo de Futebol de 2014 trouxe para o Brasil uma novidade tecnológica que já vinha sendo experimentada em outros países há alguns anos. Desembarcava no Rio de Janeiro a empresa Uber, “uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros se conectem de forma fácil e descomplicada a usuários que buscam viagens acessíveis e confiáveis”².

A ideia que deu origem à empresa surgiu em dezembro de 2008, quando Travis Kalanick e Garrett Camp não conseguiram achar um táxi em uma manhã fria em Paris e tiveram a ideia de que seria muito conveniente poder chamar um carro com um clique em seus telefones celulares. Surgiu a UberCab, “um *app* para *smartphone* que permite solicitar viagens ao simples toque de um botão”³.

Vislumbrando uma excelente oportunidade de negócio, fundos de investimentos de risco rapidamente aportaram dinheiro na empresa que conseguiu amearhar US\$ 7 bilhões em investimentos até agosto de 2015, número que subiu para US\$ 11 bilhões em abril de 2017⁴. Em 2016, a Uber vendeu sua operação na China para a concorrente local, Didi Chuxing, num negócio estimado em US\$ 35 bilhões⁵. Só neste ano de 2019, começou o processo de abertura do seu capital⁶.

Os números impressionam. No *site* da empresa, verifica-se que, em março de 2019, a Uber estava presente em 65 países, contava com 75 milhões de usuários da plataforma, sendo 3 milhões de motoristas, realizava 15 milhões de viagens por dia, tendo acumulado 10 bilhões de viagens concluídas em todo o mundo⁷.

² UBER. *Fatos e dados sobre a Uber*. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 10 jun. 2019.

³ UBER. *Travis e Garrett não conseguem encontrar uma viagem em Paris*. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/historia/>. Acesso em 31 mar. de 2019.

⁴ SLEE, Tom. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. Tradução João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017, p. 101.

⁵ DIDI Chuxing compra operação do Uber na China. *Estadão*, São Paulo, 1 ago. 2016. Disponível em: <https://link.estadao.com.br/noticias/empresas,chinesa-didi-vai-comprar-negocios-do-uber-na-china,10000066189>. Acesso em: 22 jul. 2019.

⁶ UBER torna pública documentação para abrir capital. *G1 Economia*, 11 abr. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2019/04/11/uber-torna-publica-documentacao-para-abrir-capital.ghtml>. Acesso em: 11 jun. 2019.

⁷ UBER. *Informações da empresa*. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/informacoes-da-empresa/>. Acesso em: 31 mar. 2019.

Não se pode afirmar, contudo, que a Uber tenha sido pioneira no Brasil. Ainda em 2012, Ariel Lambrecht, Renato Freitas e Paulo Veras, três estudantes da Universidade de São Paulo, lançaram por aqui a 99 Táxis, também uma plataforma digital que, por meio de aplicativo para telefone celular, conectava passageiros a taxistas⁸.

A diferença, contudo, é que apenas taxistas poderiam se cadastrar na 99 Táxis, ao passo que a Uber abriu as portas para que qualquer um que tivesse um carro disponível pudesse transportar passageiros mediante remuneração, o que logo foi seguido por outras empresas que surgiram e pela própria 99 Táxis, que mudou seu nome para “99” e passou a ofertar outros serviços, tais como o 99Pop, consistente no transporte oferecido por motoristas particulares⁹.

Apresentado esse curto histórico, este trabalho procura demonstrar o modelo de negócio dessas empresas que fornecem transporte remunerado individual de passageiros e as condições de trabalho de seus motoristas, a fim de identificar suas vulnerabilidades.

Para tanto, vamos utilizar como objeto de análise a empresa Uber por três razões bastante simples: é a empresa cujo modelo de negócio foi o mais estudado até então, além de ser a mais utilizada pelos brasileiros¹⁰ e cuja forma de organização da atividade produtiva é extremamente semelhante a todas as outras.

A Uber opera por meio de uma plataforma digital que cadastra milhares de motoristas particulares e milhões de clientes que desejam utilizar o carro particular como meio de transporte.

O cadastro como “motorista-parceiro” é extremamente simples, pois a empresa exige apenas o preenchimento de um formulário no seu aplicativo ou *site* e o envio de alguns poucos documentos: a Carteira Nacional de Habilitação com a anotação de que o condutor “exerce atividade remunerada” e o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV)¹¹. Outros documentos podem ser exigidos a depender das leis do Município onde o motorista irá atuar.

⁸ MANZONI JR., Ralphe; LOUREIRO, Rodrigo. *Uma startup bilionária*. Disponível em: <https://www.istoedinheiro.com.br/como-tres-estudantes-usp-criaram-99-startup-bilionaria/>. Acesso em: 10 jun. 2019.

⁹ 99. *O ponto de partida da 99 são as pessoas*. Disponível em: <https://99app.com/sobre-a-99/>. Acesso em: 10 jun. 2019.

¹⁰ Dados da pesquisa CONECTAí Express realizada em junho de 2017 revelam que 54% dos internautas brasileiros utilizam os serviços da Uber, que é seguida pela 99 Táxis, que conta com 12% dos usuários. UBER é o aplicativo de transporte de passageiro mais usado no Brasil. *Ibope Inteligência*, 03 ago. 2017. Disponível em: <http://www.ibopeinteligencia.com/noticias-e-pesquisas/uber-e-o-aplicativo-de-transporte-de-passageiro-mais-usado-no-brasil/>. Acesso em: 10 jun. 2019.

¹¹ UBER. *Oportunidades em todo lugar*. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/>. Acesso em: 10 jun. 2019.

Ainda, há algumas exigências quanto ao ano de fabricação do carro e a alguns detalhes do veículo (tais como cor, banco de couro ou modelo sedan), dependendo do tipo de serviço para o qual o motorista deseja se habilitar, já que a empresa oferece alguns serviços distintos com relação ao tipo de carro e ao preço da corrida, sendo o mais simples o UberX e o mais sofisticado o UberBlack¹².

Para trabalhar, basta que o motorista se conecte com o aplicativo, que é controlado por um sistema de geolocalização e indica a ele o passageiro que lhe aguarda. Os destinos das corridas não são do conhecimento do motorista até que ele aceite o serviço. O preço da corrida é definido pela empresa e não há troca de informações de contato entre os motoristas e os passageiros, já que a comunicação entre eles faz-se, exclusivamente, por meio do próprio aplicativo ou por ligação telefônica na qual os números das linhas utilizadas não são identificados. O algoritmo controla não apenas a organização do trabalho, gerando estímulos para que motoristas se desloquem para locais onde há maior demanda ou trabalhem em dias ou horários em que há menos oferta de mão de obra, mas também o preço das corridas, obedecendo à lógica da procura e da oferta. Também é através do algoritmo que a empresa controla o rendimento dos motoristas, de modo a que estes estejam disponíveis pelo máximo de tempo possível, mantendo, com isso, em nível alto a disponibilidade e a oferta de carros para os clientes¹³.

Os motoristas são avaliados por um sistema de pontuação extraído das avaliações que os próprios consumidores fazem tão logo as corridas cheguem ao fim. Uma vez que os clientes não podem escolher os motoristas, já que estes são alocados conforme a proximidade geográfica, fica claro que o sistema de pontos serve unicamente para que a empresa possa controlar os motoristas, sendo sumariamente descredenciados aqueles que recebem nota média inferior a 4.4, em uma escala de 0 a 5¹⁴.

O sistema de punição é rigoroso e leva em conta, não só a avaliação feita pelos passageiros, como também o número de cancelamentos das corridas pelos motoristas. Em pesquisa realizada por Carelli¹⁵, há relatos de motoristas descredenciados por ter cancelado corridas por três vezes consecutivas, sem qualquer possibilidade de contraditório.

¹²UBER. *Fatos e dados sobre a Uber*. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 10 jun. 2019.

¹³OITAVEN, Juliana Carreiro Corbal; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE, Cássio Luís. *Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos*. Brasília: Ministério Público do Trabalho, 2018, pp. 35-39.

¹⁴LEME, Ana Carolina Reis Paes. Uber e o uso do marketing da economia colaborativa. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (org.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017, pp. 82-83.

¹⁵CARELLI, Rodrigo de Lacerda. *O caso Uber e o controle por programação: de carona para o Século XIX*. In.

O pagamento das corridas é feito diretamente pelo passageiro à empresa, por meio de cartões de crédito, ou em dinheiro ao próprio motorista¹⁶. A empresa retém, ordinariamente, de 20% a 25% do valor das corridas¹⁷, realizando as devidas compensações e efetuando o depósito na conta bancária indicada pelo motorista.

Tendo explicado, de forma concisa, o modelo de negócio da Uber, é importante frisar que o sua popularidade, assim como o de diversas outras empresas com modelos de negócio semelhante, vem em grande parte da desregulamentação de suas atividades, que pode ser analisada sob dois aspectos.

Quanto ao primeiro aspecto da desregulamentação, qual seja, a desregulamentação da própria atividade, a Uber não se submete às exigências que são feitas aos taxistas, que são os profissionais que prestam o serviço público de transporte individual remunerado.

Os municípios, ao regulamentarem os serviços de táxi, podem fiscalizar as condições veiculares, garantindo a segurança dos usuários; controlar as tarifas, de modo a coibir abusos em determinadas situações; limitar o número de veículos, adequando-se à engenharia de tráfego urbano; determinar que os veículos sejam acessíveis a usuários com deficiências; cobrar impostos, que se revertem em receita para toda a coletividade; exigir a contratação de seguros; dentre outros aspectos¹⁸.

Obviamente, essa regulamentação representa custos para aqueles que exploram a atividade de táxis, gerando, assim, um desequilíbrio no mercado, a partir do momento em que a Uber passa a fornecer o mesmo serviço sem qualquer destas exigências.

Embora a concorrência desleal com os taxistas tenha dominado as discussões e as notícias jornalísticas quando o assunto era o transporte remunerado individual de passageiros, nosso trabalho prende-se ao segundo aspecto da desregulamentação da atividade de tais empresas. Trata-se da falta de proteção trabalhista para os motoristas, considerados autônomos ou parceiros ou, ainda, trabalhadores por conta própria. Este fato contribui para a diminuição das despesas operacionais da empresa às custas do trabalhador, que arca com todas as expensas decorrentes de seu instrumento de trabalho (carro, aparelho celular, pleno de dados etc.), sujeitando-se às tarifas fixadas unilateralmente pela Uber.

LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (org.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017, p. 137.

¹⁶ UBER. *Termos e condições*. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>. Acesso em: 11 jun. 2019.

¹⁷ NEGRÃO, Heloísa. Uber extingue taxa fixa cobrada de motoristas. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 2 jul. 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2018/07/uber-extingue-taxa-fixa-cobrada-de-motoristas.shtml>. Acesso em: 25 jul. 2019.

¹⁸ SLEE, Tom. *Uberização*, cit., p. 105.

A partir deste aspecto da desregulamentação, podemos identificar as principais vulnerabilidades destes trabalhadores, tendo em vista o modo de organização do trabalho já descrito, além de algumas características deste tipo de prestação de mão de obra identificadas por uma pesquisa realizada por Carelli, na cidade do Rio de Janeiro, que entrevistou 40 “motoristas parceiros” da empresa Uber¹⁹.

