

A regulação dos trabalhadores de aplicativos de transportes privados de passageiros: analisando o PL 12/2024 *versus* PL 536/2024, e suas possíveis abordagens dos direitos sociais da Constituição de 1988

The regulation of workers in private passenger transport applications: analyzing PL12/2024 versus PL 536/2024, and their possible approaches to the social rights inside Constitution of 1988

Rebeca da Silva Cantinha *
Diego Nieto de Albuquerque **

Submissão: 30 abr. 2024

Aprovação: 4 jul. 2024

Resumo: O presente estudo parte da análise momentânea do processo regulatório o qual o país tem enfrentado no tema dos trabalhadores por aplicativos - que, dentre as diversas classificações usadas pela pesquisa especializada, mais se aproxima da ideia de “trabalhadores de plataformas *on demand*” de meios de transporte. A pesquisa tem sua metodologia à verificação sintética e comparação básica dos dois principais projetos de lei do momento: o PL 12/2024 (encabeçada pelo Executivo e parte da bancada governista) e o PL 536/2024 (enfeixada por outra parte do Legislativo em interação mais estreita com os trabalhadores), numa dinâmica dos modelos propostos e seu possível (ou não) tangenciamento com os direitos fundamentais socio-laborais da CF/1988. A técnica usada passa pela observação documental e exploratória dos textos legislativos, e as evidências sociais coligidas no processo em análise. Embora necessários, nenhum dos projetos traz em si mesmo um texto mais ideal às necessidades atuais dos trabalhadores. Mais interessante seria que ambos fossem juntados, preservando seus aspectos mais protetivos aos motoristas e formalizando melhor a profissionalização

* Pós-graduanda em Direito do Trabalho e Previdenciário pela Faculdade Central do Recife – FACEN. Pesquisadora. rcantinha@gmail.com.

** Doutor em Direito pela Universidade Argentina John F. Kennedy - UK. Mestre em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco - UFPE. Membro da Academia Pernambucana de Direito do Trabalho (APDT). Membro do Instituto dos Advogados de Pernambuco (IAP). Membro do Instituto dos Advogados do Brasil (IAB). Advogado. Professor da Universidade Frassinetti do Recife (Unifafire), Universidade Salgado de Oliveira (Universo) e da Faculdade Central do Recife – FACEN. diegonieto84@gmail.com.

desta atividade em harmonia aos parâmetros constitucionais sociais. O tema é palpitante à coletividade e ao grupo dos trabalhadores envolvidos, justificando a contribuição acadêmica sobre seu objeto.

Palavras-chave: trabalhadores de plataformas; PL 12/2024; PL 536/2024; legalização profissional; direitos sociais constitucionais; proteção de direitos.

Abstract: *The present study starts from the momentary analysis of the regulatory process that Brazil has faced on the topic of app workers - which, among the various classifications used by specialized research, comes closest to the idea of "on demand platform workers" in the transportation area. The methodology of this research is the synthetic verification and basic comparison of the two main bills of the moment: PL 12/2024 (headed by the executive and part of the government bench) and PL 536/2024 (fronted by another part of the legislature in closer interaction with the workers), in a dynamic of the proposed models and their possible (or not) conflict with the fundamental socio-labor rights of 1988 Brazilian Federal Constitution. The technique used involves documentary and exploratory observation of legislative texts, and social evidences collected in the process under analysis. Although necessary, none of the bills provides a text that is ideal for the current needs of the workers. It would be more interesting if both bills were combined, preserving their more protective aspects for workers and better formalizing the professionalization of this activity in harmony with constitutional parameters. The topic is of big interest to the community and the group of workers involved, justifying the academic contribution on its subject.*

Keywords: *digital platforms workers; Brazilian Bill number 12/2024; Brazilian Bill number 536/2024; professional legalization; constitutional social rights; rights protection.*

Sumário: 1 Introdução | 2 A plataforma Uber, os direitos dos trabalhadores e os projetos de lei | 3 Discutindo os projetos de lei | 3.1 Um breve histórico | 3.2 PLP 12/2024 versus PL 536/2024 | 3.2.1 Detalhando o PLP 12/2024 em face aos direitos fundamentais garantidos na Constituição Federal de 1988 | 3.2.2 Uma análise do PL 536/2024 em relação aos direitos fundamentais garantidos na Constituição Federal de 1988 | 3.2.3 Completando o raciocínio | 4 Conclusão

1 Introdução

Após a pandemia de covid-19, o contexto dos motoristas da Uber sofreu alterações em todo o mundo, levantando debates importantes sobre a formalização e normatização desta atividade. Embora formalmente parceiros da empresa, na prática os motoristas da Uber atuam, como empregados dela, dedicando seu tempo de forma praticamente integral a esta atividade, e realizando diversas mudanças em suas vidas cotidianas a fim de se adequarem às exigências da empresa que possui uma relação de supremacia com os motoristas, impondo tarifas, e excluindo os colaboradores da plataforma.

