

I ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITOS SOCIAIS, SEGURIDADE E PREVIDÊNCIA SOCIAL

JOSÉ RICARDO CAETANO COSTA

SIMONE MARIA PALHETA PIRES

VALTER MOURA DO CARMO

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás

Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul

Secretário Executivo - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - Unimar/Uninove – São Paulo

Representante Discente – FEPODI

Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro

Prof. Dr. Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo

Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)

Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

Secretarias:

Relações Institucionais

Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM – Santa Catarina

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará

Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM – Distrito Federal

Relações Internacionais para o Continente Americano

Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goiás

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão

Relações Internacionais para os demais Continentes

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo

Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

Eventos:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch (UFSM – Rio Grande do Sul)

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho (Unifor – Ceará)

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta (Fumec – Minas Gerais)

Comunicação:

Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro (UNOESC – Santa Catarina)

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho (UPF/Univali – Rio Grande do Sul)

Dr. Caio Augusto Souza Lara (ESDHC – Minas Gerais)

Membro Nato – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP – Pernambuco

D597

Direitos sociais, seguridade e previdência social [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: José Ricardo Caetano Costa; Simone Maria Palheta Pires; Valter Moura do Carmo – Florianópolis: CONPEDI, 2020.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-073-2

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Constituição, cidades e crise

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. I Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2020 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



I ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITOS SOCIAIS, SEGURIDADE E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Apresentação

A atual pandemia gerou o cancelamento do Encontro Nacional do CONPEDI, que seria realizado no Rio de Janeiro. Em acertada decisão da diretoria da nossa Sociedade Científica do Direito, foi realizado o Encontro Virtual do CONPEDI nos dias 23 a 30 de junho. A presente publicação é resultado do Grupo de Trabalho denominado DIREITOS SOCIAIS, SEGURIDADE E PREVIDÊNCIA SOCIAL, que esteve reunido virtualmente no dia 26 de junho, das 13hs às 17h30.

As reflexões foram enriquecidas com a apresentação de vinte e cinco artigos científicos, seguidos de debates por meio dos quais foram construídas contribuições importantes para o desenvolvimento de uma visão crítica sobre a seguridade social e a efetividade dos direitos sociais constitucionais no Brasil.

Os temas dos trabalhos apresentados versaram desde a complexidade da análise da questão da saúde no Brasil, como direito fundamental, em meio a pandemia, às possíveis violações do direito fundamental à seguridade social integral e a judicialização da saúde. Tais debates possuem imenso interesse teórico e prático para conjuntura social que o país enfrenta.

Sobre a Previdência Social, temas como o fim da aposentadoria compulsória da magistratura no Brasil; a possibilidade do não recolhimento de contribuições previdenciárias dos contribuintes individuais que recebem auxílio emergencial; a reverberação dos danos das relações de trabalho na Previdência Social; a lentidão dos processos junto ao INSS, com pedido de benefícios previdenciários, o que gera violação ao direito fundamental à seguridade social; o Mandado de Injunção como instrumento efetivo para a concretização da aposentadoria especial, entre outros, foram refletidos, enriquecendo os debates.

Em relação a Educação, temas relevantes como os impactos da crise econômica de 2008 na Educação no Brasil e críticas ao ingresso precoce de crianças no Ensino fundamental foram apresentados.

Outros temas importantes academicamente, como: os avanços e retrocessos de medidas para redução das desigualdades sociais na Constituição Federal de 1988; sobre a aposentadoria por idade do trabalhador rural, também sobre o estado do “mal estar social”, análise da pobreza e aporofobia no Brasil; a alteração legislativa para concessão do benefício às

crianças com microcefalia; nutrição e alimentação para idosos, como direito humano e proteção social ao profissional denominado de “motoboy”, foram brilhantemente apresentados.

Ressaltamos a diversidade entre os participantes do Grupo de Trabalho, pois fazem parte de diversas regiões do país, com suas especificidades locais, que torna o diálogo muito mais frutífero.

Por fim, frisamos a densidade de cada pesquisa, o que demonstra o excelente nível das produções que ora apresentamos.

#ContinuePesquisando

Prof. Dr. José Ricardo Caetano Costa – Universidade Federal do Rio Grande (UFRG)

Profa Dra Simone Maria Palheta Pires – Universidade Federal do Amapá (UNIFAP)

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo – Universidade de Marília (UNIMAR)

Nota técnica: Os artigos do Grupo de Trabalho Direitos Sociais, Seguridade e Previdência Social apresentados no I Encontro Virtual do CONPEDI e que não constam nestes Anais, foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals (<https://www.indexlaw.org/>), conforme previsto no item 8.1 do edital do Evento, e podem ser encontrados na Revista de Direitos Sociais, Seguridade e Previdência Social. Equipe Editorial Index Law Journal - publicacao@conpedi.org.br.