Antes, contudo, devemos abrir um parêntesis, para deixar claro que esses motoristas se inserem na forma organizacional de grandes empresas bilionárias, que dirigem, por meio de sofisticados algoritmos e de avançados sistemas de geolocalização, todo o modo de prestação de serviços conforme suas próprias regras.

Neste ponto, particularmente, os motoristas de aplicativos se diferenciam dos taxistas, já que estes últimos dependem de “certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço” (artigo 3º, IV, da Lei nº 12.468/2011), portanto, obtém esta autorização diretamente com o Estado ou mediante livre negociação com terceiros (pessoas físicas).

Por outro lado, ao se cadastrar como motorista parceiro de determinada plataforma digital, o trabalhador firma um contrato de adesão, cujas cláusulas não podem ser livremente negociadas, e submete-se a um modo padronizado e predeterminado pela empresa de execução dos serviços.

Feita esta necessária observação, passemos, finalmente, à análise das vulnerabilidades desses motoristas de aplicativos.

A primeira vulnerabilidade está relacionada ao fato de os motoristas serem *obrigados a possuir todos os instrumentos de trabalho* – o veículo e o celular. Além da aquisição de tais instrumentos (pela compra ou locação), todos os custos daí advindos correm por conta do motorista, tais como o plano de dados da operadora de telefonia, a manutenção do automóvel, seu registro e regularidade junto aos órgãos de trânsito, pagamento seguro obrigatório (DPVAT), limpeza e higienização.

Outra vulnerabilidade é a *falta de limitação ou de controle do número de motoristas cadastrados*²⁰, o que gera ganhos mais modestos para os motoristas que têm que competir com cada vez mais trabalhadores pelas corridas.

As vulnerabilidades relativas à *proteção previdenciária* são aquelas compartilhadas por todos os trabalhadores por conta própria (autônomos). Não reconhecida a condição de empregados de tais motoristas, a única forma de vinculação ao sistema de proteção social é pela

¹⁹ CARELLI, Rodrigo de Lacerda. *O caso Uber e o controle por programação*, cit., pp. 130-146.

²⁰ CARELLI, Rodrigo de Lacerda. *O caso Uber e o controle por programação*, cit., pp. 133-134.

sua inscrição como contribuinte individual. Além da baixa filiação, na prática, destes trabalhadores, esta modalidade de filiação traz algumas desvantagens com relação aos segurados empregados, tais como a exclusão de alguns benefícios previdenciários, como o auxílio-acidente ou o salário-família, a alíquota de contribuição superior e a limitação dos benefícios ao salário mínimo, a depender da modalidade de contribuição escolhida (artigo 21 da Lei n. 8.212/91).

O maior e mais grave destes problemas, sem dúvida, é o baixo índice de filiados dentre os trabalhadores “por conta própria”, o que acaba por excluir essas pessoas de qualquer proteção previdenciária.

Segundo lições de Ibrahim,

Em modelos bismarckianos de previdência social, como o brasileiro, a cobertura previdenciária possui íntima ligação com o nível de empregabilidade da sociedade, haja vista a cobertura preferencial por segurados empregados. A preferência não existe normativamente, mas dentro de um modelo de seguro social, com inclusão automática de empregados e recolhimento presumido, o efeito prático é evidente – a elevada exclusão de trabalhadores autônomos e pessoas sem atividade remunerada²¹.

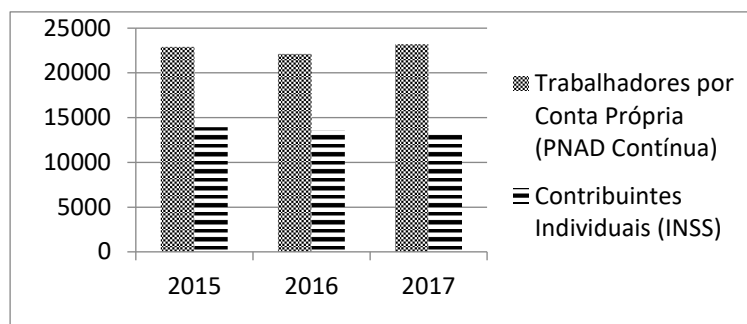
Comparando-se a pesquisa PNAD Contínua do IBGE relativa aos últimos trimestres dos anos de 2015 a 2017²² com o Anuário Estatístico da Previdência Social do mesmo período²³, observa-se que parte considerável dos trabalhadores “por conta própria”, que corresponderiam aos contribuintes individuais da Previdência Social, não estão filiados ao regime. Em 2015, eram 22,913 milhões de trabalhadores por conta própria para 13,913 milhões de contribuintes individuais. A discrepância seguiu nos anos seguintes, com 22,129 e 23,198 milhões de trabalhadores por conta própria, e 13,520 e 13,272 milhões de contribuintes individuais, respectivamente, em 2016 e 2017.

Gráfico 1 – Número de trabalhadores por conta própria

²¹ IBRAHIM, Fábio Zambitte. *A previdência social no estado contemporâneo: fundamentos, financiamento e regulação*. Niterói: Impetus, 2011, p. 201.

²² INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *PNAD Contínua 2017*. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/08933e7cc526e2f4c3b6a97cd58029a6.pdf. Acesso em: 14 jul. 2019.

²³ MINISTÉRIO DA FAZENDA. Secretaria de Previdência. *Anuário Estatístico da Previdência Social 2017*. Brasília: MF/DATAPREV, 2017. Disponível em: <http://sa.previdencia.gov.br/site/2019/04/AEPS-2017-abril.pdf>. Acesso em: 14 jul. 2019.



Fonte: IBGE, 2017; Ministério da Fazenda, 2017. Elaboração nossa.

Outras vulnerabilidades são aquelas relativas à contribuição e aos benefícios.

Nos termos da Lei Orgânica da Seguridade Social (Lei nº 8.212/91), a alíquota de contribuição do contribuinte individual é de 20% sobre o salário-de-contribuição, portanto superior à alíquota paga por empregados, que é de 8%, 9% ou 11%, a depender da faixa salarial. A opção para arrecadar menos é excluir o benefício da aposentadoria por tempo de contribuição e limitar todos os benefícios ao mínimo mensal do salário de contribuição (hoje, correspondente a um salário mínimo), mediante o pagamento de uma alíquota de 11% sobre este piso ou de 5%, no caso do microempreendedor individual.

Ainda, esses trabalhadores estão excluídos de todo o sistema de proteção aos acidentes de trabalho, o que significa que as empresas que tomam seus serviços estão desobrigadas a recolherem a contribuição previdenciária para o Seguro Acidente de Trabalho (SAT), previsto no artigo 22, II, da Lei n. 8.212/91, não lhes sendo devido o auxílio-acidente (artigo 86 da Lei n. 8.213/91) ou a aposentadoria especial (artigo 57 da Lei n. 8.213/91).

Ressalte-se que o único contribuinte individual que possui direito à aposentadoria especial é o “cooperado filiado a cooperativa de trabalho ou de produção, que tenha trabalhado durante quinze, vinte ou vinte e cinco anos, conforme o caso, sujeito a condições especiais que prejudiquem a saúde ou a integridade física”, nos termos do artigo 64 do Decreto n. 3.048/99, que regulamenta a Previdência Social.

O contribuinte individual também não tem direito ao salário-família, conforme artigo 65 da Lei n. 8.213/91.

Finalmente, identificam-se duas vulnerabilidades de caráter trabalhista propriamente dito. Os valores das corridas são fixados unilateralmente pela empresa²⁴, o que faz com que a política de preços leve em consideração os interesses de mercado da plataforma, além de servir como um mecanismo de manutenção do motorista em disponibilidade por mais

²⁴ CARELLI, Rodrigo de Lacerda. *O caso Uber e o controle por programação*, cit., pp. 134.

tempo. Segundo a pesquisa realizada por Carelli, 70% dos motoristas entrevistados trabalham mais de 44 horas por semana, chamando a atenção, ainda, o fato de que 22,5% dos motoristas entrevistados trabalham de 71 a 90 horas por semana e 5% acima de 91 horas²⁵.

Ora, os números são mais alarmantes quando se verifica que 37,5% dos motoristas entrevistados utilizam a Uber como uma segunda fonte de renda²⁶.

A conjugação desses dados nos permite concluir que aquele motorista que trabalha exclusivamente para a Uber precisa se ativar em uma jornada bem superior à legalmente prevista a fim de conseguir uma remuneração suficiente para fazer frente às suas necessidades, o que inclui a manutenção de todos os instrumentos necessários à realização do próprio trabalho. A falta de uma limitação na jornada configura séria vulnerabilidade e ameaça à segurança, não só do trabalhador, como também dos passageiros, especialmente se considerarmos a natureza da atividade do motorista, que demanda atenção plena.

Estudo realizado pelo *Centre for Future Work*, do *Australian Institute*, uma instituição independente que pesquisa políticas públicas, estimou os ganhos de motoristas do UberX (serviço mais rentável oferecido pela Uber) em seis cidades australianas, baseando-se em informações públicas sobre os preços praticados pela Uber, uma viagem urbana representativa de referência e outros parâmetros (como gastos com veículos). As conclusões foram que os serviços são fornecidos a preços bastante inferiores aos táxis (em média, as tarifas de táxi são 40% mais caras que as tarifas do UberX); e que é bastante improvável que os motoristas do UberX ganhem, após descontadas todas as despesas, o equivalente a um salário mínimo australiano para trabalhadores no ramo de transporte, tendo sido encontrada uma renda média de AU\$ 14,62 por hora, o que é bem inferior ao salário mínimo estatutário básico de AU\$ 18,29. Não é à toa que o nome do estudo é “Subsidiando Bilionários”²⁷.

Mesmo sem conhecer os estudos empíricos, alguns motoristas já começaram a se dar conta de sua situação e se manifestam por melhores condições de trabalho, como foi o caso de motoristas da Uber na França, que protestaram, em dezembro de 2016, bloqueando os acessos à cidade de Paris, entoando a frase que diz que “por trás de um serviço *low cost* existe um trabalhador *low cost*”, ao exigirem melhores condições sociais e de remuneração²⁸. Sem falar da greve mundial deflagrada por motoristas da Uber, com adesão de alguns no Brasil, em

²⁵ CARELLI, Rodrigo de Lacerda. *O caso Uber e o controle por programação*, cit., pp. 132.

²⁶ CARELLI, Rodrigo de Lacerda. *O caso Uber e o controle por programação*, cit., pp. 132.

²⁷ STANFORD, Jim. *Subsidising billionaires: simulating the net incomes of UberX drivers in Australia*. The Australia Institute, 2018, p. 16.

²⁸ YÁRNOZ, Carlos. Primeiro protesto de motoristas do Uber na França faz Governo mediar o conflito. *El País*, Paris, 20 dez. 2016. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2016/12/19/economia/1482164970_634000.html. Acesso em: 09 mar. 2019.

08 de maio de 2019, em reação à divulgação de dados da empresa quando do anúncio da abertura do seu capital na Bolsa de Valores²⁹.

Ainda na realidade do nosso país, com um salário mínimo de R\$ 998,00 por mês em 2019³⁰, ou R\$ 4,54 por hora, a proposta da Uber para os motoristas pode não ser tão vantajosa. É o que percebeu o jornalista Carlos Messias que, a convite da Revista Veja São Paulo, virou motorista de Uber por um mês (entre 20 de fevereiro e 19 de março de 2019)³¹, tendo rodado 1.583 quilômetros em 131 viagens, embolsado R\$ 1.188,00 e calculado um lucro de R\$ 500,00, após a dedução dos custos.

