VIII ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

TRANSFORMAÇÕES NA ORDEM SOCIAL E ECONÔMICA E REGULAÇÃO

Copyright © 2025 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

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

Diretoria – CONPEDI
Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - FMU – São Paulo
Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina
Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará
Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul
Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio – Rio de Janeiro
Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:
Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão
Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Fernando Passos – UNIARA - São Paulo
Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo
Secretarias
Relações Institucionais:
Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná
Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia
Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal
Comunicação:
Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe
Relações Internacionais para o Continente Americano:
Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do sul
Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão
Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM – São Paulo
Relações Internacionais para os demais Continentes:
Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará
Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul
Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI – Santa Catarina
Educação Jurídica
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR
Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP
Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello – UFMS – MS
Eventos:
Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo
Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina
Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial
Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ
Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB
Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG
Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

T772

Transformações na ordem social e econômica e regulação [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Elve Miguel Cenci; José Sérgio Saraiva; Rogerio Luiz Nery da Silva. – Florianópolis: CONPEDI, 2025.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-65-5274-127-1
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Direito Governança e Políticas de Inclusão

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Transformações na ordem social e econômica. 3. Regulação.
VIII Encontro Virtual do CONPEDI (2; 2025; Florianópolis, Brasil).

CDU: 34

Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

VIII ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

TRANSFORMAÇÕES NA ORDEM SOCIAL E ECONÔMICA E REGULAÇÃO

Apresentação

O Conpedi - Conselho Nacional das Pós-Graduações em Direito, reitera sua atuação proativa pelo desenvolvimento da pesquisa na área jurídica e em áreas que lhe são conexas, tais como a economia política, a análise econômica do direito, a filosofia do direito, a sociologia do direito, a antropologia, a economia, a criminologia, ao sediar e coordenar, no contexto do VIII Encontro Virtual do Conpedi, dado entre os dias 24 a 28 de junho de 2025, mais uma histórica e produtiva rodada de apresentação de trabalhos científicos e dos consequentes debates acadêmicos, com vistas à construção coletiva do conhecimento jurídico. Distribuídos em mais de 70 Grupos de Trabalho (GTs), ao longo dos quase uma semana, mais de mil trabalhos, entre artigos científicos e painéis, distribuídos segundo sua pertinência temática, com vasta diversidade temática, muito justamente com o evento intitulado: “DIREITO, GOVERNANÇA E POLITICAS DE INCLUSÃO”. Contextualizado em momento de intensa carga de trabalho pedagógico pelo iminente encerramento do semestre letivo nas instituições, com generalizada carência de tempo e recursos para viagens, a iniciativa do Conpedi vem garantir efetividade à pesquisa acadêmica, pela adoção do modelo virtual, a viabilizar um encontro de qualidade, com o necessário contraste de ideias, sem a necessária logística de um evento presencial. Nem por isso, a estrutura mobilizada e disponibilizada se fez simples; ao contrário, o ferramental disponibilizado pelo Conpedi permitiu com que todos se reunissem com absoluta eficiência e produtividade. Ao Professor-doutor José Sérgio Saraiva, da Faculdade de Direito de Franca, ao Professor-doutor Elve Miguel Cenci, da Universidade Estadual de Londrina (UEL) e ao Professor-doutor Rogério Luiz Nery da Silva, da Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro (EMERJ), foi atribuída a honrosa tarefa de conduzir os trabalhos do GT 10 – TRANFORMAÇÕES NA ORDEM SOCIAL E

Universidade do Largo São Francisco (1985), Graduação em Direito pela Faculdade de Direito Padre José de Anchieta (1987), Graduação em Pedagogia pela Universidade Luterana do Brasil (2009), Mestrado em Direito pela Universidade de Franca (2001) e Doutorado em Função Social do Direito pela Faculdade Autônoma de Direito (2018). Atualmente é professor titular da disciplina de Direito Administrativo e Diretor da Faculdade de Direito de Franca. E-mail: js.saraiva.advogado@hotmail.com

Professor-doutor ELVE MIGUEL CENCI, da Universidade Estadual de Londrina. Graduação em Filosofia pela Universidade de Passo Fundo (UPF) e Graduação em Direito (FML), Mestrado em Filosofia (Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS) e Doutorado em Filosofia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Advogado. Com atuação em direito, filosofia política e jurídica, teoria geral do estado, direito negocial. Coordenador do Programa de Pós-Graduação Mestrado e Doutorado da Universidade Estadual de Londrina (UEL). Colunista de política na Rádio CBN-Londrina, Avaliador de cursos e instituições (INEP/MEC). Consultor ad hoc da Fundação Araucária. E-mail: elve@uel.br

Professor-doutor ROGÉRIO LUIZ NERY DA SILVA, da Escola da Magistratura do Estado do Rio de Janeiro (EMERJ). Pós-doutorado em Direitos Fundamentais e Ciência Política (Université de Paris X - França), Doutorado em Direito Público e Evolução Social (UNESA), doutorando em Filosofia do Direito (Christian-Albrecht Universität zu Kiel – Alemanha), Mestrado em Direito e Economia (UNIG), posgraduação em Jurisdição Constitucional (Universidad Castilla-La Mancha – Espanha), pós-graduação em Educação (UFRJ), em Direito Empresarial e Tributário (FGV). Graduação em Direito (UERJ). Avaliador de cursos e instituições (INEP/MEC). Advogado (OAB-RJ) e Administrador (CRA-RJ). E-mail: dr.nerydasilva@gmail.com

A TENTATIVA DE REGULAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE REMUNERADO DE PASSAGEIROS NO BRASIL

THE ATTEMPT TO REGULATE PAID PASSENGER TRANSPORT SERVICES IN BRAZIL

Joanna Alencar Rolim França Pinto

Resumo

O artigo investiga a verdadeira atividade econômica exercida pelas empresas de plataformas digitais no contexto da nova divisão do trabalho e dos meios de produção contemporâneos, com o objetivo de demonstrar a real natureza econômica dessas plataformas e analisar em que medida o Direito do Trabalho está sendo desrespeitado pelo texto do PLP n° 12/2024. Utilizando uma abordagem metodológica que combina revisão bibliográfica e análise jurisprudencial, o estudo inicialmente descreve o cenário atual do trabalho plataformizado no Brasil, evidenciando a necessidade urgente de regulação. Em seguida, analisa a tentativa de regulação empreendida pelo Executivo, destacando como o PLP n° 12/2024 adota conceitos insuficientes e favorece a visão empresarial em detrimento dos direitos dos motoristas. O artigo contextualiza a estratégia das plataformas digitais de se apresentarem como intermediárias tecnológicas e, com base em evidências práticas, demonstra a subordinação dos motoristas, caracterizando uma relação empregatícia. A contribuição do Ministério Público do Trabalho reforça a tese de que as plataformas devem ser consideradas prestadoras de serviços de transporte. O estudo também inclui uma análise comparativa de decisões judiciais nacionais e internacionais. A conclusão aponta que as plataformas digitais atuam como prestadoras de serviços de transporte, devendo ser reguladas como tal para garantir a proteção dos direitos dos trabalhadores. O artigo contribui para o debate sobre a regulação do trabalho nas plataformas digitais, propondo a necessidade de um marco regulatório que equilibre inovação tecnológica e justiça social, assegurando condições dignas de trabalho e equidade nas relações laborais.