O FENÔMENO DA UBERIZAÇÃO E A PROTEÇÃO SOCIAL CONCEDIDA AO MOTOBOY DE ENTREGA POR APLICATIVOS

THE PHENOMENON OF UBERIZATION AND SOCIAL PROTECTION GRANTED TO DELIVERY MOTOBOY BY APPLICATIONS

Zélia Luiza Pierdoná ¹
Verbena Duarte Brito de Carvalho ²

Resumo

O artigo tem por objetivo analisar as novas formas de trabalho que surgiram nos últimos anos, diante do quadro de crise que o Brasil, e vários outros países, vem atravessando, no qual o desemprego é um dos maiores desafios, com enfoque sobre o fenômeno conhecido como uberização, especificamente sobre a situação dos motoboy de entregas (delivery) por aplicativos, decorrente dos acidentes de trânsito, relacionada às repercussões na seguridade social. O método empregado foi o dedutivo, a partir de dados estatísticos-oficiais, com suporte na revisão bibliográfica, na pesquisa da legislação atual e na proposta de alteração legislativa.

Palavras-chave: Trabalhadores por aplicativos, Motoboys, Acidentes de trânsito, Proteção, Seguridade social

Abstract/Resumen/Résumé

The article aims to analyze the new forms of work that have emerged in recent years, in the face of the crisis that Brazil, and several other countries, are going through, in which unemployment is one of the biggest challenges, focusing on the phenomenon known as uberization, specifically on the situation of delivery couriers by applications, resulting from traffic accidents, related to the repercussions on social security. The deductive method was used, based on official statistical data, supported by the bibliographic review, the research of current legislation and the proposal for legislative change.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Application workers, Motoboys, Traffic-accidents, Protection, Social security

¹ Professora do Programa de Pós-Graduação em Direito Político e Econômico da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Doutora e Mestre em Direito pela PUC/SP. Realizou estágio de Pós-doutorado na Universidade Complutense de Madri.

² Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Direito Político e Econômico da Universidade Presbiteriana Mackenzie, Juíza Federal aposentada.

Introdução

A Assembleia Geral das Nações Unidas editou, em março de 2010, uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a “Década de ações para a segurança no trânsito”. A referida medida foi adotada em razão de estudos efetuados pela citada organização, nos quais se constatou o elevado número de acidentes no trânsito, incluindo os com motocicletas (ONU, 2013).

Constatou-se, também, que as mortes por acidente de moto aumentaram desproporcionalmente nas Américas, nas duas últimas décadas. Especificamente sobre o Brasil, foi apontada a situação dos *motoboys*, que realizam serviços de entrega, os quais trabalham sob pressão de tempo e em condições ruins e inseguras, resultando no aumento de acidentes.

Essa situação se agrava na medida em que aumenta o desemprego e, em consequência, aumenta a busca pelo trabalho informal, em especial aqueles realizados por meio de aplicativos, dentre os quais os dos motoboys.

O presente estudo tem por objetivo analisar a situação dos motoboy de entregas (*delivery*) por aplicativos, decorrente dos acidentes de trânsito que os tem vitimado, relacionada às repercussões na seguridade social. Para a realização do trabalho empregou-se o método dedutivo, a partir de dados estatísticos-oficiais, com suporte na revisão bibliográfica, na pesquisa da legislação atual e na proposta de alteração legislativa.

1. O desemprego no Brasil e o aumento do trabalho informal

O nível de desemprego no Brasil está na ordem de 11% da força de trabalho, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Cerca de 11.632 pessoas que estão dentro do que o IBGE considera como ‘força de trabalho’, estão desocupadas (IBGE, 2019-c).

É preciso ressaltar que nem todos os que não trabalham podem ser considerados desempregados. Para o IBGE (2019-c), o conceito abarca apenas às pessoas em idade de trabalhar e que estão disponíveis no mercado de trabalho. Assim, estão excluídos dessa estatística o estudante e a dona de casa, e incluído o empreendedor, considerado ocupado, com ou sem CNPJ.

O referido instituto tem constatado que há indicação de queda no índice de desemprego e concomitante crescimento do trabalho informal¹. Do que se pode extrair que as pessoas não “ocupadas” ingressaram no mercado informal de trabalho.

De fato, o número de trabalhadores informais no Brasil atingiu a cifra de 38,8 milhões de pessoas, o equivalente a 41,4% dos brasileiros que se declararam ocupados. No trimestre de abril a junho de 2019, conforme o IBGE (2019-c), o mercado de trabalho teria oferecido postos com carteira assinada, o que não se repetiu a partir do trimestre seguinte, apesar de ter havido a diminuição da taxa de desocupação.

Portanto, o mercado de trabalho gerou postos sem carteira, para trabalhadores por conta própria e empregados domésticos sem carteira, elevando o nível da informalidade, que atingiu o maior índice desde o início da série, acompanhada desde 2012².

No grupo dos trabalhadores informais, estão inseridos os trabalhadores sem carteira assinada (empregados do setor privado e domésticos), os sem CNPJ (empregadores e trabalhadores por conta própria) e os sem remuneração (auxíliam em trabalhos para a família). Entre eles, e com maior destaque, os que trabalham por aplicativos.