Portanto, as questões da *duração do trabalho*, tida no nosso ordenamento jurídico como uma matéria afeta à saúde e à segurança do trabalhador, e da *remuneração pelo serviço* constituem duas vulnerabilidades trabalhistas dos motoristas de aplicativo.

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

É importante frisar que já há notícias de associações de motoristas autônomos por aplicativos³², sem contar as facilidades que os avanços na área de comunicação proporcionam para a aglutinação de pessoas com interesses comuns (via redes sociais, por exemplo). Contudo, a falta de enquadramento destes trabalhadores em uma categoria legalmente organizada os priva de negociar coletivamente, dentro dos ditames do Direito Coletivo do Trabalho. Esta é uma dificuldade que poderia ter sido enfrentada pelo legislador, por exemplo, com a previsão de obrigatoriedade de criação de comissões representativas dos motoristas frente às empresas.

Sem dúvida que outras vulnerabilidades podem ser identificadas, especialmente quando nos deparamos com o grande abismo que separa, no nosso país, trabalhadores

²⁹ RIBEIRO, Gabriel Francisco. Greve de motoristas da Uber: tudo o que você precisa saber sobre o protesto. *UOL*, São Paulo, 08 maio 2019. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/tecnologia/noticias/redacao/2019/05/08/greve-de-motoristas-da-uber-tudo-o-que-voce-precisa-saber.htm>. Acesso em: 11 jun. 2019.

³⁰ BRASIL. *Decreto n. 9.661, de 1º de janeiro de 2019*. Regulamenta a Lei nº 13.152, de 29 de julho de 2015, que dispõe sobre o valor do salário mínimo e a sua política de valorização de longo prazo. Brasília/DF: Presidência da República. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9661.htm. Acesso em: 27 ago. 2019.

³¹ MESSIAS, Carlos. Jornalista virou Uber por um mês e lucrou só 30 reais por dia. *Veja São Paulo*, São Paulo, 24 mar. 2017. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/cidades/uber-teste-motorista-um-mes/>. Acesso em: 31 mar. 2019.

³² É o caso, por exemplo, da Associação dos Motoristas por Aplicativo do Brasil (<https://www.ampab.com.br/>).

empregados daqueles que trabalham por conta própria. Mas consideramos que as vulnerabilidades ora apresentadas são aquelas que se relacionam aos direitos mais básicos do trabalhador e, portanto, de mais fácil percepção por qualquer um que dedique algum tempo para compreender como funciona a organização do trabalho nestas empresas. Por esta razão são as vulnerabilidades eleitas a servirem de parâmetro para a análise da tramitação da Lei n. 13.640/2018, que regulamentou esta atividade.

Por fim, é importante que se diga que, embora haja discussão jurisprudencial³³ e na academia acerca da natureza jurídica da relação havida entre os motoristas de aplicativos e as empresas (plataformas), se estaríamos ou não diante de uma típica relação de emprego, nos moldes preconizados pelos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho, este artigo adota a premissa de que o legislador brasileiro considerou que estes trabalhadores são autônomos, portanto, desenvolvem por sua conta e risco suas atividades.

Tal constatação, contudo, não afasta a incidência do direito fundamental ao trabalho digno, que está previsto na Constituição Federal e deve ser garantido a todo trabalhador, empregado ou não. Na próxima seção, trataremos de conceituá-lo.

2. O direito fundamental ao trabalho digno.

O direito fundamental ao trabalho alcançou patamar constitucional apenas no início do século XX, com as Constituições Mexicana de 1917 e Alemã de 1919, destacando-se aquela primeira ao afirmar, em seu artigo 123, que toda pessoa tem direito do trabalho digno e socialmente útil³⁴.

Também no ano de 1919, foi instituída a Organização Internacional do Trabalho (OIT), cujos fins e objetivos, apontados na Declaração da Filadélfia de 1944, representam verdadeiros princípios fundamentais de um trabalho digno: a) o trabalho não é uma mercadoria; b) a liberdade de expressão e de associação é uma condição indispensável a um progresso ininterrupto; c) a penúria, seja onde for, constitui um perigo para a prosperidade geral; d) a luta contra a carência, em qualquer nação, deve ser conduzida com infatigável energia, e por um

³³ “Em diferentes países e circunstâncias, há vitórias jurídicas contra a Uber – a começar pela Califórnia e por Massachusetts, que, em 2013, enfrentaram a empresa, obrigada a pagar 100 milhões de dólares aos seus motoristas nesses estados; além de contestações legais na Tailândia, em Milão e no Rio de Janeiro. Em 2016, a justiça britânica decidiu que não se trata de relação de autonomia entre a Uber e seus motoristas, definindo-os como funcionários da empresa (...)”. FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. *Marx e o Marxismo* – Revista do NIEP-Marx, v. 5, n. 8, pp. 45-67, 2017.

³⁴ O texto em língua estrangeira é: “Toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil”.

esforço internacional contínuo e conjugado, no qual os representantes dos empregadores e dos empregados discutam, em igualdade, com os dos Governos, e tomem com eles decisões de caráter democrático, visando o bem comum.

Foi apenas em 1999, contudo, que o termo *trabalho decente* foi utilizado pela primeira vez pela OIT quando da 87ª Conferência Internacional do Trabalho. Seu conceito indica os elementos básicos necessários à configuração do trabalho decente e pode ser assim sintetizado:

(...) o conceito de trabalho decente sintetiza a sua [da OIT] missão histórica de promover oportunidades para que homens e mulheres obtenham um trabalho produtivo e de qualidade, em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade humanas, sendo considerado condição fundamental para a superação da pobreza, a redução das desigualdades sociais, a garantia da governabilidade democrática e o desenvolvimento sustentável. (ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO).

Aqui se faz necessário um adendo relativo à nomenclatura utilizada nesta pesquisa, já que ora nos referimos a “trabalho digno”, ora a “trabalho decente”. Entendemos tratar-se de sinônimos, como deixa claro Azevedo Neto:

A dignidade é, basicamente, a própria razão de ser do trabalho decente, sendo pleonástico falar em trabalho decente digno, e, obviamente, contraditório e ilógico conceber um trabalho decente indigno. Assim, tomando os termos decente e digno como sinônimos, poderia ter a OIT utilizado a expressão “trabalho digno” em vez de “trabalho decente” para simbolizar os seus objetivos fundamentais desejados na melhoria das relações trabalhistas globais. Talvez por questões terminológicas ou relacionadas a outras línguas, ou pela maior facilidade de apreensão, optou-se pelo termo “decente”, que, de certa forma, possui um sentido mais aberto do que “digno”³⁵.

Portanto, embora a OIT faça referência ao termo “trabalho decente”, por vezes utilizaremos a expressão “trabalho digno” em homenagem à dignidade da pessoa humana prevista na nossa Constituição Federal (artigo 1º, III), reforçando-se, contudo, que ambos possuem o mesmo significado e alcance.

Além das inúmeras convenções da OIT, a maior parte ratificada pelo Brasil, que procuram garantir patamares mínimos de dignidade ao trabalho no âmbito global, é de suma importância a promoção do “crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todas e todos” como um dos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável da

³⁵ AZEVEDO NETO, Platon Teixeira de. *O trabalho decente como um direito humano*. São Paulo: LTr, 2015, p. 89.

Organização das Nações Unidas (ONU), um verdadeiro “plano de ação para as pessoas, para o planeta e para a prosperidade”³⁶.

O Brasil, como Membro da OIT e signatário da maioria de suas Convenções, deve priorizar o trabalho decente como um de seus objetivos.

Mas é importante que se diga que, independentemente das previsões normativas internacionais, a nossa Constituição Federal de 1988 traz a dignidade da pessoa humana como fundamento da República Federativa do Brasil (artigo 1º, III) e, como tal, deve orientar todos os demais direitos nela previstos.

Assim, ao prever o trabalho como um direito fundamental social, arrolado no artigo 6º, o constituinte, de certo, não estava preocupado em garantir o direito a qualquer trabalho, mas sim ao trabalho digno, da mesma forma como os demais direitos e garantias sociais ali apontados também se sujeitam à dignidade da pessoa humana (educação, saúde, dentre outros).

Não podemos deixar de considerar, contudo, que estamos diante de um conceito aberto, já que o legislador constituinte não nos forneceu uma definição do que seria um trabalho digno. Neste sentido, entendemos que o direito ao trabalho digno é aquele que englobe um rol mínimo de garantias básicas que devem ser estendidas a todo e qualquer trabalhador, independentemente do vínculo que o liga ao tomador dos seus serviços.

É importante frisar que mesmo o artigo 7º da Constituição Federal, com seu rol de direitos tipicamente trabalhistas, faz menção ao “trabalhador”, e não ao “empregado”.

O núcleo básico de direitos que conferem dignidade ao trabalho certamente engloba aqueles já identificados acima quando da apresentação do conceito de trabalho decente adotado pela OIT, tais como a liberdade, a equidade, a segurança e a dignidade humana propriamente dita. No entanto, não podemos deixar de considerar a gama de direitos sociais expressamente previstos na nossa Constituição e que devem decorrer do trabalho.

Neste sentido, o trabalho será digno quando garantir a liberdade do trabalhador, que não pode ser obrigado a prestar trabalhos forçados ou análogos à condição de escravo.

A equidade, tal como utilizada pela OIT no conceito de trabalho decente, certamente está relacionada à garantia de iguais oportunidades a todos, inclusive, por meio de ações afirmativas, que estimulem a contratação de certos grupos de pessoas de alguma forma prejudicados ou marginalizados. Numa acepção restrita ao âmbito individual, contudo, ela mais se assemelha ao conceito de igualdade, procurando evitar o tratamento desigual entre trabalhadores que desempenhem as mesmas atividades ou que se subordinam a um mesmo

³⁶ NAÇÕES UNIDAS BRASIL. Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/pos2015/agenda2030/>. Acesso em: 09 jul. 2019.

tomador.

A saúde e a segurança são conceitos amplos e complementares, que têm por objetivo a preservação da integridade física, mental e social do trabalhador. Portanto, abrange questões que vão desde a prevenção a acidentes até controle de jornada de trabalho.

A dignidade humana propriamente dita perpassa por todos os conceitos aqui já visitados, pois tem por objetivo a proibição de situação aviltante ou degradante do ser humano, podendo ser identificada a ofensa à dignidade, por exemplo, no trabalho infantil, no trabalho ilícito, nas condições análogas à de escravo, dentre outras formas de trabalho infelizmente ainda constatadas no mundo.

Além dessas garantias básicas, integra o conceito de trabalho decente ou digno o direito à proteção social contra contingências que impossibilitem a realização de trabalho, tais como a idade avançada, a invalidez e a doença. Além de constituir um direito social fundamental de toda pessoa (artigo 6º da CF/88), a previdência social está no rol das necessidades vitais do trabalhador que devem ser satisfeitas com o salário mínimo (artigo 7º, IV, da CF/88).

Portanto, o trabalho só é digno quando garante a proteção social também digna e suficiente.