Palavras-chave: Regulação, Projeto de lei complementar n° 12/2024, Plataformas digitais,

Executive Branch, emphasizing how Bill No. 12/2024 adopts insufficient concepts and privileges the business perspective to the detriment of drivers' rights. The article contextualizes the digital platforms' strategy of presenting themselves as mere technological intermediaries and, based on practical evidence, demonstrates the drivers' subordination, thereby characterizing an employment relationship. The contribution of the Labor Prosecution Office (Ministério Público do Trabalho) strengthens the argument that platforms should be recognized as providers of transportation services. The study also includes a comparative analysis of national and international judicial decisions. The conclusion asserts that digital platforms operate as transportation service providers and should be regulated accordingly to ensure the protection of workers' rights. This article contributes to the broader debate on the regulation of platform work, proposing the need for a regulatory framework that balances technological innovation with social justice, ensuring decent working conditions and equity in labor relations.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Regulation, Complementary bill no. 12/2024, Digital platforms, Uber, App-.based driver

1 INTRODUÇÃO

No final de 2021, o número de motoristas de aplicativo alcançou a marca de 945 mil (BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2022), segmento no qual a Uber desponta como a principal plataforma de prestação do serviço de transporte. Tal marca, certamente já ultrapassada no ano de 2024, demonstra a relevância que as empresas de plataformas digitais em serviços de transporte vêm adquirindo desde então no País ao se tornarem a fonte de sustento de milhares de motoristas.

Apesar dos números impressionantes, a Uber e outras empresas similares vêm negando sistematicamente que seus negócios se baseiem no transporte de passageiros, como deixam visivelmente exposto em seus sites, optando por se apresentarem como empresas de tecnologia mediadoras da prestação de serviço de transporte realizada por seus “parceiros” – como são chamados os motoristas – aos usuários do aplicativo.

Em síntese, argumentam ainda que não contratam motoristas, mas que são estes que as contratam para utilizar o aplicativo com o propósito de prestar serviços de transporte aos usuários. Argumentam que seu papel é conectar pessoas por meio de um aplicativo que facilita o serviço de transporte por motoristas autônomos, que seriam, na verdade, os clientes diretos das empresas. Segundo essa visão, os motoristas seriam "parceiros comerciais" e os usuários do transporte seriam "clientes" dos motoristas. Afirmam que o contrato firmado com os motoristas possui natureza jurídica comercial e não trabalhista, e que os trabalhadores possuem ampla liberdade no exercício de suas atividades, uma vez que utilizam veículos próprios, estabelecem seus próprios horários e podem trabalhar para várias empresas simultaneamente.

Contudo, contrariando essa lógica, além de outras formas de controle da prestação do serviço, por meio de seu aplicativo, a empresa estipula regras que, caso descumpridas, implicam em punições que podem suspender ou até excluir o motorista da plataforma, momento em que, subitamente, a pessoa se vê desprovida da capacidade de obter seu sustento, sem qualquer aviso prévio ou verba rescisória que a mantenha até conseguir nova fonte de renda.

Toda essa problemática do trabalho uberizado tem agitado o meio empresarial, sindical, judiciário e legislativo quanto ao enquadramento dos trabalhadores, se subordinados (empregados) ou autônomos. A esse respeito, insere-se também no debate a reflexão sobre a natureza jurídica e econômica dos serviços prestados pelas empresas de plataformas, se de cunho exclusivamente tecnológico ou também com finalidade de serviço de transporte, cuja questão central a presente pesquisa pretende se debruçar.

Nesse contexto de agitação de diversos setores da sociedade e da imperiosa necessidade de regulamentação do trabalho uberizado, o Poder Público, em 4 de março de 2024, anunciou a proposta de Projeto de Lei Complementar (PLP 12/2024), que "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".

O Projeto, dentre outras disposições, trata do conceito de "empresa operadora de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros" em seu artigo segundo. Da literalidade da lei, constata-se que o PLP nº 12/2024 não enquadrou referidas empresas como prestadoras de serviço de transporte, corroborando o discurso falacioso de que sejam apenas empresas de tecnologia e que fazem "intermediação" no serviço de transporte.

Nesta perspectiva é que se buscará, de modo pós-crítico, demonstrar que o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 contempla os interesses empresarias, na medida em que legitima, por intermédio de uma legislação, o discurso de grandes empresas do capitalismo da era digital-informacional.

Desse modo, visto todo o exposto, o presente artigo partiu do seguinte problema "Qual a real atividade econômica exercida pelas empresas de plataformas digitais em face da nova divisão do trabalho e dos meios de produção do mundo contemporâneo? O primeiro desafio, portanto, é saber se esse tipo de empresa é apenas de fomento de tecnologia ou se também se caracteriza como prestadora de serviços de transporte de passageiros.

Nesse sentido, para tentar respondê-lo, foi utilizada tanto a pesquisa bibliográfica, adotando o embasamento teórico de livros, artigos científicos e dados estatísticos de institutos de pesquisa e divulgados pela própria empresa, quanto a pesquisa empírica, a partir da consulta a documentos judiciais, a acórdãos, aos portais dos tribunais do trabalho e aos pareceres técnicos do Ministério Público do Trabalho. Ademais, a análise jurisprudencial também foi adotada para fins metodológicos.

Inicialmente, com base em informações já divulgadas em pesquisas publicadas, observa-se o atual cenário do trabalho plataformizado no território brasileiro, momento em que é demonstrado que determinados aspectos dessa modalidade de relação laboral clamavam por uma regulamentação urgente, para não dizer tardia, a fim de atender aos clamores dos mais diversos setores da sociedade. Em seguida, o caminho metodológico segue com a apresentação da tentativa de regulamentação empreendida pelo Executivo, culminando a discussão no fato de que o referido projeto, ao adotar conceitos insuficientes, para não dizer equivocados,

especialmente a respeito da figura das plataformas digitais, acaba por contemplar de forma bastante acentuada a visão empresarial em detrimento dos direitos da grande massa de motoristas vinculados às plataformas digitais.

Passa-se, então, a uma contextualização acerca da estratégia utilizada pelas empresas de plataformas digitais em serviços de transporte para fundamentarem sua tese de que seriam empresas intermediadores de tecnologia. Isso para que se evite uma pesquisa apaixonada e enviesada, incompatível com o saber científico. Realizada a exposição de tais fundamentos, abordar-se-á, em seguida, como ponto central do presente estudo, os aspectos da prestação de serviços que efetivamente demonstram a real natureza econômica de tais empresas, levando à conclusão de que o PLP n° 12/2024 não contempla as peculiaridades do trabalho plataformizado, sendo pautado, ainda que parcialmente, no interesse empresarial.

Em seguida, com o intuito de dar maior sustentação à defesa da ideia de que tais empresas efetivamente atuam como prestadoras de serviço de transporte, e não apenas como meras intermediárias de tecnologia, apresenta-se a contribuição intelectual e judicial do Ministério Público do Trabalho nesse tocante, com base notadamente na recentíssima Nota Técnica, emitida pelo órgão em resposta ao PLP n° 12/2024. A seguir, realiza-se um estudo acerca da posição do Poder Judiciário tanto no âmbito nacional, como no âmbito internacional, com o auxílio do direito comparado. Nesse momento, é realizada uma análise dos fundamentos de decisões judiciais dos Tribunais e uma discussão bibliográfica, apresentando os principais pontos em debate.