O desenvolvimento tecnológico, a praticidade e a popularização de aplicativos (dos mais diversos), culminou no aumento significativo do número de indivíduos que recorrem a estas ferramentas de transporte individual de passageiros, aumentando também o número de cidadãos que se cadastram para a prestação de serviço nestas plataformas como fonte de renda (principal, ou suplementar).

Este cenário trouxe à tona a urgência sobre a regulamentação desta atividade profissional, de modo a garantir que direitos trabalhistas não sejam suprimidos, encobertos por uma falsa relação de prestação de serviço livre e independente. Também, sendo necessária a garantia de uma segurança social mínima a estes trabalhadores.

No presente trabalho serão discutidos dois dos recentes projetos de lei que se destacaram por um texto mais robusto e abrangente quanto às aspirações dos motoristas de aplicativos, e por suas propostas mais concretas frente ao cenário atual destes trabalhadores, com a correlação aos direitos fundamentais sociais mais básicos da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CF/1988).

2 A plataforma Uber, os direitos dos trabalhadores e os projetos de lei

A Uber, principal empresa operadora de aplicativo para transporte urbano privado individual de passageiros atualmente, chegou ao Brasil em 2014, no Rio de Janeiro e, em seguida, em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. Hoje já se faz presente em mais de 500 cidades do país, incluindo todas as capitais e principais regiões metropolitanas (Uber, 2023), sendo o exemplo mais conhecido de aplicativo de trabalho *on-demand*¹ (Oitaven; Carelli; Casagrande, 2018).

1 Trabalho *on-demand* pode ser compreendido como um modelo que é utilizado em todo o

Diante da urgente formalização dessa atividade, por meio da elaboração de um instrumento legal capaz de definir os parâmetros mínimos, a fim de diminuir as desigualdades e impedir abusos nesta relação contratual de prestação de serviços, o Poder Executivo propôs em 5 de março de 2024 um Projeto de Lei Complementar n. 12/2024 (PLP 12/2024) que traz em seu escopo uma série de definições concernentes ao sistema de trabalho: limitação de tempo para a prestação diária do serviço, alíquotas pré-definidas de contribuição previdenciária, remuneração mínima ao trabalhador, entre outros direitos específicos que serão discutidos neste artigo (Brasil, 2024a).

Contudo, o conteúdo do projeto parece não ter agradado à maior parcela interessada: os motoristas de aplicativos, pois, segundo eles, os parâmetros estabelecidos no PLP podem engessar o desempenho dos motoristas, limitando o ganho financeiro e abrindo possibilidades de limitação pelas plataformas das horas trabalhadas pelo prestador, conseqüentemente, diminuindo seu ganho (Catto, 2024; Lucena, 2024; Soares, 2024).

Noutro lado, os motoristas de aplicativos, por meio de uma Frente Parlamentar coordenada pelo deputado Daniel Agrobom (PL-GO), haviam proposto (em 4 de março de 2024) um projeto de lei que vai na contramão do PLP 12/2024 proposto pelo Executivo, com cálculo de remuneração mais condizente com a realidade dos motoristas, instituindo o conceito de *markup*² que reflete melhor os custos fixos e variáveis dos motoristas, incidindo, ainda, um lucro de 20% sobre a remuneração final do trabalhador (Brasil, 2024b).

Este artigo propõe uma discussão dos artigos PLP 12/2024, em contraposição ao PL 536/2024, à luz de suas possíveis vantagens e desvantagens para o trabalhador, de forma exploratória, numa observação perfunctória aos direitos fundamentais sociais previstos na

2 mundo, no qual uma empresa utiliza trabalhadores disponíveis em uma “nuvem” de dados, a fim de suprir demandas imediatas de seus clientes, utilizando para isso aplicativos de acesso por aparelhos eletrônicos (principalmente os portáteis, como o celular). Conforme classificação já empregada no estudo publicado pelo Ministério Público do Trabalho (Oitaven; Carelli; Casagrande, 2018, p.16), esta será a nomenclatura utilizada neste artigo.

- 2 Conforme a redação do projeto: “Art. 22. Fica instituída a metodologia de precificação da prestação de serviço do MASMU*, denominada *markup*, que disponibilizará o valor médio por municipalidade por categoria de veículo.” (Brasil, 2024b). Assim, a ideia de *Markup* consiste em uma técnica de adicionar uma margem de lucro a um custo direto para determinar o preço de venda de um produto ou serviço, englobando os custos com a manutenção, abastecimento, impostos e depreciação dos veículos, sem esquecer dos custos com o acesso à internet que permite a inclusão dos trabalhadores nas plataformas de transporte. (*MASMU: Motorista Autônomo de Serviços de Mobilidade Urbana).

Carta Constitucional (basicamente previstos no capítulo II do Título II), e conforme os dados atualmente disponíveis na literatura especializada.