Além desses aspectos mais amplos, podemos identificar como característico do trabalho digno a remuneração justa, remuneração entendida aqui, logicamente, não como o salário propriamente dito, pago exclusivamente pelos empregadores aos empregados, mas sim como toda contraprestação pelo trabalho, independentemente de quem a forneça.

Azevedo Neto³⁷ apresenta três parâmetros para que se considere determinada remuneração justa. São eles: “1) valor razoável; 2) compatibilidade com a função exercida; 3) igualdade em relação aos cumpridores das mesmas tarefas na mesma localidade e dentro do mesmo estabelecimento”.

Por fim, o trabalho, para ser digno, deve garantir a liberdade de associação e sindical dos trabalhadores, especialmente porque foi por essa via que se concretizaram historicamente suas conquistas, sendo certo, ainda, que, somente no plano coletivo, se pode vislumbrar uma igualdade entre as partes numa relação de trabalho.

Expusemos de forma sintetizada o que seriam os principais elementos integrantes de um conceito de trabalho decente ou digno. No entanto, antes de apresentar nossa própria definição, entendemos pertinente a ressalva no sentido de que não se está diante de uma

³⁷ AZEVEDO NETO, Platon Teixeira de. *O trabalho decente*, cit., p. 110.

dicotomia “trabalho decente *versus* trabalho não decente”, mas sim da busca constante de um patamar cada vez mais digno de trabalho (“trabalho mais decente”), o que torna o conceito mutável ao longo do tempo à medida que novas necessidades e conquistas forem surgindo³⁸.

Agrupando-se, portanto, os elementos acima indicados, sugerimos o seguinte conceito de *trabalho digno ou decente*: *aquele que é exercido em condições de liberdade, inclusive de associação, equidade e dignidade humana, garantidas a saúde e a segurança do trabalhador, mediante remuneração justa e protegido contra as contingências que impeçam o seu exercício.*

3. Análise da tramitação da lei n. 13.640/2018 sob a ótica das vulnerabilidades dos motoristas de aplicativo.

Em 15/06/2016, foi apresentado o Projeto de Lei n. 5.587 na Câmara dos Deputados, pelo Deputado Carlos Zarattini (PT-SP) e outros, que visava assegurar aos taxistas a exclusividade no transporte individual remunerado de passageiros em todo o País. Através de alterações nas Leis n. 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e n. 13.103/2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista, o projeto conceituava o *transporte público individual de passageiros*, como sendo aquele exclusivamente desempenhado por taxistas credenciados junto ao órgão competente municipal, e o *transporte motorizado privado*, que seria o transporte particular dissociado de qualquer atividade econômica, vedada sua exploração mediante remuneração ou qualquer vantagem econômica (direta ou indireta).

Na prática, o projeto proibia a atividade das empresas que exploravam o transporte remunerado individual de passageiros por carros particulares, a exemplo da Uber.

Designada Comissão Especial para analisar o projeto, sob a relatoria do Deputado Daniel Coelho (PSDB-PE), este foi totalmente transfigurado, para que o transporte individual remunerado de passageiros por veículos particulares mediante aplicativos continuasse em operação no País, concedendo-se, contudo, a cada Município a competência para regulamentá-lo. Foi apresentado um substitutivo.

No substitutivo, inseriu-se no artigo 4º da Lei n. 12.587/2012 o inciso X com o conceito de *transporte remunerado privado individual de passageiros*, definido como:

³⁸ AZEVEDO NETO, Platon Teixeira de. *O trabalho decente*, cit., p. 119.

[...] serviço remunerado de transporte de passageiros, *atividade de natureza privada*, não aberta ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas, solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados através de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Ainda, seriam inseridos os artigos 11-A e 11-B na mesma lei. O artigo 11-A dispunha acerca da competência exclusiva dos Municípios e do Distrito Federal para regulamentar e fiscalizar a atividade, limitando-se a traçar algumas diretrizes que deveriam ser obrigatoriamente observadas. No que tange aos motoristas de aplicativo, destacam-se duas diretrizes: a primeira prevê a “exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e Seguro Obrigatório (DPVAT)” (BRASIL, 2012) e a segunda, a “exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional de Previdência Social – INSS, nos termos da alínea ‘h’ do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991”.

Já o artigo 11-B trata das condições a serem cumpridas pelos motoristas que desejem praticar a atividade e que consistem em portar Carteira Nacional de Habilitação (categoria B e com a observação de que seu portador exerce atividade remunerada), conduzir veículos com as categorias exigidas pelas autoridades de trânsito e pelo poder público local, emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV) do veículo e estar cadastrado junto à empresa que oferece o serviço (aplicativo de transporte).

Portanto, conforme o substitutivo levado ao Plenário da Câmara dos Deputados no dia 04 de abril de 2017, a atividade das empresas que exploram o transporte individual remunerado por plataformas digitais estaria liberada, independentemente de qualquer regulamentação, que, caso instituída, ficaria a cargo de cada Município ou do Distrito Federal. Além disso, quando de eventual regulamentação, as diretrizes traçadas na lei federal deveriam ser seguidas.

Deste modo, de acordo com o substitutivo levado à votação, o legislador resolvia as discussões que começavam a surgir no Judiciário acerca da natureza jurídica da relação entre o motorista de aplicativo e a empresa que explora a atividade, sepultando tratar-se de uma relação de trabalho autônomo, o que se infere da obrigatoriedade de inscrição do segurado na Previdência Social como contribuinte individual, e não como empregado.

Outro ponto que chama a atenção é que o legislador deixou apenas com o motorista mais um encargo relativo à prestação dos serviços, qual seja, a contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP). Portanto, além de não haver qualquer menção, no texto,

que visasse suavizar as vulnerabilidades já enfrentadas pelos motoristas relativas ao fato de terem que arcar sozinhos com todos os instrumentos de trabalho, o legislador ainda lhe impunha mais um custo.

Conclui-se, assim, que a única das vulnerabilidades acima identificadas que foi tratada pelo legislador quando da apresentação do Parecer da Comissão Especial e seu substitutivo ao Projeto de Lei foi com a proteção previdenciária.

Passaremos, agora, a uma breve análise dos debates no Plenário da Câmara dos Deputados no dia 04 de abril de 2017, de modo a captar se foram e, caso positivo, como foram mencionadas as vulnerabilidades dos motoristas de aplicativo já identificadas neste trabalho (obrigação de possuir todos os instrumentos de trabalho, ausência de limitação ou de controle do número de motoristas cadastrados, proteção previdenciária, duração do trabalho, remuneração pelo serviço e dificuldades de atuação coletiva).

A pesquisa teve por objeto não somente as notas taquigráficas, mas também os vídeos e áudios de todas as sessões Plenárias, disponíveis para consulta aberta no *website* da Câmara dos Deputados e do Senado Federal.

O vídeo da sessão³⁹ na Câmara demonstra que as galerias do Plenário estavam cheias de taxistas e motoristas de aplicativo, que se manifestavam avidamente, comemorando as falas daqueles parlamentares que lhes fossem favoráveis e se insurgindo contra os pronunciamentos dos que tinham opinião contrária.

Essa divisão em dois blocos (contra e favor do monopólio dos taxistas), de fato, norteou a maior parte dos debates, de modo que o que se estava discutindo tinha muito mais relação com questões afetas à concorrência desleal da atividade do que com a condição de trabalho dos motoristas propriamente ditas. O grande embate era a liberação irrestrita ou a regulamentação da atividade, esta que significaria, a depender do texto aprovado, grande dificuldade ao funcionamento dos aplicativos de transporte da maneira como operavam, em razão das novas exigências que acabariam por igualar os encargos dos motoristas de aplicativo com os dos taxistas.

Assim, muito embora questões relativas às condições de exploração e trabalho dos motoristas de aplicativo tenham sido ventiladas, estas passaram ao largo da principal discussão, que era a viabilidade ou a legalidade da atividade em si tal como vinha ocorrendo.

³⁹ BRASIL. Câmara dos Deputados. *Plenário – Sessão Deliberativa Extraordinária – 04/04/2017*. Brasília/DF: Câmara dos Deputados, [2017]. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/46804>. Acesso em: 10 jul. 2019.

Alguns assuntos mais recorrentes e que chamam a atenção são: (a) a geração de emprego, que é mencionada em alguns discursos, atrelada ao fato de que o País registrava altos índices de desemprego e que proibir a atividade dos aplicativos de transporte deixaria um maior número de pessoas sem ocupação, não havendo, contudo, qualquer menção à qualidade desse trabalho ou às suas condições particulares; (b) o fato de que a Uber, e outras empresas que exploram a atividade, constitui uma empresa multinacional, que remete seus lucros para fora do País às custas do trabalhador brasileiro; (c) a concorrência desleal entre os taxistas e os motoristas de aplicativo; e (d) o direito de escolha do cidadão / consumidor, que deve ser livre para eleger a modalidade de transporte que deseja utilizar.

Alguns Deputados mencionaram a precarização dos trabalhadores dos aplicativos de transporte, contudo, sem fazer propostas de emendas que procurassem amenizar a situação que denunciavam. Destacam-se as seguintes falas:

Deputado João Daniel (PT-SE):

O que nós estamos vendo é que, num momento de crise, de desemprego e de desestruturação da economia, esses aplicativos, em especial o Uber, dão a esperança aos desempregados de que eles vão conquistar a sua estabilidade. São milhares de desempregados que alugam carros de locadoras como alternativa para sobreviver e competem uns com os outros, sem controle nenhum da quantidade de carros que estão hoje circulando nas cidades.

(...)

Os taxistas não podem se submeter a uma empresa multinacional que leva hoje 25% de todo o lucro, à precariedade que envolve os donos dos transportes do Uber.

Deputado Silvio Costa (PTdoB-PE):

Esse Uber já está proibido na China, esse Uber já está proibido na Dinamarca. Existe um grande movimento na Bélgica para produzir o Uber. O Uber no Brasil usa pessoas desempregadas, que não têm proteção social. Ele faz a precarização do trabalho: o motorista do Uber não tem FGTS, não tem proteção social.

Deputado Major Olímpio (SD-SP):

Eles simplesmente sugam o profissional brasileiro, extorquem 25% dos ganhos, o que nenhuma atividade econômica no Brasil hoje dá a ninguém. (...) Isso é uma humilhação para o trabalhador brasileiro, que está em completa precarização, sem nenhuma relação trabalhista, sem nenhum seguro, sem nada.

Deputado Heráclito Fortes (PSB-PI):

Enquanto taxi é uma profissão, Uber, no Brasil, é um bico. Geralmente, o dono do Uber tem outra atividade e, nas horas vagas, usa o seu automóvel⁴⁰.

Antes da votação do substitutivo do projeto, o seu autor original, Deputado Carlos Zarattini (PT-SP), na mesma sessão, apresentou emendas que previam, em linhas gerais: (a) a exclusão do termo “atividade de natureza privada” e a inclusão do termo “por meio de veículos de aluguel” do inciso X do artigo 4º da Lei n. 12.587/2012, de modo que a atividade passaria a depender de uma prévia regulamentação e autorização (concessão ou permissão) municipal a

⁴⁰ BRASIL. Câmara dos Deputados. *Plenário – Sessão Deliberativa Extraordinária – 04/04/2017*, cit.

ser obtida por cada motorista e seu respectivo veículo (placa vermelha); (b) a limitação no número de veículos que prestam o serviço; (c) a necessária identificação do veículo para o usuário; e (d) a obrigatoriedade de o motorista ser proprietário do veículo.