Com isso, pretende-se demonstrar a real natureza econômica das plataformas digitais e, em que medida o Princípio da Realidade sobre a forma, tão caro ao Direito do Trabalho, está sendo desrespeitado a partir do texto do PLP n° 12/2024, apontando para a necessidade de um maior equilíbrio entre inovação tecnológica e proteção dos direitos dos trabalhadores.

2 A TENTATIVA DE REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO PLATAFORMIZADO EMPREENDIDA PELO PLP N° 12/2024

O desenvolvimento das novas tecnologias de informação e comunicação, especialmente das plataformas digitais, promoveu, e ainda promove progressivamente, o surgimento de novas configurações na organização econômica e na oferta de serviços, inclusive no Brasil. Nesse cenário, percebe-se a ampliação da economia compartilhada, caracterizada por

inovadores modelos de negócios que conectam consumidores e provedores de serviços, facilitando a troca de bens e serviços, mediante a intermediação de plataformas digitais.

2.1 A realidade do trabalho plataformizado no Brasil

Sob esse quadro de inúmeras possibilidades apresentadas pelos mais diversos modelos de negócios hoje existentes no Brasil, a modalidade de trabalho oportunizada por empresas de transporte como a Uber, que iniciou suas atividades no território brasileiro em meados de 2014, e, portanto, tratava-se de uma novidade à época, fez surgir alterações substanciais nas relações de trabalho, suscitando questionamentos acerca da adequação dos alicerces do Direito do Trabalho para atender as demandas oriundas das novas tecnologias. Tamanha é a relevância da empresa Uber no contexto econômico e laboral que o termo "*uberização*" passou a ser utilizado para apontar um novo patamar de exploração do trabalho, configuração e controle das empresas, de acordo com Vargas e Mandalozzo (2019, p. 88).

Diante da emergência de novos modelos laborais, conforme se conclui do relatório da Organização Internacional do Trabalho – OIT, intitulado *Digital Labour Platforms and the Future of Work: Towards Decent Work in the Online World*, não há dúvidas de que esse fenômeno constitui uma das maiores mudanças no modelo laboral das últimas duas décadas, desafiando as autoridades e a própria sociedade civil na busca por compatibilizar minimamente o desenvolvimento econômico à ordem jurídica vigente.

A título de exemplo, em relação aos direitos dos trabalhadores, o supracitado documento da OIT menciona que cláusulas e termos de serviços seriam impostas unilateralmente pelas plataformas. Por intermédio delas os trabalhadores normalmente transferem ou renunciam seus direitos, "declarando", em alguns casos equivocadamente, que são autônomos ou "contratados independentes" (OIT, 2018, p. 104 e 105). Essa situação ilustra apenas uma das inúmeras dificuldades de se regulamentar no Brasil a atividade de transporte exercida pelas empresas de aplicativos.

Isso posto, é evidente que a atuação dos aplicativos de serviço de transporte no Brasil gera inúmeras controvérsias, em especial no que tange à natureza da relação jurídica entre motoristas e as empresas. Para Silvério, o fenômeno da uberização promove alterações perceptíveis no âmbito laboral, criando formas de trabalho até então inexistentes, caracterizadas pela alta flexibilidade em relação ao trabalho tradicional (2023, p. 196).

É bem verdade que a flexibilização das relações laborais, promovida por essas plataformas, oferece vantagens como a possibilidade de autogerenciamento de horários e a

facilidade de acesso a fontes de renda, especialmente em um contexto de altos índices de desemprego e informalidade. Contudo, esse mesmo modelo de trabalho tem sido alvo de críticas e debates acirrados, tanto no âmbito acadêmico quanto político, devido às condições de trabalho frequentemente precárias e à ausência de direitos trabalhistas tradicionais, como férias remuneradas, direitos previdenciários e proteção contra demissão injustificada.

Verifica-se, assim, que a realidade do trabalho plataformizado no Brasil é marcada por uma dualidade entre a inovação e a precariedade. Se, por um lado, as plataformas digitais oferecem novas oportunidades de geração de renda, por outro, impõem desafios significativos para a proteção social e a garantia de direitos trabalhistas. A busca por um modelo regulatório adequado que contemple essas nuances revela-se fundamental para promover um desenvolvimento econômico inclusivo e sustentável no contexto das novas formas de trabalho.

Até porque, a judicialização dos casos envolvendo motoristas de plataformas digitais, como Uber, 99 App e outras, tem se tornado um tema cada vez mais relevante no cenário jurídico brasileiro. Essa questão surge do crescente conflito entre o modelo de negócios das plataformas digitais, que classifica os motoristas como trabalhadores autônomos, e as reivindicações de parte dos motoristas por reconhecimento de vínculo empregatício e direitos trabalhistas associados.

Não obstante o cenário de agitação no Poder Judiciário, a regulamentação do trabalho uberizado também tem sido objeto de intensos clamores populares no Brasil. Ressalte-se que essa discussão emerge da crescente precarização das relações de trabalho e da busca por garantias mínimas de direitos para milhões de trabalhadores que atuam como motoristas em plataformas.

É de alvitre destacar que o debate público também envolve a necessidade de equilíbrio entre a proteção dos trabalhadores e a manutenção da flexibilidade e inovação trazidas pelas plataformas digitais, posto que há um reconhecimento de que essas plataformas oferecem oportunidades de renda em um cenário marcado pelo desemprego e pela informalidade. No entanto, é fundamental ponderar que a regulamentação deve ser vista como essencial para evitar que essa flexibilidade se traduza em precarização.

Ora, é evidente que os clamores populares pela regulamentação do trabalho uberizado no Brasil refletem uma busca por justiça social e melhores condições de trabalho em um contexto de transformações econômicas e tecnológicas. Por conseguinte, a criação de um marco regulatório equilibrado é fundamental para assegurar que a inovação tecnológica contribua para o desenvolvimento econômico sem sacrificar os direitos e a dignidade dos cidadãos.

Diante do ineditismo das questões suscitadas pela modalidade de trabalho uberizado no território brasileiro, da crescente judicialização de demandas envolvendo motoristas e as plataformas digitais e dos crescentes clamores populares, não restou outra alternativa ao Poder Público, ainda que tardiamente, diga-se de passagem, senão intervir no cenário laboral na tentativa de propor uma regulamentação, destinada especificamente aos motoristas de veículos de quatro rodas.

2.2 A regulamentação proposta pelo Poder Executivo

Previamente à análise específica do texto legal proposto pelo Poder Executivo e de suas implicações no cenário trabalhista, cumpre estabelecer que o Projeto de Lei Complementar n° 12/2024 surge a partir de uma lacuna não preenchida pelo Poder Legislativo em tempo hábil. Basta ponderar que o Congresso Nacional já deveria ter apreciado as características dessa relação de trabalho, cuja tarefa é de sua competência constitucional exclusiva legislar sobre o Direito do Trabalho e, portanto, sobre a natureza jurídica estabelecida nesta relação de trabalho (LANZA; OLIVEIRA; MAIOR, 2024, p. 72 e 73).

Nesse sentido, infelizmente, constata-se que a referida competência não é priorizada, apesar da tramitação de mais de uma centena de projetos de lei sobre o trabalho plataformizado. A título de ilustração, as estatísticas sinalizam a existência de mais de cento e vinte projetos de lei que tramitam ou tramitaram no Congresso Nacional entre 2010 e 2020, visando a regulação do trabalho sob demanda intermediado por plataformas digitais (CEPI FGV, 2021, p. 5).