3 Discutindo os projetos de lei

3.1 *Um breve histórico*

Em 2019 já se discutia na Câmara dos Deputados a possibilidade de limitar a taxa de serviço retida pelas plataformas utilizadas pelos motoristas. Com o advento da covid-19 as discussões foram interrompidas, retornando após a pandemia, considerando que a situação dos trabalhadores das plataformas de transporte individual continuou a mesma, senão pior. Em decorrência das taxas impostas e das diversas limitações que os aplicativos obrigavam aos seus motoristas, observou-se que o rendimento auferido por eles vem diminuindo paulatinamente, tornando a execução da atividade extremamente penosa e desestimulante.

Embora o PLP 12/2024, proposto pelo Poder Executivo brasileiro, tenha surgido trazendo a urgência de regularização, organização e interações ocorridas dentro das plataformas de aplicativos de transportes urbanos individuais, pode se dizer que o mesmo “tomou carona”, inspirando-se em “PLs” anteriores de mesmo enfoque, frutos de diversas discussões e proposições que surgiram desde o estabelecimento da Uber no Brasil, e o aparecimento de outras plataformas de aplicativos de transporte individual de passageiros no país.

Projetos de lei anteriores ao PLP 12/2024, demonstram que as discussões em torno do cenário dos aplicativos de transporte urbano vêm de muito tempo, antes mesmo da pandemia de covid-19. Vejamos, o PL 1.584/2015 do Deputado Paulo Teixeira (PT-SP) determinava a sujeição da prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros intermediados por aplicativos, ou outros serviços tecnológicos, à autorização do poder público, sob argumento de que os serviços de táxis estão submetidos a tal concessão de autorização para funcionamento. Este PL encontra-se arquivado (Brasil, 2015).

O PL 5.587/2016 de autoria dos deputados Carlos Zarattini (PT/SP), Luiz Carlos Ramos (PTN/RJ), Osmar Serraglio (PMDB/PR) e outros, tinha como objeto designar aos municípios e ao Distrito Federal a regulamentação do serviço de transporte individual remunerado por meio de aplicativos, adicionando, ainda, algumas exigências, como licença e placa específica (Brasil, 2016). Este PL foi transformado na Lei

Ordinária n. 13.640/2018 que altera a Lei n. 12.587, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros (Brasil, 2018).

Outro exemplo seria o PL 58/2020, proposto em 04 de fevereiro de 2020 pelo deputado Alexandre Frota (PSDB-SP) que propunha limitar em 20% o valor cobrado do motorista, a fim de evitar abusos na relação contratual entre trabalhadores e plataformas. Na época, o deputado Rodrigo Coelho (PSB-SC) votou pela rejeição do texto, sob o argumento de que o Estado não deveria interferir na iniciativa privada; do contrário, isto limitaria a liberdade de escolha do usuário, minando a concorrência e a possibilidade de preços e serviços diferenciados para o consumidor; contudo, o projeto continua em tramitação (Brasil, 2020).

Antes, o PL 448/2019 do deputado Igor Timo (PODE-MG), que consistia em uma apresentação do Projeto de Lei do Senado n. 421 de 2017, de autoria do Senador Lindbergh Farias, arquivado ao final da 55ª Legislatura, conforme o art. 332 do Regimento Interno da Câmara do Senado Federal, já havia proposto o limite de 10% à taxa cobrada pelos aplicativos aos motoristas, sob a justificativa de que, embora os aplicativos de transportes individuais de passageiros sejam uma saída encontrada pelos brasileiros no enfrentamento da crise econômica, marcada por desemprego e queda de renda, as empresas não podem se valer da necessidade dos motoristas parceiros para praticar taxas “exploratórias” (Brasil, 2019). Este PL também se encontra arquivado.

Um projeto de lei mais recente, apresentado em 01 de junho de 2022, atualmente em tramitação na Câmara dos Deputados, o PL 1.471/2022, proposto pelos Deputados Felício Laterça (PP/RJ) e Delegado Pablo (União Brasil), trouxe diversos parâmetros para uma padronização na relação entre motoristas e plataformas de transporte, entre eles o estabelecimento de valor mínimo a ser repassado aos motoristas pelas plataformas, considerando os custos com a manutenção do veículo, combustível, entre outros, e a obrigatoriedade de exibição ao passageiro de todas as taxas que compõem a tarifa (Brasil, 2022). Este PL assemelha-se ao projeto proposto pelo Presidente da República em março de 2024.

Todos estes projetos de lei, de alguma maneira, propõem alterar a Lei n. 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dando definições básicas dos modos de transportes, serviços e infraestruturas para garantir o deslocamento de pessoas e cargas nos territórios municipais, estabelecendo princípios fundamentais para a mobilidade urbana, diretrizes para a regulação dos transportes públicos e privados de passageiros, e os direitos dos usuários e competências de cada ente da federação neste objeto (Brasil, 2012).