2. O trabalho realizado pelos motoboys por meio das empresas de aplicativos: repercussões econômicas e sociais

A relação de trabalho por aplicativo é uma realidade no contexto do avanço tecnológico, tendo facilitado o dia a dia de todos os que utilizam a ferramenta, se prestando também para reduzir preços de diversos serviços e produtos.

¹. Nesse sentido é o artigo “Trabalho informal bate recorde no Brasil, diz IBGE”, elaborado a partir dos dados levantados pelo IBGE. O referido artigo foi publicado no site da CARTA CAPITAL, Edição de 27/09/2019. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/politica/trabalho-informal-bate-recorde-no-brasil-diz-ibge/>. Acesso em 28 fev. 2020.

². Conforme notícia “Desemprego cai para 11,8% com informalidade atingindo maior nível da série histórica”, veiculada pelo IBGE. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/25534-desemprego-cai-para-11-8-com-informalidade-atingindo-maior-nivel-da-serie-historica>. Acesso em 28 de fev. 2020.

Segundo o IBGE (2019-d), a população que trabalha em veículos, aí incluídos os motoristas de aplicativo, computados os motociclistas, aumentou 29,2% em 2018 e chegou a 3,6 milhões, com 810 mil pessoas a mais em relação a 2017. É a maior alta em termos percentuais e absolutos desde 2012, início da série histórica da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), divulgada pelo IBGE em dezembro de 2019³.

Em que pese a empresa do aplicativo Uber (transporte e delivery) haver registrado prejuízo (RIVERA, 2019), no último ano, o crescimento do *Uber Eats* foi auspicioso. De acordo com CARSON (2019), que entrevistou o CEO (Chief Executive Officer) do aplicativo UBER Eats, a empresa entregou, em comida, um valor de cerca de US\$ 10 bilhões em todo o mundo, quando estimava US\$ 6 bilhões, sendo que a empresa fica com 30% e uma taxa de entrega para pagar os motoristas. Assim, teria gerado uma receita de pelo menos US\$ 1 bilhão em 2019, ou cerca de 7% a 10% do total.

O referido crescimento não ocorre isoladamente. Isso porque, ligados diretamente aos serviços de entrega por aplicativos, outros ramos de negócios surgem ou se expandem: os restaurantes virtuais e as *coworking* de cozinhas, que são espaços destinados ao atendimento exclusivo de entregas, além de fabricantes e vendedores de motocicletas.

De fato, conforme BRITO (2018), atualmente o número de motocicletas é maior que o de carros em 45% das cidades, conforme levantamento divulgado em julho de 2018 pela Confederação Nacional dos Municípios - CNM, sobre a frota de veículos no Brasil. De acordo com a CNM havia em abril do referido ano mais motos do que carros circulando em 2.487 (de 5.568) municípios, com um crescimento de 3,44% da frota em relação a abril de 2017. A proporção é de uma moto para cada 7,86 habitantes⁴.

O número de motoristas que usam o próprio veículo para trabalhar aumentou com o surgimento de empresas de transporte por aplicativo. E com o

³ BRASIL. IBGE. Número de pessoas que trabalham em veículos cresce 29,2%, maior alta da série, 2019. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/26424-numero-de-pessoas-que-trabalham-em-veiculos-cresce-29-maior-alta-da-serie>. Acesso em 28 de fev. 2020.

⁴ Os dados foram noticiados pela repórter BRITO, da Agência Brasil. Reportagem disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-07/numero-de-motos-e-maior-que-o-de-carros-em-45-das-cidades>>. Acesso em 02 mar. 2020.

aumento do desemprego, muitos recorrem a esse meio para garantir recursos para a sua própria subsistência e de seus dependentes.

Do ponto de vista social, salienta-se que o segmento de *delivery* tem sido um dos destaques, em geração de ocupação temporária, para muitos trabalhadores que entraram para informalidade nos últimos anos. Por outro lado, propicia a redução de direitos trabalhistas e de seguridade social, em especial os previdenciários.

O sistema brasileiro de seguridade social, instituído pela Constituição de 1988, é formado por três subsistemas: o da saúde, o da previdência e o da assistência, os quais juntos protegem a todos. O subsistema da saúde é dirigido a todos os cidadãos e não mais aos trabalhadores e seus dependentes, como era antes da referida constituição. Com isso todos têm acesso aos serviços de saúde pública (PIERDONÁ, 2015).

Já os subsistemas da previdência e da assistência social são mais restritos: aquele protege os trabalhadores e seus dependentes e, este, os necessitados, independente de contribuição. Assim, unindo os dois subsistemas tem-se a universalidade da proteção.

Segundo a referida autora, o sistema de seguridade social destinou um de seus subsistemas para proteger aqueles que vivem com o fruto da atividade remunerada. Entretanto, diferente dos dois outros subsistemas da seguridade social, o subsistema previdenciário exige contribuição por parte do trabalhador para que ele e seus dependentes façam jus aos benefícios previdenciários (PIERDONÁ, 2015).