Essas emendas, embora não significassem um retorno ao projeto original, que inviabilizava completamente a atividade dos aplicativos de transporte, certamente, criaria grande obstáculo ao seu funcionamento, já que a autorização municipal deveria ser prévia e dependeria, por conseguinte, de uma regulamentação específica também em âmbito municipal.

Chama a atenção, contudo, a emenda que pretende a limitação do número de veículos prestando serviços por aplicativos. Como já aqui analisado, a ausência de limitação do número de motoristas cadastrados é uma das vulnerabilidades enfrentadas pelos motoristas, já que, além de gerar uma concorrência entre eles próprios, contribui sobremaneira para a diminuição de seus ganhos.

De todas as suas vulnerabilidades identificadas neste estudo, esta foi a mais mencionada nessa primeira sessão na Câmara dos Deputados.

Alguns dos argumentos trazidos pelos Deputados foram os seguintes:

Deputado Carlos Zarattini (PT-SP):

É bom dizer que vieram em busca do nosso socorro os motoristas do aplicativo, pedindo a regulamentação dessa atividade, porque eles mesmos já não estavam suportando a quantidade de motoristas que ingressavam no sistema e, conseqüentemente, subdividiam os passageiros, de forma a tornar o serviço não lucrativo.

(...)

Segundo ponto: é preciso haver uma limitação no número de veículos. (Palmas nas galerias.) Não é possível que todas as pessoas possam se cadastrar, que cada vez mais gente trabalhe nisso, reduzindo os ganhos dos motoristas.

Eu sei que há mais de 13 milhões de desempregados no País, mas isso nós temos que resolver através de uma política econômica que gere emprego e distribua renda. Não é degradando o serviço que nós vamos resolver o problema do desempregado.

Deputado Ademir Camilo (PTN-MG):

Em todos os lugares, há uma proporção de 1 para 2, ou 1 para 3, ou 1 para 4 mil [referindo-se à relação táxis X habitantes]; tem que haver limite. E, qualquer que seja o aplicativo ou o serviço, a pessoa tem que ter a propriedade do veículo.

Deputado João Daniel (PT-SE):

São milhares de desempregados que alugam carros de locadoras como alternativa para sobreviver e competem uns com os outros, sem controle nenhum da quantidade de carros que estão hoje circulando nas cidades.

Deputado Silas Câmara (PRB-AM):

Sr. Presidente, a atribuição de regulamentação e autorização da atividade tem que ser do Município. Ele é que tem que dar a concessão, a autorização, enfim, regulamentar o setor para não perder o controle da atividade. Afinal de contas, a quantidade de pessoas que entra nesse mercado tem que ser controlada pelo Município.

Deputado Ivan Valente (PSOL-SP):

(...) tem que haver limite também para o Uber. Isso também interessa aos uberistas, porque, senão, eles vão ser mais explorados. Quando o mercado encher até não poder mais, vai acontecer a precarização do trabalho do motorista do Uber também.

Deputado Celso Russomano (PRB-SP):

O que ocorre hoje com os motoristas que trabalham por meio de aplicativos é uma concorrência desleal entre eles mesmos.

Existe hoje uma disputa entre os aplicativos, que está criando uma concorrência predatória. E o que significa concorrência predatória? É o momento em que cada um baixa o preço e faz do jeito que quer. Daqui a pouco, ninguém mais faz manutenção do carro, ninguém mais paga prestação do carro, ninguém mais consegue fazer com que o veículo ande com pneus e freios novos.

Deputado Major Olímpio (SD-SP):

Eu fui candidato à Prefeitura de São Paulo e dizia que íamos regulamentar e fiscalizar, mas a cidade de São Paulo, que tinha uma previsão para 10 mil veículos de Uber, tem hoje 50, 60, 70 mil veículos. Virou uma bagunça, uma zona⁴¹.

A segunda das vulnerabilidades dos motoristas de aplicativo mais mencionada nas discussões plenárias foi aquela relativa à proteção social. Vejamos:

Deputado Silvio Costa (PTdoB-PE):

[...] O Uber no Brasil usa pessoas desempregadas, que não têm proteção social. Ele faz a precarização do trabalho: o motorista do Uber não tem FGTS, não tem proteção social.

Deputado Ivan Valente (PSOL-SP):

Devemos levar em consideração que foi correta a decisão de que o Congresso Nacional regulamente a matéria, dê regra geral e rumo e que o Município, lá embaixo, faça a regulamentação do aplicativo. Por isso, acho que houve avanços importantes a partir da luta, como a efetiva cobrança de impostos e a contratação de seguro de acidentes. Também são exigidas características, cadastro, manutenção do veículo registrado e, mais, que o motorista seja segurado do INSS.

Deputado Cleber Verde (PRB-MA):

Agora, um ponto importante que o Deputado Daniel Coelho absorveu é a exigência da inscrição do motorista como contribuinte individual, até porque esse trabalhador precisa estar inscrito na Previdência para garantia de uma possível aposentadoria, do auxílio-doença em caso de doença, da pensão por morte para a companheira ou esposa.

(...)

Ele atende também a questão previdenciária, importante para o momento, em que discutimos a reforma da Previdência e queremos que esses trabalhadores estejam de fato dentro do sistema, para terem assegurados os benefícios previdenciários⁴².

Apenas um Deputado chamou a atenção especificamente para a questão da duração do trabalho, contudo, sem apresentar qualquer proposta que enfrentasse efetivamente o problema:

Deputado Edmilson Rodrigues (PSOL-PA):

Se uma empresa sediada na Califórnia pode usar os mecanismos tecnológicos para ganhar dinheiro com o trabalho do trabalhador brasileiro e explorá-lo — porque há trabalhador do Uber trabalhando 12 horas, 14 horas por dia —, ela tem que se submeter a normas nacionais⁴³.

⁴¹ BRASIL. Câmara dos Deputados. *Plenário – Sessão Deliberativa Extraordinária – 04/04/2017*, cit.

⁴² BRASIL. Câmara dos Deputados. *Plenário – Sessão Deliberativa Extraordinária – 04/04/2017*, cit.

⁴³ BRASIL. Câmara dos Deputados. *Plenário – Sessão Deliberativa Extraordinária – 04/04/2017*, cit.

A questão da remuneração, que também é abordada nos discursos juntamente com a questão da limitação do número de motoristas cadastrados, foi levantada por alguns parlamentares. Contudo, não houve qualquer menção à garantia do salário mínimo ou mesmo à transferência dos custos com os instrumentos de trabalho, ainda que parcial, para a empresa que explora a atividade. Vejamos as falas de alguns Deputados:

Deputado Major Olímpio (SD-SP):

Eles simplesmente sugam o profissional brasileiro, extorquem 25% dos ganhos, o que nenhuma atividade econômica no Brasil hoje dá a ninguém. (Palmas) Isso é uma humilhação para o trabalhador brasileiro, que está em completa precarização, sem nenhuma relação trabalhista, sem nenhum seguro, sem nada.

Deputado Carlos Zarattini (PT-SP):

A insuspeita revista Veja colocou um de seus repórteres para trabalhar como motorista de um aplicativo. Esse repórter trabalhou nisso durante uma semana e conseguiu obter um lucro diário médio de 30 reais. Esse foi o resultado dele.

(...)

Quem fez essa reportagem foi a Veja. Isso demonstra que, à medida que mais trabalhadores participam desse serviço, cada vez menos eles têm receitas⁴⁴.

O texto substitutivo ao projeto foi aprovado.

Após discussão e votação das emendas apresentadas, aquela que previa a natureza pública do serviço, que deveria ser prestado por meio de veículos de aluguel (placa vermelha) e, conseqüentemente, dependente de prévia regulamentação municipal, foi aprovada por 226 votos a 182. A decisão foi vibrantemente comemorada pelos taxistas que acompanhavam a sessão nas Galerias do Plenário, entoando gritos de guerra e cantando o hino nacional.

Também foram aprovadas as alterações no texto que previam que o trabalhador deveria ser proprietário do veículo e “possuir e portar autorização específica emitida pelo poder público municipal ou do Distrito Federal do local da prestação do serviço autorizado”.

Portanto, da maneira como o Projeto seguiu para o Senado Federal, qualquer motorista que quisesse prestar serviços de transporte individual remunerado de passageiros dependeria de prévia autorização municipal ou do Distrito Federal, o que, na prática, permitia que fossem igualladas as condições entre os taxistas e os motoristas de aplicativo, a depender da regulamentação no âmbito local.

No Senado Federal, foram apresentadas nada menos do que vinte emendas ao texto⁴⁵. Analisamos todas as emendas e verificamos que oito delas abordavam, de alguma forma, uma das vulnerabilidades dos motoristas de aplicativo já identificadas neste trabalho.

⁴⁴ BRASIL. Câmara dos Deputados. *Plenário – Sessão Deliberativa Extraordinária – 04/04/2017*, cit.

⁴⁵ BRASIL. Senado Federal. *Projeto de Lei da Câmara dos Deputados n. 28/2017 no Senado Federal* (pareceres, emendas e notas taquigráficas e vídeos da sessão plenária de votação). Brasília/DF: Senado Federal, [2017]. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso em: 14 jul. 2019.

A emenda n. 01, de autoria do Senador Airton Sandoval (MDB-SP), previa inserção no texto de “exigência de registro do motorista como Microempreendedor Individual, nos termos da Lei Complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008, estando sujeitos aos limites de enquadramento previstos”.

A emenda n. 02, do Senador Telmário Mota (PTB-RR), previa que “o condutor não precisa, necessariamente, ser o proprietário do veículo, podendo o mesmo ser alugado, arrendado, usado sob fidúcia ou qualquer outra modalidade de uso estabelecida em lei”.

A emenda n. 06, do Senador Pedro Chaves (PSC-MS), dispunha, como um dos deveres dos motoristas de aplicativo, a proibição de que este oferecesse “diretamente, nas vias públicas ou em pontos de estacionamento regulamentados, o serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros, inclusive por meio de prepostos”. Em outras palavras, embora considere o trabalhador autônomo, exige que ele atue por intermédio de uma empresa (que mantenha a plataforma digital). A emenda previa, ainda, a solidariedade entre “todos os profissionais e empresas que contribuíram para o fornecimento do serviço” em caso de danos decorrentes ou associados ao serviço de transporte privado individual de passageiros.

A emenda n. 07, de autoria do Senador Ivo Cassol (PP-RO), previa a “fixação da taxa máxima cobrada pela empresa responsável pelo aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede, que não poderá ser superior a 5% (cinco por cento) do valor cobrado pelo motorista”. Esta alteração traria impacto significativo na remuneração dos motoristas, uma de suas vulnerabilidades já constatadas.

A emenda n. 09, do Senador Acir Gurgacz (PDT-RO), criaria uma dificuldade para os motoristas de aplicativos, ao prever que estes deveriam dirigir veículos registrados em seu nome, “como proprietário, fiduciante ou arrendatário, com registro e emplacamento do veículo na categoria de aluguel”.

A emenda n. 16, do Senador Ricardo Ferraço (PSDB-ES), propunha a retirada do inciso III do artigo 11-B do texto que veio da Câmara dos Deputados, o que significaria excluir a exigência de “autorização específica emitida pelo poder público municipal ou do Distrito Federal do local da prestação do serviço autorizado”.