3.2 PLP 12/2024 versus PL 536/2024

3.2.1 Detalhando o PLP 12/2024 em face aos direitos fundamentais garantidos na Constituição Federal de 1988

Como observado, há certo tempo que a temática dos trabalhadores de aplicativos em transporte individual urbano³ vem permeando as discussões do Legislativo brasileiro. Após tantas propostas do Congresso Nacional, chegou a vez da própria Presidência da República lançar o seu projeto na intenção de solucionar a questão dos motoristas trabalhadores de aplicativos.

O PLP 12/2024 trouxe em seu escopo 18 artigos, que abrangem temas como carga horária máxima de trabalho; alíquotas de contribuição previdenciária mínima; formalização e empoderamento do sindicato da categoria; diretrizes de relacionamento entre trabalhador e empresa do aplicativo; obrigatoriedade de transparência nas remunerações e nos critérios de designação das viagens para cada motorista; a obrigatoriedade de adoção de ações a fim de garantir a segurança dos motoristas e inibir os abusos aos trabalhadores (Brasil, 2024a).

Ao que parece, no entanto, os parâmetros estabelecidos não agradaram os motoristas de aplicativos. A proposta abre a possibilidade de limitação a 12 horas/dia de serviços prestados às plataformas; além disso, o valor mínimo proposto por trabalho/hora, segundo os motoristas dos aplicativos, não cobre os custos com a manutenção dos veículos e combustível. Também o valor estabelecido para a contribuição previdenciária estabelecida pelo PLP não agradou a esta população (Catto, 2024; Lucena, 2024; Soares, 2024). A seguir serão analisados perfunctoriamente os aspectos abordados pelo PLP 12/2024.

Nos **três primeiros artigos** do PLP 12/2024, os conceitos inerentes à relação entre motoristas e empresas operadoras de aplicativos de transporte individual urbano são estabelecidos, caracterizando estes motoristas como “trabalhadores autônomos por plataforma” (expressão dada pela proposta). Destaca-se a importância do cadastro dos dados dos trabalhadores dentro das normas de proteção dos dados pessoais

3 Como já explicado anteriormente, embora a literatura especializada e pesquisadores têm realizado intensos debates sobre a melhor das nomenclaturas e classificações desses tipos de trabalhadores, seguiremos aqui a ideia de que esses trabalhadores realizam trabalho *on demand* por meio de aplicativos e plataformas, conforme classificação já usada nas pesquisas do Ministério Público do Trabalho (Oitaven; Carelli; Casagrande, 2018, p. 16).

sensíveis, e abre-se uma diferenciação para este tipo de trabalhador, estabelecendo a liberdade de escolha do motorista quanto aos dias, horários e períodos em que prestará serviço ao aplicativo.

O **artigo 3º** do PLP 12/2024 determina a existência de sindicatos representativos da classe dos motoristas e das empresas de aplicativos, para negociações e celebração de acordos ou convenções coletivas, inclusive para outros direitos não previstos neste PLP. No **artigo 4º** deste mesmo documento é prevista a possibilidade de dissídio coletivo por ocasião de recusa das partes à negociação ou arbitragem; no entanto, o acordo extrajudicial é estimulado antes de demandas no judiciário. Nesses pontos, o texto só reforça o direito fundamental à livre associação sindical e representação coletiva por seu intermédio, conforme o art. 8, III, VI da CF/1988; ou o reconhecimento das convenções e acordos coletivos, consoante art. 7, XXVI da CF/1988; ou o direito à facultatividade do poder normativo da Justiça por meio do dissídio coletivo, como previsto no art. 114, § 2º da CF/1988. Chama atenção a regra que a negociação coletiva não poderá derrogar a pactuação de caráter individual.

Ainda, o **artigo 3º** estabelece a não exclusividade de cada trabalhador a uma plataforma, podendo prestar serviço a várias operadoras de aplicativos ao mesmo tempo; no entanto, no prazo máximo de doze horas de serviço por dia, inexistindo a possibilidade de exigência de tempo mínimo. Neste ponto, o projeto vai na contramão do texto constitucional no art. 7, XIII, XIV e XV, que estabelece a duração máxima de 8h de trabalho/dia, não ultrapassando 44h/semanais, sendo de no máximo 6 horas a jornada ininterrupta, e garantido o descanso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos.

As empresas gestoras dos aplicativos são estimuladas no **artigo 5º** deste projeto de lei complementar a implementar práticas de aperfeiçoamento profissional e garantias de segurança aos seus trabalhadores, bem como para coibir fraudes, abusos ou uso inadequado da plataforma, ações reforçadas no **artigo 12** do texto. Tal condição já foi assegurada no art. 7, XXII, da CF/1988. Este artigo (quinto) determina também a possibilidade de monitoramento da execução e trajeto de cada trabalhador, bem como a utilização de avaliações, tanto para os trabalhadores, quanto para os usuários, inclusive com a aplicação de sanções como suspensões, bloqueios ou exclusões. Ressaltando-se que, quando da exclusão de forma unilateral do motorista pela empresa de aplicativo, ficará garantido o direito de defesa, assegurado no **artigo 6º** do PLP 12/2024.