Isto posto, o Poder Executivo Federal, no início de 2023, em virtude da inércia do Legislativo, criou grupo de trabalho com a sua participação, além do envolvimento dos trabalhadores e das plataformas de trabalho, para a busca de um acordo sobre a regulamentação e posterior submissão de Projeto de Lei (PL) ao Congresso. Assim sendo, no dia 04 de março de 2024, o Governo apresentou o Projeto de Lei Complementar n° 12/2024, cuja cerimônia de apresentação trouxe como slogan “Autonomia com Direitos”, visando regulamentar especificamente a relação trabalhista no transporte por aplicativo em veículos de quatro rodas. Ou seja, desde já é possível verificar que aqueles motoristas de veículos de duas rodas não foram contemplados na supracitada regulamentação, embora sejam uma parcela considerável dos trabalhadores plataformizados.

A partir de uma abordagem geral do texto legal, imprescindível ressaltar, de pronto, que, embora o Projeto n° 12/2024 se proponha à audaciosa empreitada de conciliar os mais

diversos interesses envolvidos na regulamentação da atividade de transporte por empresas de aplicativos, verifica-se que alguns aspectos não foram devidamente considerados no texto legal ou, ao menos, não foram esclarecidos como se devia, de forma que, de modo geral, a proposta de lei não agradou nem os trabalhadores plataformizados, nem as empresas de aplicativos de transporte, tampouco o próprio órgão ministerial de defesa dos trabalhadores.

Em nota técnica divulgada no dia 23/05/2024 pela Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (CONAFRET), o Ministério Público do Trabalho (MPT) afirmou que o Projeto de Lei Complementar n° 12/2024, chamado de "PL dos aplicativos", considera que as plataformas digitais apenas aproximam motoristas e pessoas que buscam transporte. Para a instituição, a caracterização das empresas como meras intermediárias dificulta a sua responsabilização nas esferas trabalhista, tributária e do consumidor. (2024, p. 2 e 3).

De acordo com Carelli (2024, p. 1), o referido texto legal não reconhece expressamente a autonomia do trabalhador, ao mesmo tempo em que também nega o caráter de empregado do motorista. Nessa lógica, caso seja aprovada a legislação, verificar-se-á a criação de uma figura híbrida, que pode ser vista, a bem da verdade, como um subordinado sem direitos, ao contrário do defendido pelo Executivo na apresentação do projeto. Lacunas como essas, extraídas da interpretação do referido Projeto, apontam para um cenário que descredibiliza a tentativa de regulamentação empreendida pelo Executivo.

Nesse cenário, especificamente, é de se questionar a definição das empresas proprietárias das plataformas digitais trazida pelo texto legal em seu artigo art. 2º nos seguintes termos: "Para fins do disposto nesta Lei Complementar, considera-se empresa operadora de aplicativo de transporte remunerado privado individual de passageiros a pessoa jurídica que administra aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede e oferece seus serviços de intermediação de viagens a usuários e a trabalhadores previamente cadastrados". Ou seja, sem maiores dificuldades, a partir da literalidade do texto legal, pode-se verificar que as empresas de transporte são caracterizadas como meras intermediárias.

Some-se a presente discussão o fato de que o referido projeto, ao adotar conceitos insuficientes, para não dizer equivocados, especialmente a respeito da figura das plataformas digitais, acaba por contemplar de forma bastante acentuada a visão empresarial em detrimento dos direitos da grande massa de motoristas vinculados às plataformas digitais, o que será minuciosamente demonstrado nos tópicos seguintes.

3 A PERSPECTIVA EMPRESARIAL DO TRABALHO PLATAFORMIZADO LEGITIMADA NO PLP N° 12/2024

Para se demonstrar que o Projeto de Lei Complementar n° 12/2024 efetivamente contempla o interesse empresarial, é primordial a exposição da tese que sustenta os argumentos das plataformas digitais na busca por negar os direitos que seriam devidos aos motoristas vinculados às plataformas. Essa abordagem possibilitará não apenas a compreensão dos tais fundamentos, como em que medida esses argumentos contrastam com a realidade fática verificada na relação entre os motoristas e as empresas de aplicativos.

3.1 O posicionamento adotado pelas plataformas digitais

A fim de viabilizar o alcance de tal objetivo, embora não seja o interesse principal da presente pesquisa realizar uma análise acerca do tipo de relação de trabalho existente entre motorista e empresa de aplicativo de transporte, é relevante o entendimento de que a tese utilizada pelas plataformas digitais para afastar a relação de trabalho ou emprego costuma se pautar em três argumentos centrais. O primeiro argumento diz respeito ao fato dessas empresas se entenderem como meras empresas de tecnologia que desenvolveram aplicativos digitais que conectam os usuários, em busca do serviço de transporte individual privado, e o motorista interessado em prestar os serviços de transporte. É precisamente sobre esse argumento que o presente artigo pretende conferir maior atenção a fim de verificar a real natureza econômica das empresas de aplicativos e em qual medida esse argumento é contemplado no Projeto de Lei Complementar n° 12/2024.

Os demais argumentos que costumam ser defendidos pelas empresas de aplicativos dizem respeito ao tipo de relação existente entre os motoristas e a plataforma. Em geral, sustentam que a relação entre eles seria de consumo e, em hipótese alguma, de trabalho. Um terceiro argumento diz respeito ao fato de existir uma notória autonomia do motorista e uma evidente ausência de subordinação jurídica. Resumidamente, é esse o panorama sustentado pelas plataformas digitais para negar o vínculo de emprego.

Especificamente quanto ao fato das plataformas digitais frequentemente se posicionarem como empresas de tecnologia, destacando seu papel como intermediárias que facilitam a conexão entre consumidores e prestadores de serviços através de inovações tecnológicas, é imprescindível tecer alguns comentários. De início, tem-se que esse posicionamento adotado pelas empresas de aplicativos é estratégico, pois lhes permite argumentar que não são diretamente responsáveis pela prestação dos serviços oferecidos em

suas plataformas, mas sim por fornecerem a infraestrutura digital que possibilita essas interações. Ao se apresentarem dessa forma, as plataformas digitais buscam se diferenciar das empresas tradicionais de prestação de serviços, enfatizando sua função de facilitadoras e não de empregadoras. Por óbvio, essa abordagem tem implicações significativas no campo regulatório e trabalhista.

Ao se autodeclararem empresas de tecnologia, as plataformas procuram evitar a aplicação de regulamentações trabalhistas tradicionais que exigiriam a concessão de direitos e benefícios aos trabalhadores que utilizam suas plataformas. Elas argumentam que os motoristas são autônomos, que escolhem livremente quando e como trabalhar, aproveitando a flexibilidade oferecida pelas plataformas para complementar sua renda.

A narrativa das plataformas como empresas de tecnologia também lhes permite atrair investimentos e justificar altos valores de mercado, uma vez que são vistas como inovadoras e disruptivas. Elas promovem a ideia de que estão transformando setores tradicionais da economia, como transporte e entrega, através de soluções tecnológicas eficientes e escaláveis. Esse discurso é atrativo para investidores e consumidores que valorizam a inovação e a conveniência proporcionada pelas tecnologias digitais.