No mesmo sentido é a emenda n. 18, do Senador Pedro Chaves (PSC-MS), contudo, ao invés de suprimir o inciso, alteraria a sua redação, para que o cadastro dos motoristas fosse feito “junto à empresa de aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede para intermediação de transporte remunerado privado individual de passageiros, cujas informações deverão ser compartilhadas com o Município ou Distrito Federal”.

Essa questão da autorização municipal ou simples cadastro na empresa que explora a atividade é relevante, pois esbarra em uma das vulnerabilidades dos motoristas, qual seja, a assunção de todos os custos envolvendo os instrumentos necessários à prestação dos serviços, especialmente porque expedientes burocráticos tomam tempo e dinheiro.

Finalmente, a emenda n. 20, de autoria do Senador Lindbergh Farias (PT-RJ), limitava o percentual de retenção das corridas pelas empresas que exploram a atividade em 10% (dez por cento).

O Projeto de Lei da Câmara n. 28 foi colocado na ordem do dia da 165ª Sessão Deliberativa Ordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura do Senado Federal, que ocorreu em 31/10/2017⁴⁶.

Ao contrário do que ocorreu na Sessão Plenária da Câmara, as Galerias do Senado Federal não estavam cheias, o que, inclusive, foi motivo de reivindicação da Senadora Gleisi Hoffmann (PT-PR), que requereu o acesso aos representantes dos taxistas e dos motoristas de aplicativo, tendo o Presidente da Casa, Senador Eunício Oliveira (PMDB – CE), admitido o ingresso de dez membros de cada uma dessas categorias para acompanharem a sessão.

Isso não significa que os ânimos não estivessem acirrados, tendo sido registradas manifestações no entorno do Congresso Nacional⁴⁷, além de uma agressiva campanha publicitária da empresa Uber⁴⁸.

Também foram analisadas as notas taquigráficas, os vídeos e os áudios da Sessão, disponíveis na página da Internet do Senado Federal.

O projeto básico foi aprovado por 46 votos a 10, tendo havido uma abstenção. Quanto às emendas, foram aprovadas três delas. A primeira alterava a redação do *caput* do artigo 11-A da Lei n. 12.587/2012, para constar que “compete aos Municípios e ao Distrito Federal fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros”. Foram excluídos, portanto, os termos “exclusivamente” e “regulamentar”. Já a segunda emenda aprovada suprimia a obrigação de o motorista “possuir e portar autorização específica emitida pelo poder público municipal ou do Distrito Federal do local da prestação do serviço autorizado”, prevista no inciso III do artigo 11-B, bem como a obrigatoriedade de que o

⁴⁶ BRASIL. Senado Federal. *Plenário – 165ª Sessão Deliberativa Ordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura – 31/10/2017*. Brasília/DF: Senado Federal, [2017]. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/multimidia/evento/77065>. Acesso em: 10 jul. 2019.

1 ⁴⁷ TAXISTAS e motoristas de aplicativos de Uber e Cabify fazem manifestação em Brasília. *O Globo*, Rio de Janeiro, 31 out. 2017. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/taxistas-motoristas-de-aplicativos-de-uber-cabify-fazem-manifestacao-em-brasilia-22014556>. Acesso em: 14 jul. 2019.

2 ⁴⁸ UBER. Diga não ao PLC 28 / 2017: a lei do retrocesso. *Uber Blog*, 28 out. 2017. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/blog/diga-nao-plc-28-a-lei-do-retrocesso/>. Acesso em: 14 jul. 2019.

motorista fosse o proprietário do veículo (inciso IV do artigo 11-B). Por fim, a terceira emenda aprovada, em suma, previa a obrigatoriedade de apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais pelo motorista para poder realizar a atividade, além de conferir nova redação ao inciso X do artigo 4º da mesma lei, que dispõe sobre o conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros. Pela nova redação, essa modalidade de transporte é definida como o “serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas”. Não havia mais menção ao termo “veículo de aluguel” (placa vermelha).

As alterações sofridas no Senado não abrangeram qualquer das vulnerabilidades dos motoristas de aplicativos, muito embora algumas delas tenham sido ventiladas nos discursos dos parlamentares.

Uma das vulnerabilidades que mais se destacou pela quantidade de menções, diferentemente do que ocorreu na primeira Sessão da Câmara dos Deputados, foi a questão da remuneração dos motoristas de aplicativos. Vejamos algumas falas dos Senadores:

Senador Ivo Cassol (PP-RO):

Só para fortalecer, eu entrei com uma emenda, a Emenda nº 7, de plenário, para que seja destacado aqui, uma vez que... Acho um absurdo: enquanto o cartão de crédito cobra de 3% a 5% para dar garantia e segurança para o comércio, o Uber está cobrando de 15% a 25%. Quer dizer, isso é um assalto!

Para não dizer que é um roubo, é um assalto. Enquanto o cartão de crédito, que dá garantia, que faz tudo, pede de 3% a 5%; o Uber cobra de 15% a 25%. Então, queria fazer um pedido a todo o pessoal do Uber, a todo mundo, para que também aproveitem essa oportunidade, porque estão sendo cobaias desse Uber mundial. Da modernidade nós não podemos escapar, temos um conforto. Agora, não é justo, não é justo a sociedade pagar essa conta. Então, entrei com um projeto, para que, no máximo, possa ser cobrado por qualquer aplicativo... Pode até um brasileiro fazer um aplicativo novo, mas não pode ser mais do que 5%. Até 5% ele pode cobrar dos carros que se cadastrarem.

Senador Lindbergh Farias (PT – RJ):

Eu sou autor de um projeto, a partir dessa discussão, que coloca um limite máximo de 10% que o aplicativo possa cobrar, porque, na verdade, tanto o trabalhador do Uber quanto o trabalhador taxista estão sendo superexplorados, vivem em situação de semiescavidão. E eu quero argumentar.

(...)

A partir do estudo, Senador Anastasia, que eu fiz, eu apresentei, semana passada, um projeto colocando uma limitação de 10% no Uber – porque também os taxistas usam aplicativos. O Uber, hoje, cobra 25%; há outros aplicativos cobrando um pouco menos e um pouco mais. Na verdade, todos os trabalhadores, na minha avaliação, estão sendo superexplorados. E o mais grave: não há direito trabalhista algum; não há direito previdenciário algum. Nada.

(...)

Quanto a essa aqui, eu chamo a atenção dos senhores: é a chance de o Senado falar para todos os trabalhadores; falar para os taxistas, falar para os trabalhadores do Uber. É para se colocar um limite de 10% de cobrança do aplicativo, porque, na verdade, os dois lados são superexplorados – há aplicativo também no caso dos taxistas. Vamos colocar 10%... Eu quero chamar a atenção dos senhores, porque a responsabilidade

toda hoje é do motorista; ele é que faz o seguro do carro, tem todas as responsabilidades. Não é justo um aplicativo ganhar 25%!

Senadora Gleisi Hoffmann (PT - PR)

E há um outro ponto que eu gostaria que colocassem aqui e sobre o qual o Senador Cassol falou antes de mim: é a questão da taxa cobrada dos motoristas do Uber. Não é possível! Ela é de 15% a 25%.

É de 25%. Está o Senador Lindbergh me falando aqui que é só 25%. Eu achava que poderia ser 25% de carro de luxo; 15% de carro simples. Ele está me dizendo que é 25%. Isso é uma usura! É um absurdo!

Nós também não podemos pretender que plataformas de táxi cobrem isso. Não pode um Uber entrar aqui e achar que pode levar 25% do trabalhador, até porque o motorista do Uber é responsável pela manutenção do carro, é responsável pelo seguro, é responsável pela gasolina, não tem direito trabalhista, não paga INSS, não vai ter direito à previdência, e ainda tem que pagar 25% para usar uma plataforma?

(...)

A expansão da Uber, que hoje chega a 55 países, mais de 450 cidades e atende a milhões de pessoas, não foi uma expansão ditada pela economia do compartilhamento e apenas porque os motoristas estavam lá e disponíveis, muitos fundos de investimento foram atrás dessa plataforma. Por quê? Porque, ao cobrar 25%, ganham dinheiro limpinho, gente! O que eles colocam para trabalhar? Cobrando 25% dos motoristas, tem muito dinheiro para dividir com aqueles que fazem aporte.

Senador Sérgio Petecão (PSD – AC):

Na semana passada, estava no Rio de Janeiro e peguei um Uber. Eu não tenho esse aplicativo, mas a minha esposa, a minha companheira tem e chamou o abençoado do Uber. Eu conversava com o proprietário do carro, e ele me dizia que paga 25% da renda dele para o Uber. É muito, gente, 25%, para que ele possa usar esse aplicativo. E o que esse Uber paga? Quanto ele paga para a Prefeitura do Rio de Janeiro para poder transitar na rua? Quanto ele paga à Prefeitura de Rio Branco para poder transitar nas ruas? Porque as pessoas moram nos Municípios.

(...)

Lá no Acre, nós tínhamos companhias aéreas regionais; aí entraram a GOL e a TAM, botaram o preço da passagem lá embaixo. Quebraram todas as empresas da região. Hoje, lá no Acre, nós viajamos com as passagens mais caras deste País. Quem me garante que esse Uber, daqui a alguns dias, não quebre esses taxistas todos? Daí o cara do Uber, lá nos Estados Unidos, não sei, no Canadá, dá um comando: "Agora não são mais 25%; agora nós vamos cobrar 40%." Não existe mais concorrência, os taxistas quebraram, ficaram totalmente desestruturados⁴⁹.

Alguns Senadores trataram da vulnerabilidade relacionada ao fato de os motoristas terem que possuir todos os instrumentos de trabalho, contudo, a tônica foi, para uns, tratar da derrubada da parte do texto que previa a obrigatoriedade de que o trabalhador fosse proprietário do veículo e, para outros, da limitação da retenção efetuada pela empresa (plataforma digital):

Senadora Gleisi Hoffmann (PT - PR):

É de 25%. Está o Senador Lindbergh me falando aqui que é só 25%. Eu achava que poderia ser 25% de carro de luxo; 15% de carro simples. Ele está me dizendo que é 25%. Isso é uma usura! É um absurdo!

Nós também não podemos pretender que plataformas de táxi cobrem isso. Não pode um Uber entrar aqui e achar que pode levar 25% do trabalhador, até porque o motorista do Uber é responsável pela manutenção do carro, é responsável pelo seguro, é responsável pela gasolina, não tem direito trabalhista, não paga INSS, não vai ter

⁴⁹ BRASIL. Senado Federal. *Plenário – 165ª Sessão Deliberativa Ordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura – 31/10/2017*, cit.

direito à previdência, e ainda tem que pagar 25% para usar uma plataforma? [grifos nossos]

Senador Pedro Chaves (PSC – MS):

A exigência de propriedade do veículo, posta no PLC nº 28, de 2017, senhoras e senhores, levaria à diminuição das possibilidades de geração de renda para pessoas não proprietárias de automóveis. Esta restrição não apresenta nenhum benefício, tanto assim que não existe nem mesmo no setor de táxi, em que os permissionários podem dispor de condutores auxiliares. Isso diminuiria a acessibilidade de trabalho a quem está desempregado ou precise complementar a sua renda.