As referidas prestações têm por objetivo “garantir recursos nas situações em que eles não podem ser obtidos pelos próprios trabalhadores, em razão de incapacidade real ou presumida” e, com isso, mantém “o nível econômico/financeiro daqueles que vivem com o fruto do trabalho” (PIERDONÁ, 2019).

Seguindo a opção da Constituição de 1988, as Leis nº 8.212/91 (custeio) e nº 8.213/91 (benefícios) consideram todos aqueles que exercem atividade remunerada como segurados obrigatórios da previdência social e os divide em cinco espécies: empregados, empregados domésticos, contribuintes individuais, trabalhadores avulsos e segurados especiais.

Já os que não exercem atividade remunerada, podem ingressar na previdência, mas na condição de segurados facultativos, efetuando o recolhimento das correspondentes contribuições.

Apesar de serem considerados segurados obrigatórios todos aqueles que exercem atividade remunerada, independente da forma de prestação do serviço, o fato é que muitos trabalhadores não efetuam o recolhimento de contribuições. Seja porque exercem atividade remunerada subordinada e seus empregadores não efetuam as retenções e os recolhimentos, como determina a legislação, seja porque trabalham por conta própria e também não efetuam o recolhimento das contribuições correspondentes.

Em relação aos trabalhadores, objeto do presente estudo (motoboys), verifica-se que, em sua maioria, são jovens e usam como transporte e ferramenta de trabalho a motocicleta e, via de regra, não estão inscritos na previdência social, quer como empregados, quer como contribuintes individuais.

Além de não estarem inscritos junto ao Instituto Nacional do Seguro Social – INSS (autarquia federal que administra o Regime Geral de Previdência Social), também não possuem outro tipo de contrato de seguro privado de acidentes, salvo o obrigatório (Seguro para Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres - DPVAT).

E, como referido acima, com o aumento do desemprego, o número de motoristas por aplicativos, que usam o próprio veículo para trabalhar, nele incluindo-se os motoboys, aumentou significativamente, sem as condições necessárias para tal.

Nesse contexto, em especial com os motoboys, acidentes acontecem todos os dias, o que traz repercussões na seguridade social, as quais serão abordadas na sequência.

3. As repercussões dos acidentes com os motoboys na seguridade social

De acordo com as estatísticas, as vítimas de acidentes com motocicletas são, em sua maioria, jovens em idade economicamente ativa. De janeiro a dezembro de 2018, as vítimas entre 18 e 34 anos concentraram 49% dos acidentes fatais e 53% dos acidentes com sequelas permanentes (SEGURADORA LIDER, 2018).

Foram pagas, pela Seguradora Lider, que gerencia o seguro obrigatório (DPVAT), aproximadamente, 96 mil indenizações por invalidez permanente às vítimas nessa faixa etária, em acidentes envolvendo o uso de motocicletas⁵. Os referidos acidentes repercutem nas contas da seguridade social, especialmente no subsistema de saúde.

Uma das formas mais importantes de avaliar tais repercussões, bem como as condições de saúde de uma população, é determinar as doenças ou agravos à saúde que mais contribuem para a mortalidade, isto é, a classificação ou o ordenamento das suas principais causas de morte. Por isso a importância da citada classificação com o uso do indicador “Anos Potenciais de Vida Perdidos - APVP”, na comparação da importância relativa dessas causas.

No caso dos acidentes de trânsito, o impacto da alta taxa de mortalidade é de mais de um milhão de anos potenciais de vida perdidos por acidentes de transporte terrestre, principalmente entre adultos em idade produtiva (mortalidade precoce), em apenas um ano, representando enorme custo social. Frise-se que mesmo tendo havido redução da mortalidade por acidentes de transporte terrestre de 2011 a 2013, as taxas de mortalidade aumentaram entre os motociclistas, conforme pesquisas apontadas por ARAÚJO e outros (2016).

Apesar de não haver um cálculo específico de Anos Potenciais de Vida Perdidos - APVP entre os trabalhadores de *delivery* em aplicativos, o total e as taxas de APVP no Brasil, em decorrência, principalmente, das causas externas, como são classificados os acidentes de moto, são marcadamente mais altas entre jovens, de sexo masculino, perfil no qual se enquadram os motoboys de aplicativos. Daí a importância da utilização e análise deste indicador de mortalidade prematura para a definição de prioridades, bem como para chamar a atenção do caráter devastador dos traumas e violências como causa de mortes em idades jovens.

Em relação aos trabalhadores de aplicativos, em sua maioria informais, sem qualquer vínculo laboral ou previdenciário, além do custo social pela perda de anos potenciais de vida, importa salientar o custo social imputado

⁵. SEGURADORA LIDER. RELATORIO ANUAL 2018 - DPVAT. Disponível em: https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/RELATORIO%20ANUAL_2018_WEB.pdf. Acesso em 01 de mar. 2020.

aos subsistemas da saúde e da assistência social, em razão do valor despendido pelo Sistema Único de Saúde – SUS, no atendimento médico, e a possibilidade de ingresso no subsistema da assistência social.