Embora os artigos anteriores tragam claros elementos de subordinação à luz do art. 2, *caput* da CLT, no **artigo 5º** deste PLP 12/2024 resta dito expressamente que não existe vínculo empregatício configurado entre estes e a empresa de aplicativo, mesmo na hipótese de ações de benefícios e incentivos, sejam eles financeiros ou não, por parte da plataforma para o trabalhador.

No **artigo 7º** do PLP 12/2024 são estabelecidos os princípios norteadores dos serviços nas plataformas de aplicativos de transporte urbano individual de passageiros, com destaque para o princípio da transparência, esmiuçado no **artigo 8º** do PLP que abrange o acesso do motorista a todo o seu histórico e interações na plataforma, critérios de ofertas de viagens, motivos de sanções, composição pormenorizada de sua remuneração, entre outros aspectos.

A composição da remuneração do trabalhador, aliás, é caracterizada no **artigo 9º** do PLP 12/2024. Valores mínimos de repasse ao motorista são definidos, vedando a limitação de viagens aos trabalhadores, como forma de evitar repasses maiores, e estipulando a complementação pela empresa do repasse mensal para aqueles motoristas cujo valor recebido pelas horas trabalhadas seja inferior ao estabelecido neste artigo. A CF/1988 já garantiu no art. 7, IV e VII como direito indisponível um salário-mínimo, fixado em lei; logo, os valores estabelecidos neste PL nada mais são do que o reflexo da garantia fundamental já prevista na CF/1988.

O PLP 12/2024 buscou, ainda, garantir a estes trabalhadores os benefícios oriundos da contribuição previdenciária, estabelecendo em seu **artigo 10** as alíquotas destinadas à contribuição de motoristas e empresas. As obrigações quanto ao repasse de informações e prazos específicos também estão definidas. As alterações pertinentes na Lei 8.212/1991 que dispõe sobre a organização da Seguridade Social estão previstas no **artigo 11** do PLP. Tais parâmetros nada mais são do que a materialização de outra garantia fundamental assegurada nos arts. 6, 193 a 195 da CF/1988, que, aliás, define muito bem o trabalho como direito indisponível do cidadão, e base da ordem social, objetivando o bem-estar e lei social. No que tange à Previdência Social, este é um aspecto de grande importância para os motoristas de aplicativos, visto que estão expostos diariamente em sua prática profissional aos perigos de acidentes de trânsito e outras fatalidades urbanas.

Os pagamentos, recibos e notas fiscais referentes à prestação dos serviços nas plataformas, e a fiscalização da prestação destas informações ficarão a cargo da Receita Federal do Brasil e do Ministério

do Trabalho e Emprego, por meio de seus órgãos específicos, estão discriminados nos **artigos 13 e 14**. O não cumprimento das disposições tratadas neste PLP sujeitará a empresa ao pagamento de multa administrativa de, até, cem salários-mínimos, sem prejuízo de outras sanções cabíveis, conforme definido no **artigo 15**.

Os **três últimos artigos** deste PLP esclarecem a inadequação dos motoristas das plataformas de aplicativos ao Simples Nacional; revogam a exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do INSS e estabelecem um *vacatio legis* de quatro meses para cumprimento da lei complementar que se originará deste PLP.

3.2.2 Uma análise do PL 536/2024 em relação aos direitos fundamentais garantidos na Constituição Federal de 1988

Na contramão do PLP 12/2024, a Frente Parlamentar em Defesa dos Motoristas de Aplicativos, coordenada pelo deputado Daniel Agrobom (PL-GO), propõe o Projeto de Lei n. 536/2024 (Brasil, 2024b). Este PL traz em seus 28 artigos propostas não limitando as horas de trabalho, nem estabelecendo percentuais de contribuição previdenciária para os trabalhadores, entre outras diferenças gritantes que, segundo os motoristas, a tornam muito mais adequada aos anseios da categoria do que a proposta do Executivo (Melo, 2024; Souto, 2024).

O PL 536/2024 formaliza em seus **quatro primeiros artigos** as definições do MASMU – Motorista Autônomo de Serviços de Mobilidade Urbana, os tipos de operadoras de transportes urbanos para as quais este motorista presta serviço (Operadora de Tecnologia para Mobilidade Urbana – OTMU ou Operadora de Transporte Privado Individual de Passageiros – OTPP), as relações contratuais entre os trabalhadores e as empresas, submetidas, subsidiária e supletivamente, às normas prescritas nos capítulos XIII (contrato de corretagem) e XIV (contrato de transporte), do Livro I da Parte Especial do Código Civil, Lei n. 10.406, de 2002 (CCiv/2002). O **artigo 11**, reforçando o modelo jurídico, fixa que o MASMU “não terá vínculo de emprego ou sociedade” com as empresas.