Senador Eduardo Lopes (PRB - RJ):

(...) é necessário retirar a exigência de propriedade do veículo por parte do condutor, que é incompatível com a forma de funcionamento do mercado. Tal regra impediria que um veículo fosse utilizado por mais tempo do que uma única pessoa pode trabalhar, regra que não existe nem mesmo no mercado de táxis.

Senador Hélio José (PROS – DF):

Quero deixar claro que nós Senadores da República não podemos admitir que multinacionais escravizem os nossos operadores de aplicativos no Brasil – dando uma sobrecarga de trabalho aos operadores de aplicativos, que ganham salários miseráveis –, nem destruam o trabalho dos taxistas.

Senador Lindbergh Farias (PT - RJ):

Quanto a essa aqui, eu chamo a atenção dos senhores: é a chance de o Senado falar para todos os trabalhadores; falar para os taxistas, falar para os trabalhadores do Uber. É para se colocar um limite de 10% de cobrança do aplicativo, porque, na verdade, os dois lados são superexplorados – há aplicativo também no caso dos taxistas. Vamos colocar 10%... Eu quero chamar a atenção dos senhores, porque a responsabilidade toda hoje é do motorista; ele é que faz o seguro do carro, tem todas as responsabilidades. Não é justo um aplicativo ganhar 25%!⁵⁰

A limitação do número de motoristas foi tratada, no Senado, não como uma questão prejudicial aos motoristas de aplicativo (já que a maior oferta de carros acaba por diminuir os seus ganhos), mas sim como uma consequência que adviria da manutenção das dificuldades criadas ao exercício da atividade pelo texto da Câmara, portanto, quase que como um obstáculo ao acesso ao trabalho pelos motoristas e ao serviço pelos consumidores. Vejamos as falas de dois Senadores:

Senador Pedro Chaves (PSC – MS):

A imposição de barreiras impostas pelo PLC 28, de 2017, incentiva a permanência no mercado apenas dos condutores que desejam ter, nos aplicativos, sua fonte de renda principal. Naturalmente, isso levaria à perda de muitas oportunidades de negócios, reduzindo a oferta e produzindo serviços de pior qualidade.

Senador Reguffe (S/Partido – DF):

Essa autorização específica para o motorista, que consta num item desse projeto, vai limitar e restringir o uso do transporte por aplicativos. E por que vai fazer isso? Na medida em que vai se exigir essa autorização, primeiro, burocratiza-se tudo; em segundo lugar, vai se começar a reduzir o número... "Ah, não dá para ser isso." Ora, reduzindo-se o número da oferta, primeiro, vai se gerar desemprego; segundo, reduzindo-se a oferta, prejudica-se o consumidor. Por quê? Porque a tendência vai ser um aumento do preço do serviço oferecido a ele, ao invés da redução desse preço⁵¹.

⁵⁰ BRASIL. Senado Federal. *Plenário – 165ª Sessão Deliberativa Ordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura – 31/10/2017*, cit., grifos nossos.

⁵¹ BRASIL. Senado Federal. *Plenário – 165ª Sessão Deliberativa Ordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura – 31/10/2017*, cit.

Considerando-se que o projeto que veio da Câmara dos Deputados praticamente igualava as exigências burocráticas para funcionamento dos serviços de transporte por aplicativo às feitas para os taxistas, a discussão no Senado ficou mais centrada em viabilizar ou não o serviço nos moldes como ele vinha sendo prestado (aberto a todos, sem grandes dificuldades). Alguns Senadores chegaram a mencionar o direito dos motoristas de aplicativo ao trabalho, contudo, como se viu, as questões afetas às suas condições de trabalho, embora trazidas por alguns Senadores em algumas emendas, não chegaram a ser aprovadas e não tiveram um debate aprofundado.

Outra preocupação que ficou latente é com os impactos que seriam gerados ao consumidor caso o serviço não mais pudesse ser prestado da forma como vinha sendo.

Constatam-se muitas menções ao termo “economia do compartilhamento”⁵², da qual faria parte o transporte por aplicativo, entendendo alguns Senadores tratar-se de um caminho sem volta da modernidade. Mas não podemos deixar de mencionar que alguns Senadores denunciavam o *lobby* feito pela empresa Uber, não apenas no meio político, como também através de agressivas campanhas na televisão e nas redes sociais.

Em razão das emendas havidas no texto, o Projeto retornou à Câmara dos Deputados, em 28/02/2018, para sua apreciação em Sessão Deliberativa Extraordinária daquela Casa, ora analisada⁵³.

É importante que se diga que esta Sessão teve por objetivo, tão somente, votar as emendas feitas pelo Senado Federal, conforme prevê o processo legislativo (artigo 65, parágrafo único, da CF/88). Deste modo, como era de se esperar, a discussão geral era no sentido de manter ou não os obstáculos ao livre exercício do transporte por aplicativo.

O parecer do Relator⁵⁴, Deputado Daniel Coelho (PSDB-PE), era no sentido de que fosse rejeitada a primeira emenda do Senado (mantendo a competência dos Municípios e do Distrito Federal para regulamentar a atividade, e não apenas fiscalizar) e para que fossem

⁵² Como exemplo, a fala do Senador Ricardo Ferraço (PSDB - ES): “Sr. Presidente, Sr^{as} e Srs. Senadores, dentre as mais diversas revoluções e variações da vida contemporânea, está a chamada e já conceituada economia do compartilhamento, uma atividade absolutamente nova, em que as relações não acontecem no modelo convencional. Elas são relações intangíveis. A economia do compartilhamento está presente em nossas vidas, por exemplo, quando nós baixamos uma música na rede mundial de computadores; a economia do compartilhamento está presente em nossas vidas quando nós nos valemos do aplicativo Airbnb para aluguel de imóveis; e a economia do compartilhamento também está presente na atividade da mobilidade urbana”.

⁵³ BRASIL. Câmara dos Deputados. *Plenário – Sessão Deliberativa Extraordinária – 28/02/2018*. Brasília/DF: Câmara dos Deputados, [2018]. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/50765>. Acesso em: 10 jul. 2019.

⁵⁴ BRASIL. Câmara dos Deputados. *Parecer do Relator, pela Comissão Especial, ao Projeto de Lei n. 5.587, de 2016*. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [2018]. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1641972. Acesso em: 12 jul. 2019.

mantidas as outras duas emendas. Dentre suas razões, foi feito um apelo em nome dos consumidores, que seriam privados do serviço, e também dos motoristas de aplicativos, que ficariam sem trabalho caso as emendas não fossem aprovadas. Vejamos os trechos mais relevantes:

Sr. Presidente, Srs. Deputados, esta matéria se iniciou aqui no plenário da Câmara e seguiu para o Senado, onde algumas alterações foram feitas, ouvindo-se inclusive a população brasileira, que se preocupa com a possibilidade de que alguns itens, sob o manto de regulamentação, na verdade venham proibir o funcionamento desses aplicativos de transporte no Brasil; aplicativos esses responsáveis hoje pela renda de mais de 500 mil brasileiros; aplicativos esses responsáveis só no ano passado pelo pagamento de 1 bilhão de reais em impostos, extremamente importantes para Estados, Municípios e Federação.

(...)

Já a Emenda nº 2 discute a questão da autorização específica. (...) Se estou falando de autorização prévia, se essa matéria foi aprovada sem o texto que o Senado colocou, os aplicativos ficam automaticamente proibidos. Aí vamos dar um sinal hoje para um País que está em crise, que tem 12 milhões de desempregados, que mais 500 mil famílias vão estar sem renda.

(...)

Em primeiro lugar, haverá proibição imediata, porque ninguém tem placa vermelha. Se a lei for aprovada, amanhã todo mundo estará desempregado, na rua, não haverá ninguém trabalhando. E, mais do que isso, quando essas forem emitidas, o camarada pega a placa, começa a alugar o veículo, inviabiliza o sistema e ainda explora e escraviza aquele que vai trabalhar nos aplicativos.

(...)

Este Plenário não pode colocar mais de 500 mil pessoas em situação de desamparo; ele não pode fechar os olhos para 90% da população brasileira, que têm o direito de escolher. O cidadão trabalha duro, tem o seu dinheiro e tem o direito de escolher se vai usar o táxi, se vai usar o Uber, se vai usar o transporte coletivo⁵⁵.

Destaca-se a fala do Deputado Vicentinho (PT-SP), que mostrou preocupação com a situação dos motoristas de aplicativo, ressaltando que estes não foram ouvidos neste processo, especialmente quanto às questões afetas às suas condições de trabalho. Vejamos:

Sr. Presidente, Sras. e Srs. Deputados, esse é um tema realmente muito difícil para todos nós, sobretudo para quem defende nesta Casa os direitos da classe trabalhadora. Eu participei de audiências e constatei que nelas estavam os nossos irmãos e companheiros taxistas e os representantes da empresa Uber e de outras mais. O trabalhador da Uber não sabe nem com quem conversar quando quer fazer uma reivindicação. No caso do aplicativo 99, isso não acontece, o motorista sabe a quem se dirigir.

Eu percebi que os trabalhadores não foram ouvidos nesse processo. A minha sugestão apresentada à bancada, em que pese respeitar o acordo, foi de que o Presidente, pela autonomia que tem, adiasse a discussão, para que aprofundássemos o debate dessa questão.

A Comissão de Trabalho, da qual faço parte, aprovou o Requerimento nº 293, de minha autoria, no dia 10 de novembro, que solicitava a realização de uma audiência pública para ouvirmos os trabalhadores.

⁵⁵ BRASIL. Câmara dos Deputados. *Parecer do Relator, pela Comissão Especial, ao Projeto de Lei n. 5.587, de 2016*, cit.

Eu acho que ninguém procura trabalhar nesses aplicativos por prazer, mas por falta de oportunidade. São 500 mil pais de família! Na minha região, companheiros metalúrgicos, químicos, com quem convivi quase que a minha vida inteira, perguntam-me: “E aí? Se me obrigarem a ter que colocar no carro uma placa vermelha amanhã, já estarei desempregado. Como é que a gente faz?”

É claro que respeitamos esse acordo conforme ele foi feito, entendemos e acompanharemos a orientação do nosso Líder de que os Municípios discutam como isso deve ser resolvido, mas devemos tomar cuidado. Não é porque a Uber, que nós nem conhecemos, pratica o que pratica por aí fora que vamos deixar os trabalhadores abandonados. Nem os taxistas, que merecem de nós o mais profundo respeito, devem ficar abandonados, nem os trabalhadores desses aplicativos.

Aliás, a minha vã esperança era a de que numa audiência pública, como a que ocorreu na Comissão de Trabalho, os dois segmentos chegassem a um acordo e mostrassem para nós qual seria o melhor caminho. Infelizmente, não vai dar tempo. Estamos aqui, portanto, seguindo o que orienta a nossa bancada nesse acordo de todos os Líderes. Obrigado, Sr. Presidente⁵⁶.

Ao final da sessão, a primeira emenda do Senado foi rejeitada e as outras duas aprovadas, de modo que, pela redação final, foi conferida aos Municípios a competência para regulamentar a atividade, sem necessidade de autorização prévia ou de veículo de aluguel (placa vermelha) de propriedade do condutor. Quanto aos motoristas, particularmente, permaneceu a obrigatoriedade de se filiarem ao INSS como contribuintes individuais, além de terem que contratar seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP).