Em relação ao subsistema de saúde, conforme informado na Audiências Públicas do Senado⁶, realizada em 2012, o Ministério da Saúde divulgou estatísticas mostrando que o custo de internações por acidentes com motociclistas, pagas pelo SUS aumentou 113% em apenas quatro anos (2008—2011), passando de R\$ 45 milhões para R\$ 96 milhões — ou metade das despesas com atendimento de acidentados no trânsito em geral. O crescimento acompanha o aumento das internações que passou de 39.480 para 77.113 hospitalizados no período, indicando que o país vive uma verdadeira epidemia de acidentes de trânsito, em especial em relação aos que envolvem motocicletas, pressionando os serviços de urgência da rede pública.

Na referida Audiência Pública, foi esclarecido que nas internações maiores que sete dias, normalmente, há politraumatismos graves, amputações e neurotraumas significativos. Também foi ressaltado que é a rede pública de saúde quem arca com o ônus integral do cuidado das vítimas, tenha ou não plano de saúde privado.

Isso porque os prontos-socorros da rede pública são, via de regra, o destino certo do motociclista ferido no trânsito no Brasil, já que é por intermédio do telefone 192 que o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), do Plano Nacional de Atenção às Urgências criado pelo Governo Federal em 2003, é acionado.

Acima mencionou-se ingresso ao subsistema de assistência social, porque, na grande maioria dos casos, trata-se de trabalhador por conta própria que, apesar de ser segurado obrigatório da previdência social, não se inscreve como contribuinte individual e, conseqüentemente, não efetua o recolhimento das contribuições correspondentes, não recebendo proteção previdenciária.

⁶ Os mencionados dados podem ser verificados em “O custo de internações, com pagamento pela rede pública (SUS), para tratamento de lesões de motociclistas por acidentes de trânsito, segundo números do Ministério da Saúde”, publicados na Revista de Audiência Pública do Senado. Ano 4, nº 13. Nov. 2012. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude-publica/o-custo-de-internacoes-com-pagamento-pela-rede-publica-sus-para-tratamento-de-lesoes-de-motociclistas-por-acidentes-de-transito-segundo-numeros-do-ministerio-da-saude.aspx>. Acesso em 28 de fev. 2020.

Assim, não estando inserido no subsistema previdenciário, o motoboy-fretista será protegido pelo subsistema da assistência social, quando, além de apresentar impedimento de longo prazo (superior a dois anos) “de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas” (conceito legal de deficiência), não tiver meios de prover a própria manutenção ou de tê-la provida por sua própria família, nos termos do art. 203, V, da Constituição Federal e do art. 20 da Lei nº 8.742/93, com a redação dada pela Lei nº 13.146/2015. Isso não é difícil acontecer, em se tratando de acidentes envolvendo motocicletas, cujo rendimento do condutor era proveniente do trabalho que realizava como motoboy-fretista (estando impedido de trabalhar não terá meios de prover sua própria manutenção).

Sob a ótica da legislação previdenciária, é patente a impotência do Poder Público frente a esse estado de coisas. Não há como proteger este trabalhador dos riscos a que está sujeito diuturnamente, seja porque, apesar de a lei considerá-lo como segurado obrigatório da previdência social, ele não adere ao referido sistema de proteção, seja porque a legislação não obriga a empresa, que mantém a plataforma, de efetuar a retenção da contribuição do trabalhador e o correspondente recolhimento.

4. Regulamentação da profissão e legislação protetiva para o motofretista

Diante de uma verdadeira revolução pela qual a relação trabalhista vem passando, a CLT já não atende as necessidades para sua regulamentação. Apesar dos esforços do Ministério Público do Trabalho, que tem ajuizado ações civis públicas com o mister de reconhecimento de vínculo empregatício dos fretistas, com as empresas de aplicativos, há que se reconhecer que os processos de trabalho já não são os mesmos e a regulamentação prevista na citada consolidação são inadequados para abarcar as novas relações trabalhistas.

Assim, está mais do que na hora de se organizar um outro sistema público protetivo específico e, complementarmente, um sistema privado obrigatório que envolva esses novos atores, até agora excluídos de fato das

legislações trabalhistas, previdenciárias e/ou securitárias, que doravante aumentarão cada vez mais sua participação no mercado de trabalho.

Na verdade, regras têm surgido diante dessa nova realidade. Por exemplo, a Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, alberga em seu bojo várias definições que tangenciam o problema.

Com efeito, o art. 4º da mencionada lei define:

(...)

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

(...)

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: 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 de comunicação em rede (Redação dada pela Lei nº 13.640/2018).

Apesar de a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelecer entre suas diretrizes a de mitigar os custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade (art. 6º, IV) e ter como um dos objetivos a redução das desigualdades e promoção da inclusão social (art. 7º, I), deixou de fora o transporte remunerado de *delivery*, mesmo com a edição da Lei nº 13.640/2018, que alterou a Lei nº 12.587/2012, regulamentada pelo Decreto nº 9.792/2019.