É válido destacar, por outro lado, que o posicionamento como empresas de tecnologia implica uma responsabilidade adicional em relação à privacidade e segurança dos dados dos usuários. As plataformas precisam garantir que suas infraestruturas tecnológicas sejam seguras e que os dados pessoais e financeiros dos usuários estejam protegidos contra violações e usos indevidos. Isso envolve investimentos contínuos em segurança cibernética e conformidade com regulamentações de proteção de dados, como a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) no Brasil.

Porém, apesar dessa responsabilidade adicional decorrente do enquadramento enquanto empresas de tecnologia, verifica-se que tal adequação ainda é muito mais vantajosa para as empresas do ponto de vista econômico. Isso porque, caso as empresas de plataformas digitais donas de aplicativos de transporte reconhecessem que, na realidade, são prestadoras de serviços de transporte, a tese de inexistência de vínculo empregatício seria ainda mais controversa.

Ora, à medida em que tais empresas deixam de pagar os impostos a que estão submetidas as empresas de prestação de serviço de transporte, além dos encargos trabalhistas e previdenciários, pode-se perceber as justificativas para a adoção da estratégia utilizada pelas plataformas.

Nesse sentir, de acordo com Araújo e Oliveira Neto (2024, p. 88), no embate jurídico que agita o País sobre o modelo uberizado de trabalho, um dos principais argumentos que as empresas donas de plataformas digitais defendem é que se constituem exclusivamente como empresas que disponibilizam tecnologia no mercado, aos motoristas e aos usuários, no serviço de transporte. Por consequência de tal entendimento, a relação jurídica estabelecida entre elas e os trabalhadores seria de parceria civil, incumbindo a estes o serviço do transporte com total autonomia na execução da atividade. Todavia, emerge da própria dinâmica da prestação de serviços a real natureza econômica das empresas de aplicativos de transporte, em contraste significativo ao estabelecido no PLP n° 12/2024.

Em outras palavras, é possível observar que as empresas querem se responsabilizar apenas do processo tecnológico, da produção de softwares, captação e controle de dados e propaganda, mantendo um quadro de empregados registrados restrito às áreas da tecnologia, administração e marketing, pois não querem arcar com os custos do registro dos trabalhadores que estão na ponta do processo (motoristas), não detendo pátios, frotas ou ambiente de logística para a prestação final dos serviços. Para Gaia (2019, p. 73 e 74), encontra-se aí precisamente o fenômeno da "empresa vazia".

Em conclusão, o posicionamento das plataformas digitais enquanto empresas de tecnologia é uma estratégia que lhes oferece vantagens competitivas e regulatórias, suscitando maiores debates sobre a natureza real das relações de trabalho e as responsabilidades associadas. Ressalte-se que não é vedado, por óbvio, que a empresa adote uma estratégia que lhe permita ser competitiva a nível de mercado. Não é sob esse raciocínio que a presente pesquisa é desenvolvida. O que se deseja evidenciar, a bem da verdade, é que a estratégia a ser adotada não deve ser utilizada como subterfúgio para que a empresa se esquive de suas obrigações. É precisamente sobre essa problemática que se pretende dar o tom à discussão em baila.

3.2 A real natureza econômica das empresas de plataformas digitais donas de aplicativos de transporte

O posicionamento adotado pelas plataformas digitais quanto ao seu enquadramento enquanto meras intermediadoras de tecnologia tem sido alvo de críticas e disputas legais por razões diversas. A seguir, abordar-se-á quais aspectos do serviço de transporte prestado por intermédio de plataformas tecnológicas, os aplicativos, alertam para o fato de que, a bem da verdade, a real natureza econômica das plataformas digitais aponta para a prestação de serviços de transporte, não se limitando à intermediação de tecnologia.

A esse respeito, embora o §3º do art. 3º do PLP nº 12/2024 classifique o trabalhador como “motorista de aplicativo de veículo de quatro rodas”, na visão de Araújo e Oliveira Neto (2024, p. 89), é importante fazer alguns apontamentos acerca do que seria o tal aplicativo. Para tanto, é possível extrair do pensamento do jurista que o “aplicativo” não é um espírito desqualificado, como uma alma perdida que cai no smatphone do motorista ou do usuário, mas se constitui no principal instrumento de trabalho, produzido pela empresa para a operacionalização do serviço de transporte. Isso implica dizer que não se trata de mero instrumento tecnológico, mas elemento fundamental para que a empresa execute seu fim principal (fins do empreendimento), que é dispor no mercado o serviço de transporte, se concretizando na transferência ao trabalhador do encargo de propriedade ou responsabilidade por instrumento secundário de trabalho (veículo), sendo o instrumento principal do negócio empresarial exatamente o aplicativo, que determina toda a operacionalização do serviço.

Ademais, insustentável o argumento das empresas de aplicativos também do ponto de vista do modo como realizam e desenvolvem suas atividades. Basta observar que as empresas donas de plataformas digitais defendem que se constituem exclusivamente como empresas que disponibilizam tecnologia no mercado, aos motoristas e aos usuários, no serviço de transporte para que a relação jurídica estabelecida entre elas e os trabalhadores seja considerada como parceria civil, incumbindo aos motoristas o serviço do transporte com total autonomia na execução da atividade.

Porém, é bem sabido que essa suposta parceria civil não se verifica na prática. Diversos fatores contrapõem o posicionamento empresarial de que as plataformas digitais são meramente intermediadoras tecnológicas, evidenciando uma dinâmica bem mais complexa na prestação dos serviços de transporte. Em primeiro lugar, as empresas definem os padrões dos veículos a serem utilizados, bem como orientam os motoristas sobre o tratamento adequado aos usuários. Esse controle vai além da simples intermediação, caracterizando uma ingerência direta na operação dos serviços.

Adicionalmente, as empresas realizam campanhas publicitárias ostensivas para promover os serviços de transporte, utilizando meios variados como outdoors, internet, e o envio de mensagens e e-mails. Essas campanhas frequentemente anunciam promoções e descontos, evidenciando um esforço ativo para atrair e manter clientes, o que reforça a ideia de que as plataformas não são apenas facilitadoras, mas também participantes ativas do mercado de transporte.

Outro aspecto crítico é a definição dos preços dos serviços. Essa tarefa é exclusivamente das empresas que controlam os aplicativos, deixando os motoristas sem poder

de negociação direta com os usuários. Essa imposição tarifária revela uma estrutura hierárquica que se assemelha à relação empregador-empregado. As empresas também determinam as rotas a serem seguidas pelos motoristas para levar os passageiros aos seus destinos, utilizando sistemas de GPS para monitoramento. Este nível de supervisão tecnológica indica um controle operacional significativo sobre a atividade dos motoristas, reduzindo ainda mais sua autonomia.

A ausência de contato prévio entre motoristas e usuários antes da aceitação da corrida elimina qualquer possibilidade de negociação direta, reforçando a mediação total da empresa na prestação do serviço. O pagamento dos usuários, geralmente feito via cartão de crédito diretamente à empresa, é outro fator que demonstra o controle financeiro exercido pela plataforma. Nos raros casos de pagamentos em dinheiro, a empresa ainda desconta sua comissão antes de repassar o valor ao motorista.