A lei foi sancionada sem vetos e recebeu o número 13.640.

Como se pode perceber, a atuação do legislador federal foi no sentido de tratar de apenas um dos aspectos da desregulamentação do transporte individual de passageiros por aplicativos, que é a regulamentação da atividade em si. O segundo aspecto da desregulamentação, afeto às condições de trabalho de seus motoristas, não foi amplamente tratado, tendo se limitado o legislador, tão somente, a prever o enquadramento destes trabalhadores como contribuintes individuais junto à Previdência Social, sacramentando, portanto, sua condição de trabalhadores autônomos, e impondo-lhes mais um encargo, que é a contratação do seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP).

A situação do país, especificamente com relação à crise econômica e aos altos índices de desemprego, foi bastante abordada pelo legislador, ficando patente a preocupação de boa parte deles em garantir o direito ao trabalho para os motoristas de aplicativo, contudo, poucas foram as propostas, e mesmo as discussões, acerca de suas condições de trabalho ou de suas vulnerabilidades. A ausência de debates mais aprofundados neste sentido deixa claro que o legislador entende que o direito ao trabalho deve ser garantido, dando-se pouca importância à sua dignidade (trabalho digno), tal como o conceituamos.

⁵⁶ BRASIL. Câmara dos Deputados. *Plenário – Sessão Deliberativa Extraordinária – 28/02/2018*, cit.

Questões extremamente preocupantes, como as longas jornadas de trabalho, afetas à saúde e à segurança do trabalhador, embora tenham sido ventiladas por alguns parlamentares, não foram objeto de uma emenda sequer. Assim como não houve qualquer tentativa de inserção no texto de normas que facilitassem a atuação coletiva dos trabalhadores ou mesmo que mitigassem ou minimizassem a obrigatoriedade de assunção pelos motoristas de todos os instrumentos necessários à prestação do trabalho.

Neste aspecto, particularmente, o texto, em princípio, até mesmo piorava a situação destes trabalhadores, ao prever que o motorista deveria ser proprietário do veículo, o que, entretanto, não permaneceu na redação final.

É importante que se diga que, uma vez transferida a competência para o âmbito local, obviamente, a regulamentação que será feita pelos Municípios e pelo Distrito Federal não tratará de direitos trabalhistas desses motoristas, já que compete privativamente à União legislar sobre direito do trabalho (artigo 22, I, da CF/88).

Passado mais de um ano da aprovação da lei, o Supremo Tribunal Federal, em maio de 2019, firmou teses no sentido de que “a proibição ou restrição da atividade de transporte por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e livre concorrência”⁵⁷ e de que, no exercício de sua competência, “os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal”⁵⁸. Portanto, ao regulamentar a atividade, os Municípios e o Distrito Federal devem se ater às normas gerais fixadas na Lei n. 13.640/2018, sendo vedada a sua proibição.

Outro fato relevante foi a edição, pela Presidência da República, do Decreto n. 9.792, também em maio de 2019, que faculta a inscrição do motorista de aplicativo como Microempreendedor Individual, desde que atendidos os requisitos legais. O Decreto ainda prevê que é de responsabilidade do motorista comprovar sua inscrição no INSS perante a empresa prestadora dos serviços (plataforma digital).

4. Conclusões.

⁵⁷ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Tema 967 - Proibição do uso de carros particulares para o transporte remunerado individual de pessoas*. Relator: Min. Roberto Barroso, 09 de maio de 2019. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=5206938&numeroProcesso=1054110&classeProcesso=RE&numeroTema=967#>. Acesso em: 30 ago. 2019.

⁵⁸ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Tema 967 - Proibição do uso de carros particulares para o transporte remunerado individual de pessoas*, cit.

Após análise das discussões parlamentares acerca do transporte individual remunerado de passageiros, observa-se que o legislador brasileiro estava bastante preocupado em não inviabilizar essa atividade, uma vez que aprovada e utilizada por parcela considerável da população, bem como em garantir opção de trabalho a milhares de pessoas e prever algum tipo de regulamentação da atividade.

No que tange aos motoristas, que é o foco desta pesquisa, observou-se pouca ou nenhuma preocupação com a garantia constitucional ao trabalho digno, mas, tão somente, com o trabalho em si. Em outras palavras, ficou claro que o legislador procurou garantir o acesso ao trabalho de milhares de motoristas de aplicativos, sem se aprofundar, entretanto, nas condições deste trabalho.

Muito embora tenha sido percebido e explanado por diversos parlamentares o fato de a Uber se tratar de uma empresa multinacional bilionária, poucas vezes foi feita a ligação entre este fato e as condições de trabalho dos motoristas, que poderiam ser sensivelmente melhoradas, à luz do que foi aqui analisado.

Dentre as vulnerabilidades destes trabalhadores, pudemos observar que pouquíssimas foram objeto de propostas concretas de inserção de direitos no texto, de modo que a grande preocupação do legislador era com a regulamentação da atividade em si, e não das condições de trabalho dos motoristas.

Ainda, o legislador chancelou a condição de trabalhador autônomo destes motoristas, criando-lhes mais um encargo, consistente na contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros.

Como dito acima, esta atividade começou a ser prestada no país em 2014, portanto, há apenas cinco anos, sendo relevante mencionar que, desde então, em decorrência dos efeitos de uma crise econômica mundial, o país vem acumulando crescentes índices de desemprego, o que criou um ambiente favorável para a exploração destes trabalhadores.

Não podemos afirmar, portanto, se, em um cenário de baixa taxa de desemprego, como já tivemos em períodos anteriores, as condições oferecidas pelas empresas de transporte por aplicativo seriam melhores. Entretanto, o Estado tem que fazer a sua parte na concretização dos direitos fundamentais de todo cidadão, especialmente, o direito ao trabalho digno, já que este representa um patamar mínimo civilizatório, que não pode ser deixado exclusivamente nas mãos do mercado.

Referências.

AZEVEDO NETO, Platon Teixeira de. *O trabalho decente como um direito humano*. São Paulo: LTr, 2015.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Parecer do Relator, pela Comissão Especial, ao Projeto de Lei n. 5.587, de 2016*. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [2018]. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1641972>. Acesso em: 12 jul. 2019.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Plenário – Sessão Deliberativa Extraordinária – 04/04/2017*. Brasília/DF: Câmara dos Deputados, [2017]. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/46804>>. Acesso em: 10 jul. 2019.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Plenário – Sessão Deliberativa Extraordinária – 28/02/2018*. Brasília/DF: Câmara dos Deputados, [2018]. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/evento-legislativo/50765>>. Acesso em: 10 jul. 2019.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei n. 5.587/2016 iniciado na Câmara dos Deputados* (projeto e justificativas; substitutivo; notas taquigráficas, vídeos e áudios das sessões plenárias de votação). Brasília/DF: Câmara dos Deputados, [2016]. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2088280>>. Acesso em: 14 jul. 2019.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Substitutivo ao PL n. 5.587/2016*. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, [2017]. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1542218&filena me=SBT+1+%3D%3E+PL+5587/2016>. Acesso em: 12 jul. 2019.

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: 29 ago. 2019.

BRASIL. *Decreto n. 3.048, de 6 de maio de 1999*. Aprova o Regulamento da Previdência Social, e dá outras providências. Brasília/DF: Presidência da República, [1999]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3048.htm>. Acesso em: 29 ago. 2019.

BRASIL. *Decreto n. 9.792, de 14 de maio de 2019*. Regulamenta o inciso III do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a exigência de inscrição do motorista de transporte remunerado privado individual de passageiros como contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social. Brasília, DF: Presidência da República, [2019c]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9792.htm>. Acesso em: 29 ago. 2019.

BRASIL. *Decreto n. 9.661, de 1º de janeiro de 2019*. Regulamenta a Lei nº 13.152, de 29 de julho de 2015, que dispõe sobre o valor do salário mínimo e a sua política de valorização de longo prazo. Brasília/DF: Presidência da República, [2019a]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9661.htm>. Acesso em: 27 ago. 2019.

BRASIL. *Lei n. 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, [1991a]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8212cons.htm>. Acesso em: 29 ago. 2019.

BRASIL. *Lei n. 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, [1991b]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm>. Acesso em: 29 ago. 2019.

BRASIL. *Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n°s 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei n° 5.452, de 1° de maio de 1943, e das Leis n°s 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2012]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 29 ago. 2019.

BRASIL. *Lei n. 13.640, de 27 de março de 2018*. Altera a Lei n° 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília/DF: Presidência da República, [2018]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm>. Acesso em: 29 ago. 2019.

BRASIL. Senado Federal. *Projeto de Lei da Câmara dos Deputados n. 28/2017 no Senado Federal* (pareceres, emendas e notas taquigráficas e vídeos da sessão plenária de votação). Brasília/DF: Senado Federal, [2017]. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>>. Acesso em: 14 jul. 2019.

BRASIL. Senado Federal. *Plenário – 165ª Sessão Deliberativa Ordinária da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 55ª Legislatura – 31/10/2017*. Brasília/DF: Senado Federal, [2017]. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/multimedia/evento/77065>. Acesso em: 10 jul. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Tema 967 - Proibição do uso de carros particulares para o transporte remunerado individual de pessoas*. Relator: Min. Roberto Barroso, 09 de maio de 2019b. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=5206938&numeroProcesso=1054110&classeProcesso=RE&numeroTema=967#>. Acesso em: 30 ago. 2019.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. *O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo*. Tradução Rodrigo Sardenberg. Porto Alegre: Bookman, 2011.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. O caso Uber e o controle por programação: de carona para o Século XIX. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (org.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. pp. 130-146.

DELGADO, Gabriela Neves. *Direito fundamental ao trabalho digno*. 2. ed. São Paulo: LTr, 2015.

FONTES, Virgínia. Capitalismo em tempos de uberização: do emprego ao trabalho. *Marx e o Marxismo* – Revista do NIEP-Marx, v. 5, n. 8, pp. 45-67, 2017.

IBRAHIM, Fábio Zambitte. *A previdência social no estado contemporâneo: fundamentos, financiamento e regulação*. Niterói: Impetus, 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *PNAD Contínua 2017*. Rio de Janeiro: IBGE, 2017. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/media/com_mediaibge/arquivos/08933e7cc526e2f4c3b6a97cd58029a6.pdf>. Acesso em: 14 jul. 2019.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. Uber e o uso do marketing da economia colaborativa. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (org.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017. pp. 77-88.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. Secretaria de Previdência. *Anuário Estatístico da Previdência Social 2017*. Brasília: MF/DATAPREV, 2017. Disponível em: <<http://sa.previdencia.gov.br/site/2019/04/AEPS-2017-abril.pdf>>. Acesso em: 14 jul. 2019.

OITAVEN, Juliana Carreiro Corbal; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE, Cássio Luís. *Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos*. Brasília: Ministério Público do Trabalho, 2018.

ROGERS, Brishen. The social costs of Uber. *University of Chicago Law Review Dialogue*, v. 82, p. 85, 2015.

SLEE, Tom. *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*. Tradução João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

STANFORD, Jim. *Subsidising billionaires: simulating the net incomes of UberX drivers in Australia*. The Australia Institute, 2018.

Recebido em: 19/03/2020
Aprovado pelo Conselho Editorial