O art. 11-A, da Lei nº 12.587/2012, instituído pela Lei nº 13.640/2018, estabelece normas relativas ao serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, determinando a competência dos Municípios e do Distrito Federal para regulamentar e fiscalizar o citado serviço, devendo exigir, dentre outras coisas, a contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP), bem como a inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). A referida lei silenciou em relação aos *motoboys*.

O mencionado dispositivo legal foi regulamentado por meio do Decreto nº 9.792/2019⁷, o qual estabelece que os Municípios e o Distrito Federal devem fiscalizar a inscrição do motorista como contribuinte

⁷. Decreto nº 9.792/2019.

Art. 1º. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros (...), a inscrição do motorista como contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social.

individual na Previdência Social, a qual é de responsabilidade do próprio motorista, assim como o pagamento das respectivas contribuições.

A regulamentação da profissão tampouco outorgou direitos equivalentes aos trabalhistas ao motoboy de aplicativos. De fato, a Lei nº 12.009/2009 tão somente especifica as atividades da profissão, elencando as exigências para exercê-las, entre elas a averbação EAR (exerce atividade remunerada) na carteira de motorista e placas diferenciadas para o veículo. A indicação de infrações e respectivas sanções são todas voltadas à infração de trânsito, e não à incolumidade da pessoa do motoboy.

Portanto, até o momento, somente a exigência de fiscalização da inscrição perante a previdência social (por meio da Lei nº 12.587/2012, com redação dada pela Lei nº 13.640/2018, regulamentada pelo Decreto nº 9.792/19) foi normatizada, embora apenas em relação aos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros, aparentemente deixando de fora os motofretistas de *delivery*.

Entretanto, há que se esclarecer que sua condição de segurado obrigatório, como contribuinte individual, da previdência social está prevista na alínea “h” do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213,91⁸. Isso porque se trata de “pessoa física que exerce, por conta própria, atividade econômica de natureza urbana, com fins lucrativos”.

Assim, mesmo que se entenda que o motoboy fretistas de *delivery* não esteja incluído nas disposições da Lei nº 13.640/2018 e do Decreto nº 9.792/19, ele continua a ser segurado obrigatório da previdência social, devendo recolher contribuição sobre a remuneração que aufera na prestação do citado serviço, em uma das alíquotas previstas na legislação (20%, 11% ou 5% - MEI).

Art. 2º. A inscrição como segurado contribuinte individual será feita diretamente pelo motorista de transporte remunerado privado individual de passageiros, preferencialmente pelos canais eletrônicos de atendimento do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS.

Parágrafo único. O motorista poderá optar pela inscrição como microempreendedor individual (...).

Art. 4º. O motorista de transporte remunerado privado individual de passageiros recolherá sua contribuição ao Regime Geral de Previdência Social por iniciativa própria (...).

⁸. Art. 11 da Lei nº 8.213/91. São segurados obrigatórios da Previdência Social as seguintes pessoas físicas:

V - como contribuinte individual:

h) a pessoa física que exerce, por conta própria, atividade econômica de natureza urbana, com fins lucrativos ou não;

Saliente-se que os motofretistas submetem-se ao gerenciamento, vigilância e controle, como qualquer empregado. Todavia, tais atividades são exercidas tanto pela plataforma quanto pelos usuários das plataformas, driblando a legislação trabalhista tradicional. Assim, dificulta a caracterização da relação de emprego, aparecendo a empresa desenvolvedora do aplicativo tão somente como um instrumento tecnológico que reúne usuários e motoristas em um espaço virtual, e não como um empregador, que se utiliza e auferir lucros com a utilização da força de trabalho do motoboy fretista.

Nesse sentido vem se assentando parte considerável da jurisprudência trabalhista, inclusive no Tribunal Superior do Trabalho. Para essa parte da jurisprudência trabalhista, o elemento da subordinação – necessário para caracterização do vínculo de emprego – não estaria presente, conforme se verifica na decisão proferida no Processo RR-1000123-89.2017.5.02.0038.

No referido processo, de acordo com o relator, as relações de trabalho têm sofrido intensas modificações com a revolução tecnológica e que caberia à Justiça do Trabalho permanecer atenta à preservação dos princípios que norteiam a relação de emprego, desde que presentes todos os seus elementos, o que não seria o caso da relação dos motoristas e as empresas de aplicativos, cuja realidade de emprego não se coaduna com os conceitos clássicos de empregado e empregador previstos nos artigos 2º e 3º da CLT.

Finalmente, importante registrar que tramita no Senado Federal o projeto de Lei nº 391/2020, que tem como objetivo proteger o motofretista de aplicativos. O citado projeto tem apenas 6 artigos, e cria um seguro privado obrigatório em benefício dos entregadores e cuja contratação é ônus das empresas de aplicativos. A cobertura deverá contemplar despesas médicas, hospitalares, odontológicas, invalidez permanente total ou parcial e morte acidental, e em nenhum momento poderá ser descontado, total ou parcialmente, da remuneração do entregador.