O capítulo II, que abrange os **artigos 5º ao 9º** deste projeto, traz a qualificação da atividade profissional de MASMU, seus direitos, que incluem as informações concernentes ao passageiro, local de partida e de chegada, distâncias em quilômetros, entre outros, proibindo a exigência de métricas que beneficiam apenas as empresas operadoras dos transportes e tecnologias para a mobilidade urbana; bem como as punições por cancelamentos, naquelas situações caracterizadas no

projeto de lei que configuram risco ao patrimônio ou à segurança do motorista. Nesse ponto, há aproximação da CF/1988, art. 7, XXII e XVIII, encarregando ao empregador a segurança do trabalhador.

No Capítulo III (**artigos 10 ao 11**) são estabelecidas as condições de contrato entre as empresas operadoras e os motoristas, devendo ficar claros os direitos e deveres destes trabalhadores, o percentual da empresa pela intermediação no serviço de transporte, as condições e prazos para repasse dos valores dos motoristas, a possibilidade de rescisão unilateral do contrato pela operadora, desde que comunicada com antecedência mínima de 30 dias e, em caso de terem sido feitos investimentos consideráveis pelo motorista para execução de seu trabalho, essa rescisão só produzirá efeito depois de transcorrido o prazo compatível com a natureza e o vulto dos investimentos realizados pelo trabalhador, conforme o parágrafo único do artigo 473 do CCiv/2002. Valendo lembrar que o aviso-prévio, a proteção à remuneração e contra a despedida arbitrária já são aspectos garantidos pela CF/1988 em seu art. 7, incisos I, X e XXII.

Os Capítulos IV, V e VI (**artigos 13 ao 18**) tratam da defesa dos motoristas nos casos de demandas administrativas e criminais, estabelecendo diferenças entre *denúncia* e *reclamação* na esfera administrativa, e regulamentando a forma de comunicação aos trabalhadores das demandas e notícias-crime que lhe sejam afetas, bem como das possíveis sanções a que estejam sujeitos. Considerando que o direito à defesa e ao amplo contraditório é um direito fundamental garantido pela CF/1988 em seu art. 5º, LV, o PL estabelece nada mais do que a garantia à defesa do trabalhador em casos de processos judiciais e administrativos.

No capítulo VII, **artigo 19**, são definidas as condutas passíveis de punição com afastamento do motorista; e no **artigo 20** deste PL são discriminadas as práticas consideradas abusivas pela operadora contra o motorista.

Os demais oito artigos que finalizam este projeto tratam sobre a remuneração dos motoristas, e aqui encontra-se o ponto nevrálgico da discrepância entre o PLP 12/2024 e o PL 536/2024, visto que, diferentemente do primeiro, o PL 536/2024 estabelece uma metodologia própria de precificação do serviço dos motoristas, que concatena o valor do km/rodado, e o valor do minuto trabalhado, conforme cada localidade e tipo de veículo utilizado para o trabalho, contemplando os custos operacionais, e garantindo uma margem de lucro mínima de 20%

para o motorista, reajustados conforme o Índice Nacional de Preços ao Consumidor – IPCA.

Assim como o PLP 12/2024, o PL 536/2024 também contempla a formalização de organizações associativas e sindicais da categoria dos Motoristas Autônomos de Serviços de Mobilidade Urbana, sendo responsabilidade destas a fiscalização dos valores estabelecidos para repasse aos motoristas trabalhadores das operadoras de transportes particulares urbanos.

3.2.3 Completando o raciocínio

A caracterização da categoria dos motoristas de aplicativos de transportes particulares urbanos surge como um fio de esperança de alguma formalização, tão necessária aos trabalhadores e serviços prestados nas plataformas de aplicativos de transporte individual urbano. Como colocado por Greggo *et al.* (2022), estas plataformas vendem uma ideia ilusória de empreendedorismo para descaracterizar vínculos trabalhistas, sem perder o controle sobre os motoristas. Também, Casagrande, Zamora e Oviedo (2021) já haviam declarado que tratar o motorista de Uber como empreendedor serve apenas como um tampão conceitual da precariedade, conferindo legitimidade para toda relação de exploração, inferindo, ainda que “o uberizado não só não é um empreendedor como, de fato, é um trabalhador precarizado com facilidades flexíveis” (p. 20).

Segundo Abílio (2020), as empresas perceberam que poderiam se desvencilhar dos encargos e responsabilidades trabalhistas, sem perder o controle de suas cadeias produtivas, por meio do autogerenciamento e da participação do próprio trabalhador na administração de sua produtividade e, assim, manter o controle e a gestão dos resultados sob o domínio das plataformas.