Além disso, as empresas monitoram a qualidade do serviço prestado por meio de reclamações registradas no aplicativo, aplicando sanções disciplinares aos motoristas, como suspensões temporárias ou banimento definitivo, caso considerem os comportamentos inadequados. Outra evidência do envolvimento direto das empresas é a remuneração dos motoristas mesmo em situações de viagens gratuitas para os usuários, como em promoções organizadas pela própria plataforma. Este tipo de prática indica que as empresas estão dispostas a absorver certos custos para manter a satisfação dos usuários, assumindo riscos típicos de uma operação empresarial completa.

Por fim, algumas empresas, como a Uber, passaram a contratar seguros para cobrir danos causados aos usuários em acidentes durante o serviço de transporte. Essa ação demonstra uma assunção explícita dos riscos inerentes ao empreendimento de transporte de passageiros, conforme previsto pela legislação civil, o que contraria a alegação de que são apenas intermediadoras tecnológicas.

Esses fatores combinados ilustram que as plataformas digitais, ao exercerem controle significativo sobre vários aspectos da prestação dos serviços de transporte, configuram-se mais como empresas de transporte do que como simples intermediadoras tecnológicas. A dinâmica operacional imposta pelas plataformas desafia a narrativa de autonomia dos motoristas, evidenciando a necessidade de um reexame regulatório e jurídico dessa relação.

4 INTERMEDIÁRIAS DE TECNOLOGIA OU PRESTADORAS DE SERVIÇO DE TRANSPORTE?

No Brasil, discussões vêm sendo travadas no Poder Judiciário há vários anos, sendo que o Ministério Público do Trabalho (MPT) tem sido um ator relevante nesse cenário. De fato, o MPT criou um grupo de estudos em 2016 para compreender o funcionamento da relação entre as empresas que utilizam plataformas digitais para a contratação e o gerenciamento do trabalho e os trabalhadores. Além disso, constituiu grupo de trabalho e projeto estratégico com atuação nacional sobre o tema. Como resultado desse trabalho, foram propostas 14 ações civis públicas em face de empresas de transporte (de mercadorias e de passageiros), serviços gerais e *crowdwork*, requerendo a declaração da relação de emprego entre elas e os trabalhadores, considerando presentes todos os requisitos do contrato de trabalho nas situações verificadas.

4.1 A posição defendida pelo Ministério Público do Trabalho

Nesse sentido, o órgão tem se posicionado de forma crítica em relação ao enquadramento das plataformas digitais, argumentando que elas devem ser reconhecidas como empresas de transporte e não meras intermediadoras de tecnologia. Este posicionamento surge a partir da constatação de que as atividades dessas plataformas vão além da simples intermediação, envolvendo um controle substancial sobre os trabalhadores e a prestação dos serviços oferecidos.

Na busca pela defesa dos direitos dos motoristas vinculados às empresas de plataformas digitais, o MPT tem sustentado incansavelmente seu posicionamento acerca da real natureza econômica das plataformas digitais, apontando para o fato das referidas plataformas digitais se constituírem, de fato e de direito, enquanto prestadoras de serviços de transporte. A esse respeito, após a proposta de regulamentação apresentada pelo Poder Executivo Federal, a Nota Técnica do órgão ministerial lançou luz sobre aspectos importantes que foram desconsiderados pelo Poder Executivo na proposta de regulamentação.

Nesse contexto, a proposta de lei partiria de uma premissa equivocada, segundo a qual as plataformas digitais apenas aproximariam motoristas e pessoas buscando transporte. Para superar esse equívoco é necessário observar o que essas empresas realmente fazem, que é o transporte de passageiros. Basta notar que ninguém abre o telefone celular e acessa o aplicativo dessas empresas procurando por um motorista específico, até porque não existe essa opção. Na verdade, o que os clientes buscam é a prestação do serviço de transporte, o que é efetivamente oferecido pela empresa e constitui sua atividade principal (MPT, 2024, p. 2).

A definição da empresa proprietária de plataforma digital de transporte de pessoas como mera intermediária também desnatura a realidade e a lógica jurídicas, além de acarretar

consequências tributárias e consumeristas. Com efeito, a tributação de empresas de transporte é maior do que empresas que apenas realizam intermediação. Ou seja, tal opção legislativa pode representar renúncia a receitas que poderiam ser utilizados pelo Estado na implementação de políticas públicas.

No que tange ao Direito do Consumidor, caso prevaleça o conceito trazido no PLP n° 12/2024, eventual falha no serviço de transporte será imputada ao motorista e não à empresa proprietária da plataforma digital de transporte, o que pode trazer sérios prejuízos aos consumidores, eis que os motoristas tenderão a não ter recursos para suportar eventuais ações de responsabilização pelas falhas nos serviços. Nesse aspecto, a qualificação jurídica de plataformas deveria se distanciar da maneira como elas querem parecer ser, meros portais intermediadores sem nenhuma ingerência nas relações, e se basear no que realmente são, prestadoras de serviços de transporte (MPT, 2024, p. 4)

Ademais, ao caracterizar as plataformas como empresas de transporte, o MPT argumenta que estas devem assumir as responsabilidades trabalhistas associadas a essa atividade. Evidencia-se, assim, que a postura do órgão ministerial reflete uma preocupação com a precarização das relações de trabalho e a proteção dos direitos dos trabalhadores no contexto da economia digital. O órgão tem alertado repetidamente que o modelo de negócios das plataformas digitais contribui para a informalidade e a insegurança laboral, ao deslocar o risco empresarial para os trabalhadores e desconsiderar a necessidade de um arcabouço regulatório que assegure condições dignas de trabalho.

Em outras palavras, o posicionamento adotado pelo Ministério Público do Trabalho compreende que a atividade de agenciamento ou intermediação de serviços é uma cortina de fumaça criada para esconder a verdadeira atividade econômica efetivamente desenvolvida por tais empresas: transporte de passageiros. Tal estratégia, aliás, é muito comum nas empresas de aplicativo de prestação de serviços em diversas cidades ao redor do mundo. Como se observa, essas empresas, para fugir da regulamentação de entrada sobre atividade, alegam que vendem, tão somente, tecnologia e não exercem qualquer atividade ou serviço tangível. Com isso, pretendem operar em um mercado sem nenhuma regulamentação de entrada, em um terreno baldio desprovido de leis e normas administrativas de postura.

Outro aspecto relevante é que não se pode afirmar que existe uma parceria comercial no modelo de trabalho da uberização entre uma parte que fornece a ferramenta tecnológica (a empresa do aplicativo) e outra que fornece o serviço de transporte (o motorista). A situação seria diferente se a empresa se limitasse a fornecer o aplicativo aos motoristas, e estes pagassem periodicamente pelo uso dessa ferramenta tecnológica. No entanto, na prática,

isso não ocorre. Fica evidente que essas empresas de plataformas digitais também têm como finalidade real o transporte de passageiros, sendo estes os verdadeiros clientes, atraídos pela oferta do serviço por meio do aplicativo. A empresa recebe o valor pelo serviço prestado, utilizando os motoristas na atividade-fim sem lhes oferecer uma contraprestação justa pelo trabalho realizado (OLIVEIRA NETO, 2020, p. 155).

Evidente, desse modo, que a presente pesquisa coaduna com o entendimento esposado pelo órgão ministerial de que o simples fato de uma empresa se utilizar de um instrumento digital (a plataforma), para realizar as suas atividades econômicas, não a qualifica como "empresa de tecnologia".