A referida medida, se aprovada, trará reflexos nos gastos do Sistema Único de Saúde, já que as empresas de aplicativos, que lucram com os serviços prestados pelos motofretistas, deverão contratar seguro privado para a cobertura de eventuais gastos com saúde, em decorrência de acidentes.

O projeto poderia ser aperfeiçoado, no sentido de instituir uma obrigação acessória previdenciária para obrigar as empresas de aplicativos a reterem e recolherem as contribuições previdenciárias devidas pelos motofretistas, incidentes sobre os valores que lhe são repassados pelas mencionadas empresas. Com isso, nas hipóteses de incapacidades temporárias ou permanentes teriam acesso à proteção previdenciária e não à assistencial.

Conclusão

A “uberização” do trabalho criou novas modalidades de trabalhadores que não têm direitos trabalhistas e previdenciários resguardados. Motoristas de aplicativos, e em especial, os *motoboys* de *delivery*, são os principais atingidos pela falta de regulamentação da relação de trabalho deste segmento do mercado de trabalho, que se estabelece entre as plataformas e os profissionais: ora considerados parceiros, ora prestadores de serviço e ora, até mesmo, empregados.

A ausência de proteção não implica simplesmente lutar pela aplicação individual ou mesmo coletiva, de uma legislação que já não se coaduna com a nova realidade. O que, todavia, não significa que esses trabalhadores não mereçam proteção social. Na verdade, novas relações trabalhistas exigem correlata inovação legislativa.

No contexto atual, embora a legislação previdenciária os considere segurados obrigatórios, o fato de a responsabilidade pela inscrição e pelo recolhimento das contribuições ser dos próprios motoboys, muitos deles acabam não se inscrevendo e não recolhendo contribuição, o que resulta na ausência de proteção previdenciária. Em função disso, muitos deles, quando se tornam incapazes, em razão de acidentes de trânsito, receberão proteção assistencial.

Assim, considerando que os gastos do Sistema Único de Saúde com o tratamento dispensado aos citados trabalhadores, quando vítimas de acidentes de trânsito, bem como a proteção assistencial a eles concedida são suportados por toda a sociedade, alterações legislativas deverão ser promovidas para que aqueles que lucram com os seus serviços também sejam responsabilizados.

Do contrário, perde o trabalhador e perde a sociedade. Ganha apenas quem lucra com a situação: as empresas de aplicativos e as que surgiram e

criaram com estas.

Bibliografia

ARAÚJO, Silvânia Suely; ANDRADE, Caribé de; MELLO-JORGE. Maria Helena Prado. Mortalidade e anos potenciais de vida perdidos por acidente de transporte no Brasil, 2013. Revista Saúde Pública, out 2016. Disponível em: [http://www.scielo.br/pdf/rsp/v50/pt_0034-8910-rsp-S1518-](http://www.scielo.br/pdf/rsp/v50/pt_0034-8910-rsp-S1518-87872016050006465.pdf)

[87872016050006465.pdf](http://www.scielo.br/pdf/rsp/v50/pt_0034-8910-rsp-S1518-87872016050006465.pdf). Acesso em 01 de mar. 2020;

BACCHIERI, Giancarlo; BARROS, Aluísio J D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. São Paulo: Revista de Saúde Pública, vol. 45, nº 5, out. 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-89102011005000069>. Acesso em 03 mar. 2020;

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 06 abr. 2020;

BRASIL. Decreto nº 9.792/2019. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D9792.htm. Acesso em 06 abr. 2020;

BRASIL. Lei nº 12.587/2012. Disponível em; http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em 06 abr. 2020;

BRASIL. Lei nº 12.009/2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm. Acesso em 06 abr. 2020;

BRASIL. Lei nº 8.742/1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8742.htm. Acesso em 09 de abr. 2020;

BRASIL. Lei nº 8.213/1991. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8213cons.htm#art11vh. Acesso em 06 abr. 2020;

BRASIL. Senado Federal. Projeto de Lei nº 391/2020. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/140790>. Acesso em 08 abr. 2020;

BRASIL. Senado Federal. O custo de internações, com pagamento pela rede pública (SUS), para tratamento de lesões de motociclistas por acidentes de trânsito, segundo números do Ministério da Saúde, in Em Discussão - Revista de Audiência Pública do Senado Federal. Ano 4, nº 13. Nov. 2012. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude-publica/o-custo-de-internacoes-com-pagamento-pela-rede-publica-sus-para-tratamento-de-lesoes-de-motociclistas-por-acidentes-de-transito-segundo-numeros-do-ministerio-da-saude.aspx>". Acesso em 28 de fev. 2020.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho, Processo RR-1000123-89.2017.5.02.0038, Relator: Ministro Breno Medeiros, Disponível em: <http://aplicacao4.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=1000123&digitoTst=89&anoTst=2017&orgaoTst=5&tribunalTst=02&varaTst=0038&submit=Consultar>. Acesso em 08 abr. 2020;