No que concerne à flexibilidade de horários e dias, como bem apontado por Vallejos Rivero (2021), isto não é, de fato, uma desvantagem para a plataforma, visto que o mecanismo é, na realidade, fazer o trabalhador se identificar com os objetivos da empresa, tornando-o um cooperador que veste a camisa, sentindo ser um parceiro, não funcionário da plataforma.

Na prática, o que se observa é que esse novo modelo de trabalho que surge transfere ao trabalhador os custos e encargos, e o gerenciamento de seu tempo e suas atividades, embora, ainda, controlados pelo empregador, como bem colocou Abílio e Santiago (2024). Ao final, o que

resta é a fragmentação de direitos trabalhistas e enfraquecimento da dignidade do trabalhador. Há que se lembrar, no entanto, que o trabalho humano não pode ser considerado um mero serviço, um produto que se adquire em um mercado, despersonalizado e mecanizado, fruto tão somente da oferta e da procura, como qualquer outra mercadoria disponível.

4 Conclusão

Observando-se os projetos que surgiram até o momento, é perceptível que a grande preocupação dos trabalhadores e parlamentares ainda se fixa muito mais na questão econômica do que nos direitos dos trabalhadores, e/ou sua consciência previdenciária. Muito se discute sobre impostos, tarifas, taxas e percentuais de repasse, mas pouco sobre aposentadoria, auxílio-doença e maternidade, férias e verbas trabalhistas de um modo geral.

Mesmo necessários, os dois projetos (PLP 12/2024 e PL 536/2024) carecem, ainda, atingir um modelo de garantia de direitos a partir do reconhecimento de vínculo empregatício, embora este último seja contraditório com as aspirações da categoria.

O PLP 12/2024, em comparação com o PL 536/2024, financeiramente, mostra-se nitidamente menos favorável aos trabalhadores, ao que parece. Enquanto o primeiro estabelece alíquotas fixas, e uma contribuição previdenciária específica, o PL 536/2024 se baseia no *markup* para precificação dos serviços dos motoristas, o que garante um ressarcimento dos custos operacionais na execução diária de suas atividades.

Observa-se também um hiato perigoso na regulamentação da carga-horária máxima permitida aos trabalhadores. Embora o PLP 12/2024 traga uma delimitação de, no máximo 12 h/dia permitidas aos motoristas, sob o ponto de vista da saúde pública, isto passa ao largo de uma ferramenta de garantia do bem-estar físico e mental do trabalhador, em confronto inclusive aos parâmetros sociais-laborais do art. 7 da CF/1988.

Sob as relações coletivas, o PL 536/2024 carece de determinações específicas abrangidas pelo PLP 12/2024. Também este último é mais incisivo nas obrigações das empresas adotarem estratégias de proteção da segurança dos trabalhadores, e investimentos na formação e aperfeiçoamento de seus colaboradores, aspectos não abordados no PL 536/2024.

De um modo geral, observa-se que o PLP 12/2024 tem um viés ainda pouco interessante do ponto de vista da retribuição ao serviço do trabalhador, porém, sua abordagem é voltada para a criação de um motorista mais profissionalizado, inclusive com um acesso mais transparente aos seus dados e rendimento dentro da plataforma de trabalho. Enquanto o PL 536/2024 oferece maior liberdade e rentabilidade ao motorista, cria um cenário, ainda, pouco profissionalizado no que diz respeito às formalidades da profissão.

Cabe ressaltar, ainda, que nenhum dos dois projetos de lei contempla a categoria dos entregadores de *delivery* por aplicativos, que, assim como os motoristas, são uma categoria que muito cresceu nos últimos tempos, porém, permanece descoberta e sem a formalização de suas atividades.

Por fim, embora nenhum dos dois projetos de lei seja dispensável, do ponto de vista do processo de amadurecimento ao debate social, certamente, a categoria dos trabalhadores de plataformas seria mais beneficiada se ambos fossem juntados em seus aspectos mais protetivos ao trabalhador, mormente no que trata ao reconhecimento do vínculo empregatício, ainda que respeitadas as peculiaridades da categoria em formação, sem esquecer dos não-motoristas dos transportes individuais de passageiros (aqui se enquadrando os entregadores e outras categorias).

Assim, é provável que os referidos projetos (ainda que aprovados integralmente ou com ajustes) sejam submetidos à análise constitucional posterior em face de seus parâmetros de proteção inseridos na CF/1988, considerando, ainda, o universo laboral mundial de trabalhadores (motofretistas, domésticos, professores, advogados, jornalistas, e profissionais de saúde, entre outros) que vem sucumbindo ao fenômeno da uberização; e nesse sentido, o estabelecimento de obrigações constitucionais mínimas por parte do empregador pode servir como um mecanismo de freio à fragilização, flexibilização e informalização que se observa atualmente nas relações produtivas.

Referências

ABÍLIO, L. C. Uberização: a era do trabalhador just-in-time. *Estudos avançados*, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, jan./abr. 2020.