4.2 A discussão no Poder Judiciário no âmbito nacional e internacional

Consoante a função teleológica atribuída ao Direito do Trabalho, o poder legislativo pátrio já deveria ter caracterizado aspectos relevantes do trabalho plataformizado, especialmente no caso dos motoristas vinculados às empresas-plataformas. Obviamente, isso inclui a questão da natureza econômica dessas empresas. No entanto, como isso apenas foi feito tardiamente com a Proposta de Lei Complementar ora debatida, coube, até então, ao Poder Judiciário fazê-lo, visto que as demandas jurídicas dos trabalhadores foram a ele submetidas.

Nesse cenário, o entendimento ora discutido, retirado do PLP n° 12/2024, de que as plataformas digitais seriam meras intermediárias e não empresas de transporte coloca o Brasil na contramão do Poder Judiciário. Basta analisar decisões, tanto a nível nacional, como internacional, para que se constate facilmente a real natureza econômica dessas empresas. Isso porque, além do Brasil obviamente, existem decisões judiciais nos Estados Unidos, no Reino Unido e na União Europeia que caracterizam essas plataformas digitais como empresas que operam no setor de transporte de pessoas.

A esse respeito, quanto ao entendimento pátrio, foi proferido julgamento, em 21/11/2023, sob a relatoria do Exmo. Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte, em que importantes considerações acerca da natureza econômica das empresas de aplicativos foram realizadas, em acórdão assim ementado:

> (...) 8. Nos autos do processo TST-RRAg-849-82.2019.5.07.0002, oriundo da eg. Terceira Turma, da qual o Ministro é egresso, manifestou-se naquela oportunidade o entendimento (cf. publicação no DEJT em 17/11/21) de que a Uber efetivamente organiza atividade de transporte por meio de plataforma digital e oferece o serviço público de transporte por meio de motoristas cadastrados em seu aplicativo. A Uber

> não fabrica tecnologia e aplicativo não é atividade. A atividade dessa empresa é, exclusivamente, propiciar o transporte, cujo aplicativo tecnológico de que se serve é o meio de conexão entre ela, o motorista 'parceiro' e o usuário para efetivá-lo. É, enfim, uma transportadora que utiliza veículos de motoristas contratados para realizar o transporte de passageiros. Considerar a UBER (que no país de onde se origina é classificada como empresa de transporte por aplicativo e que inicialmente se autodenominava UBERTAXI) como empresa de tecnologia ou de aplicativo, uma vez que não produz nenhum dos dois, corresponderia a fazer do quadrado redondo e isentá-la de qualquer responsabilidade no trânsito quanto à sua efetiva atividade, o transporte que organiza e oferece, e para o qual o motorista é apenas o longa manus ou prestador contratado. Se fosse apenas uma plataforma digital não estipularia preço de corridas; não receberia valores e os repassaria aos motoristas; não classificaria o tipo de transporte fornecido e o preço correspondente; não estabeleceria padrões; não receberia reclamações sobre os motoristas e não os pontuaria. Enfim, como empresa de aplicativo e não como empresa de transporte que é, estaria atuando no mercado em desvio de finalidade. (TST-AIRR-11183-11.2020.5.15.0135, 7ª Turma, rel. Min. Alexandre de Souza Agra Belmonte, julgado em 21/11/2023)

Nesse contexto, a jurisprudência recente brasileira, conforme exemplificado acima, tem apontado para o reconhecimento de que empresas como a Uber têm como principal atividade econômica a atividade de transporte, não devendo serem consideradas como meras intermediárias de tecnologia. Portanto, diante do entendimento esposado pela instância máxima da Justiça do Trabalho, tem-se que a definição trazida pela proposta legal a respeito das empresas de plataformas digitais caminha em sentido diametralmente oposto.

Não obstante, o entendimento esposado pelo Judiciário em outros países também aponta, já há algum tempo, diga-se de passagem, para o fato de que as empresas de plataformas digitais de serviços de transporte não são meras empresas de tecnologias. A título de exemplo, observe-se o caso da própria Uber em outros países. Para poder operar em cidades que exigem licença administrativa, a UBER adotou o discurso padrão de que se trata apenas de empresa de tecnologia e não realiza o transporte de pessoas.

No Estado da Califórnia, nos Estados Unidos da América, a UBER recebeu do Poder Judiciário a seguinte contundente resposta: "De fato, poucas empresas não são empresas de tecnologia se o foco é somente em como criam ou distribuem seus produtos. Se, contudo, o foco é na substância do que a empresa realmente faz (como vender corridas de táxi, cortar grama ou açúcar), é claro que a Uber é uma empresa de transporte, embora tecnologicamente sofisticada" (UNITED STATES DISTRICT COURT, 2015). O juiz estadunidense que tratou do

caso O'Connor v. Uber destacou que a Uber não vende simplesmente software; vende corridas. Tal entendimento, porém, parece ser algo que o Poder Executivo brasileiro, mais de dez anos depois, ainda não parece ter compreendido, ao propor o PLP n° 12/2024.

Assim, o direito comparado também tem reconhecido que a Uber se caracteriza como empresa de serviço de transporte de passageiros. De acordo com Oliveira Neto, todo o cenário apresentado leva à conclusão de que esse tipo de empresa, na verdade, presta serviços de transporte, cujos clientes são os usuários e beneficiários diretos dos serviços. De tal forma, o motorista não é cliente da tecnologia disponibilizada pela empresa, mas prestador de serviços (2020, p. 156).

Portanto, é evidente que, tanto no âmbito nacional, como no âmbito internacional, o PLP n° 12/2024 se afasta das melhores inovações construídas para regular o trabalho via empresas de plataformas digitais, se aproximando mais de iniciativas que não estão funcionando para oferecer algum patamar mínimo de proteção social a esses motoristas, do que realmente contribuindo com uma regulamentação do trabalho plataformizado realmente eficaz.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo principal investigar a verdadeira atividade econômica exercida pelas empresas de plataformas digitais no contexto da nova divisão do trabalho e dos meios de produção contemporâneos, para se concluir em até que ponto o Princípio da Realidade sobre a forma está sendo desrespeitado pelo texto do PLP n° 12/2024. A análise revelou que a natureza econômica dessas plataformas vai além da mera intermediação tecnológica, caracterizando-se como prestadoras de serviços de transporte.

Ao observar o atual cenário do trabalho plataformizado no Brasil, constatou-se a urgência de uma regulamentação adequada. A relação laboral entre motoristas e plataformas digitais apresenta características que demandam proteção jurídica, dada a crescente precarização das condições de trabalho. A tentativa de regulamentação pelo Executivo, representada pelo PLP n° 12/2024, mostrou-se insatisfatória, adotando conceitos que favorecem excessivamente a perspectiva empresarial em detrimento dos direitos dos trabalhadores. Esse projeto de lei ignora aspectos fundamentais da relação de trabalho, tratando os motoristas como autônomos, quando na realidade estão sujeitos a um controle rigoroso pelas plataformas.

A estratégia das empresas de plataformas digitais de se apresentarem como intermediárias tecnológicas foi minuciosamente analisada. Esse posicionamento não se sustenta quando observada a realidade prática: as empresas estabelecem tarifas, determinam rotas,

aplicam sanções e controlam diversos aspectos da prestação do serviço. Esses elementos indicam uma clara subordinação dos motoristas, que configura uma relação empregatícia disfarçada. A ausência de autonomia real dos motoristas contrasta com a alegação de que são parceiros comerciais independentes.