BRASIL. IBGE - Instituto Brasileiro de Economia e Estatísticas. Desemprego no Brasil, 2019-a. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>. Acesso em 28 fev. 2020;

BRASIL. IBGE - Instituto Brasileiro de Economia e Estatísticas. Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira: 2019/IBGE, Coordenação de População e Indicadores Sociais. Rio de Janeiro: IBGE, 2019-b. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101678.pdf>. Acesso em 28 de fev. 2020;

BRASIL. IBGE - Instituto Brasileiro de Economia e Estatísticas. Desemprego cai para 11,8% com informalidade atingindo maior nível da série histórica, veiculada pelo IBGE, 2019-c. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/25534-desemprego-cai-para-11-8-com-informalidade-atingindo-maior-nivel-da-serie-historica>. Acesso em 28 de fev. 2020.

BRASIL. IBGE. Número de pessoas que trabalham em veículos cresce 29,2%, maior alta da série, 2019-d. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de>

noticias/noticias/26424-numero-de-pessoas-que-trabalham-em-veiculos-cresce-29-maior-alta-da-serie. Acesso em 28 de fev. 2020;

BRITO, Débora. Número de motos é maior que o de carros em 45% das cidades. Agência Brasil, matéria publicada em 02/07/2018. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-07/numero-de-motos-e-maior-que-o-de-carros-em-45-das-cidades>. Acesso em 02 mar. 2020;

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de (coord.). Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do IPEA. Relatório de Pesquisa. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA 2015. Brasília. Disponível em http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7456/1/RP_Estimativa_2015.pdf. Acesso em 02 abr. 2020;

CARSON, Biz. Uber Eats é a mina de ouro secreta do Uber. Disponível em: <https://forbes.com.br/negocios/2019/06/uber-eats-e-a-mina-de-ouro-secreta-do-uber/>. Acesso em 28 fev. 2020;

CARTA CAPITAL, Redação. Trabalho informal bate recorde no Brasil. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/politica/trabalho-informal-bate-recorde-no-brasil-diz-ibge/>. Acesso em 28 fev. 2020;

GARCÍA, Boris Muñoz. Uber, la subordinación y las fronteras del Derecho del Trabajo. Algunas ideas para delimitar. Revista Chilena de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social. vol. 9, nº 17, 2018, pp. 13-40. Disponível em: <https://clio.uchile.cl/index.php/RDTSS/article/view/50380/52842>. Acesso em 06 mar. 2020;

NARDI, Antônio Carlos Figueiredo; MALTA, Deborah Carvalho; DUARTE, Elisete; et al. Segurança no trânsito: tempo de resultados. Epidemiologia e Serviços de Saúde, Brasília. v. 24, n. 4, p. 593–594, out-dez 2015. Disponível em: <http://scielo.iec.gov.br/pdf/ess/v24n4/v24n4a01.pdf>. Acesso em: 5 mar. 2020;

ONU. Organização das Nações Unidas. Brasil é segundo com mais mortes de motociclistas entre 17 países das Américas, 2013. Disponível em <https://nacoesunidas.org/brasil-e-segundo-com-mais-mortes-de-motociclistas-entre-17-paises-das-americas-diz-oms/>. Acesso em: 5 mar. 2020;

PIERDONÁ, Zélia Luiza. A previdência social brasileira e sua (in)adequação para enfrentar os impactos decorrentes da implementação das novas tecnologias nas relações de trabalho. In: Maria Yolanda Sánchez-Urán Azaña; Maria Amparo Grau Ruiz; Bruno César Lorencini; José Carlos Francisco. (Org.). Nuevas tecnologías y derecho: retos y oportunidades planteados por la inteligencia artificial y la robótica. Curitiba: Juruá Editorial, 2019, pp. 149-192;

PIERDONÁ, Zélia Luiza. O sistema de seguridade social brasileiro. In: Marco Antônio César Villatore; Francisca Moreno Romero. (Org.). III Encontro de Internacionalização do CONPEDI / Madrid / Espanha. 1ed. Madrid: Ediciones Laborum, 2015, pp. 87-104;

RANGEL, Leonardo Alves e outros. Conquistas, desafios e perspectivas da previdência social no Brasil vinte anos após a promulgação da Constituição Federal de 1988. IPEA. Políticas Sociais: Acompanhamento e Análise. Capítulo 2, pp. 3-53. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/4348/1/bps_n17_vol01_previdencia_social.pdf. Acesso em 05 de mar. 2020;

SEGURADORA LIDER. RELATORIO ANUAL 2018 - DPVAT. Disponível em:

https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/RELATORIO%20ANUAL_2018_WEB.pdf. Acesso em 01 de mar. 2020;

RIVEIRA, Carolina. Uber não cresce o suficiente e divulga maior prejuízo da história. Revista EXAME, edição 8/08/2019. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/negocios/uber-nao-cresce-o-suficiente-e-divulga-maior-prejuizo-da-historia/>. Acesso em 01 mar. 2020.