ABÍLIO, L. C.; SANTIAGO, S. M. *Dossiê das violações dos direitos humanos no trabalho uberizado: o caso dos motofretistas na cidade*

de Campinas. Campinas: Diretoria executiva de Direitos Humanos, Unicamp, 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei n. 1584, de 19 de maio de 2015*. Altera a Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre a prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros por intermédio de aplicativo ou de qualquer serviço tecnológico. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2015. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=1279382>. Acesso em: 30 mar. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei n. 5587, de 15 de junho de 2016*. Altera a redação dos incisos VIII e X do artigo 4º e do artigo 12 na Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012 e acrescenta o art. 12-C na mesma Lei. Altera o artigo 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2016. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2088280>. Acesso em: 30 mar. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei n. 448, de 05 de fevereiro de 2019*. Regulamenta limite máximo de comissão cobrada pelas empresas de transporte remunerado privado individual. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2019. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2191126>. Acesso em: 30 mar. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei n. 58, de 04 de fevereiro de 2020*. Altera as disposições da Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012, artigo 11-A, para inserir o limite de remuneração dos serviços de plataforma digital. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2020. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2236395>. Acesso em: 30 mar. 2024

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei n. 1471, de 01 de junho de 2022*. Altera a Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer diretrizes de remuneração de motoristas do transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2022. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2325768>. Acesso em: 24 mar. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei n. 536, de 04 de março de 2024*. Regulamenta a profissão de Motorista Autônomo de Serviços de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024b. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419137>. Acesso em: 30 mar. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei Complementar n. 12, de 05 de março de 2024*. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024a. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243>. Acesso em 30 mar. 2024.

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 1º 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: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 24 jul. 2024.

BRASIL. *Lei n. 13.640, de 26 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: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm. Acesso em: 24 jul. 2024.

CASAGRANDE, L.; ZAMORA, M. A. M.; OVIEDO, C. F. T. Motorista de Uber não é um empreendedor. *Revista de Administração Mackenzie*, São Paulo, v. 22, n. 2, p. 1-24, 2021.

CATTO, A. Motoristas de apps: entenda o projeto e veja argumentos a favor e contra – e qual o caminho até virar lei. *G1 Globo*, [São Paulo],

8 de março de 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2024/03/08/motoristas-de-apps-entenda-o-projeto-e-veja-argumentos-a-favor-e-contra-e-qual-o-caminho-ate-virar-lei.ghtml>. Acesso em: 24 mar. 2024.

GREGGO, J. P.; LUCCA, S. R.; AZEVEDO, V.; BANDINI, M. Percepção de motoristas de Uber sobre condições de trabalho e saúde no contexto da Covid-19. *Saúde Debate*, Rio de Janeiro, v. 46, n. 132, p. 93-106, jan./mar. 2022.

LUCENA, T. Motoristas de aplicativos do estado se posicionam contra a PL de regulamentação da profissão assinado por Lula. *Diário de Pernambuco*, Recife, ano 198, n. 67, 5 março 2024. Disponível em: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/economia/2024/03/motoristas-de-aplicativos-do-estado-se-posicionam-contra-a-pl-de-regul.html>. Acesso em: 24 março 2024.

MELO, J. Nova lei Uber: além de Lula, deputados criam novo PL com mudanças na regulamentação dos motoristas; veja. *JC - NE10*, [Recife], 2024. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/jamildo/2024/03/10/nova-lei-uber-alem-de-lula-deputados-criam-novo-pl-com-mudancas-na-regulamentacao-dos-motoristas-veja.html>. Acesso em: 28 abr. 2024.

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

SOARES, R. Uber: contrários ao Projeto de Lei dos Aplicativos se organizam para uma nova proposta. Veja as sugestões. *Jornal do Comércio*, Recife, ano 102, 8 março 2024. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2024/03/08/uber-contrarios-ao-projeto-de-lei-dos-aplicativos-se-organizam-para-uma-nova-proposta-veja-as-sugestoes.html#:~:text=%E2%80%9CN%C3%B3s%2C%20motoristas%20de%20aplicativos%2C,%C3%A0%20introdu%C3%A7%C3%A3o%20de%20novos%20tributos>. Acesso em: 21 mar. 2024.

SOUTO, M. Motoristas de aplicativo protestam na Esplanada contra

Projeto de Lei. *Correio Braziliense*, Brasília, DF, 13 de março de 2024. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2024/03/6817939-motoristas-de-aplicativo-protestam-na-esplanada-contra-projeto-de-lei.html>. Acesso em: 28 abr. 2024.

UBER. Fatos e dados sobre a Uber. *Uber Newsroom*, São Paulo, 1 nov. 2023. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber>. Acesso em: 24 mar. 2024.

VALLEJOS RIVERO, O. Mecanismos de control de la plataforma Uber sobre sus conductores sociados em la Región Metropolitana de Chile. *Revista CUHSO*, Temuco, v. 31, n. 1, p. 391-416, jul. 2021.