O estudo também abordou a importante contribuição do Ministério Público do Trabalho (MPT), que, através de sua recente Nota Técnica em resposta ao PLP n° 12/2024, reforçou a tese de que as plataformas digitais devem ser consideradas prestadoras de serviços de transporte. O MPT destacou que a relação entre motoristas e plataformas possui elementos típicos de uma relação de emprego, como a habitualidade, a onerosidade, a pessoalidade e a subordinação. Essas características desmascaram a narrativa empresarial de que os motoristas são autônomos.

Além disso, a análise incluiu um estudo comparativo com decisões judiciais em âmbito nacional e internacional. Vários tribunais têm reconhecido que as empresas não seriam meras intermediadoras de tecnologia, mas transportadoras, fundamentando suas decisões na realidade fática das relações de trabalho. Exemplos de jurisprudência internacional, como casos julgados nos Estados Unidos, reforçam a necessidade de uma regulamentação que realmente proteja os trabalhadores de plataformas e assegure seus direitos, contemplando as peculiaridades do trabalho plataformizado.

Portanto, a conclusão deste estudo é clara: o PLP n° 12/2024, ao fazer tábula rasa das minúcias do modelo laboral cuja regulamentação se pretende e ao adotar uma visão empresarial desequilibrada, desrespeita o Princípio da Realidade sobre a forma, essencial ao Direito do Trabalho. As plataformas digitais, ao atuarem como verdadeiras prestadoras de serviços de transporte, devem ser responsabilizadas como tal, garantindo-se a proteção jurídica adequada aos motoristas, por consequência.

Este estudo contribui significativamente para o debate acadêmico e jurídico sobre a regulamentação do trabalho nas plataformas digitais. Ele propõe uma reflexão crítica sobre a necessidade urgente de um marco regulatório que contemple as especificidades dessa modalidade de trabalho, equilibrando inovação tecnológica com justiça social. É imperativo que se desenvolvam políticas públicas e legislações que protejam os direitos dos trabalhadores, assegurando condições dignas de trabalho e equidade nas relações laborais.

A regulamentação do trabalho nas plataformas digitais deve avançar para além da mera formalização, buscando a proteção efetiva dos direitos trabalhistas e a dignidade dos trabalhadores. A economia digital deve ser inclusiva e justa, respeitando os princípios fundamentais do Direito do Trabalho e adaptando-se às novas realidades sem sacrificar os

direitos conquistados historicamente pelos trabalhadores, de modo a plasmar a valorização social do labor.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, Jaime Luis Bezerra; OLIVEIRA NETO, Raimundo Dias de. DISCURSO EMPRESARIAL CHANCELADO NO PLP 12/2024. In: LIMA, Francisco Gérson Marques de (org.). Motoristas de empresas de aplicativos: estudos da proposta de regulamentação do governo (PLP 12/2024). Fortaleza: Excola Social, 2024. p. 85-98. Disponível em: https://grupeufc.blogspot.com/2024/04/livro-motoristas-plataformizados-o-plp.html. Acesso em: 12 abr. 2025.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Processo n° 11183-11.2020.5.15.0135. Acórdão. Relator: Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte. Brasília, DF, 21 de novembro de 2023. Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho. Brasília, 01 dez. 2023.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. Subordinação sem direitos: o projeto de lei Nem-Nem do governo federal. Jornal GGN, Governador Valadares, 5 mar. 2024. Disponível em: https://jornalggn.com.br/economia/subordinacao-sem-direitos-o-projeto-de-lei-nem-nem-do-governo/. Acesso em 22 mar. 2025.

CENTRO DE ENSINO E PESQUISA EM INOVAÇÃO DA FGV DIREITO SP. Como e por que pesquisar a gig economy: oportunidades e desafios metodológicos (Relatório de pesquisa), versão 01. São Paulo: FGV Direito SP, 25 nov. 2021. Disponível em: https://repositorio.fgv.br/server/api/core/bitstreams/64d6e078-0f84-4216-ae19-bacc594b2edf/content. Acesso em: 11 abr. 2025.

GAIA, Fausto Siqueira. Uberização do trabalho: aspectos da subordinação jurídica disruptiva. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019, p. 73-74.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (BRASIL). Carta de Conjuntura. N. 55. Nota de Conjuntura 14. 2° Trimestre de 2022. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf. Acesso em: 04 abr. 2025.

LANZA, Isaura Barbosa de Oliveira; OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; MAIOR, Nivea Maria Santos Souto. O GIRO DO TST SOBRE O TRABALHO PLATAFORMIZADO: processo histórico, mudança de posição e defesa da justiça social. In: LIMA, Francisco Gérson Marques de (org.). Motoristas de empresas de aplicativos: estudos da proposta de regulamentação do governo (PLP 12/2024). Fortaleza: Excola Social, 2024. p. 71-83. Disponível em: https://grupeufc.blogspot.com/2024/04/livro-motoristas-plataformizados-o-plp.html. Acesso em: 19 abr. 2025.

MOREIRA, Aline Lorena Mourão. Desafios à proteção jurídica dos trabalhadores de plataformas digitais ante os princípios da ONU sobre direitos humanos e empresas : o capitalismo humanista. 140 f. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Direito, Programa de Pós- Graduação em Direito, Fortaleza, 2022. Disponível em: http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/64815. Acesso em: 18 mar 2025.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Digital labour platforms and the future of work: towards decent work in the online world. Geneva, 2018. Disponível em: https://www.ilo.org/global/publications/books/WCMS_645337/lang--en/index.htm. Acesso em: 25 fev. 2025.

OLIVEIRA NETO, Raimundo Dias de. Elementos fático-jurídicos da relação de emprego no trabalho dos motoristas de aplicativo = Factical-legal elements of the employment relationship in the work of application drivers. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, São Paulo, v. 86, n. 1, p. 152-167, jan./mar. 2020.

RENAN BERNARDI KALIL. NOTA TÉCNICA SOBRE O PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N. 12/2024. São Paulo: Ministério Público do Trabalho, 2024. 23 p. Disponível em: https://mpt.mp.br/pgt/noticias/nt-plp-12-2024.pdf. Acesso em: 27 mar. 2025.

SILVÉRIO, Rafaela Caroline Boiron. A uberização do trabalho e a necessidade de proteção dos trabalhadores na economia do compartilhamento: uma análise da decisão da Suprema Corte do Reino Unido no caso Uber BV ORS V Aslam & ORS. Revista do Tribunal Superior do Trabalho, Porto Alegre, vol. 89, n. 4, p. 184-204, out./dez. 2023.

UNITED STATES DISTRICT COURT, N.D. CALIFORNIA. Douglas O'Connor, et al., Plaintffs v. Uber Technologies, Inc., et al., Defendants. Mar. 2015. Disponível em: https://h2o.law.harvard.edu/collages/42126/export. Acesso em: 25 abr. 2025.

VARGAS, Daniella Aparecida Molina; MANDALOZZO, Silvana Souza Netto. Precarização e incerteza da remuneração dos trabalhadores da Uber. In: FELICIANO, Guilherme Guimarães; MISKULIN, Ana Paula Silva Campos (coord.). Infoproletários e a uberização do trabalho: direito e justiça em um novo horizonte de possibilidades. São Paulo: LTr, 2019.