

# Estudo comparativo da tributação sobre os diferentes regimes de trabalho do motorista de aplicativo

Éderson Garin Porto

Paula Jaeger da Silva

---

**Resumo** Um novo mercado está surgindo a partir do uso compartilhado de bens, o que se convencionou chamar de economia colaborativa ou de compartilhamento. Nesse contexto, surgem discussões sobre o correto tratamento a ser conferido àquelas pessoas que se oferecem nas plataformas de intermediação. O presente artigo aborda a incidência da tributação sobre os regimes de trabalho dos motoristas de aplicativo, buscando identificar qual o enquadramento jurídico mais adequado e favorável para as partes. A pesquisa evidencia que o regime ditado pela CLT é francamente desfavorável para as partes contratantes, na medida em que elevam os encargos trabalhistas e a carga tributária.

**Palavras-chave:** Aplicativo. Emprego. Autônomo. Análise Econômica do Direito.

---

## Introdução

Os avanços tecnológicos experimentados pela sociedade nos últimos anos descortinam uma série de novas oportunidades. Desde a democratização ao acesso de bens de consumo até a facilitação na resolução de problemas cotidianos é possível encontrar uma série de novas soluções ofertadas pelas empresas de tecnologia que, a partir da noção do compartilhamento, estão ampliando o leque de oportunidades para o mercado de emprego e investimento.

O uso intensivo da tecnologia permitiu que o movimento de uso compartilhado de bens propiciasse uma verdadeira revolução no século XXI. Desde o surgimento do que se convencionou chamar de economia compartilhada, tem-se verificado a criação de novos modelos de negócios até então desconhecidos e, sobretudo, tem-se quebrado o paradigma da noção de propriedade. Discute-se atualmente qual seria a verdadeira utilidade da noção de propriedade, partindo da compreensão que o uso de um certo veículo ou a fruição de determinado imóvel não depende do título de proprietário.

O presente trabalho remete inicialmente a uma melhor compreensão do fenômeno da economia de compartilhamento, também chamada de Consumo Colaborativo, Economia

---

· *Visiting Scholar* UC Berkeley School of Law. Doutor e Mestre pela UFRGS. Professor do Mestrado Profissional em Direito das Empresas e dos Negócios da Unisinos. Advogado. E-mail: edersongp@unisinos.br. Endereço: Av. Carlos Gomes, 700, cj. 1101, bairro Auxiliadora, Porto Alegre, CEP 90480-000. Telefone: (51) 99112-6676.

· Mestranda em Direito pela PUCRS. Especialista em Direito do Trabalho pela UFRGS. Advogada. E-mail: paulajaegers@yahoo.com.br. Endereço: Rua Campos Sales, 90, apto 302, bairro Auxiliadora, Porto Alegre, CEP 90480-030. Telefone: (51) 995582237.

Colaborativa, ou, ainda, do inglês *sharing economy*. A economia compartilhada marca a quebra de uma série de paradigmas e inevitavelmente impõe que as pessoas se reorganizem em suas relações e notadamente repensem suas próprias rotinas.

No intuito de ilustrar o surgimento da economia colaborativa, o presente artigo utiliza como paradigma de análise o aplicativo de transporte individual de passageiros conhecido como Uber. O estudo analisa o modelo de negócio da Uber e mostra como são travadas as relações entre os usuários da plataforma. Na investigação examina-se os modelos de contratação entre a plataforma e os seus usuários (motoristas), estabelecendo as repercussões jurídicas a partir do regime aplicado. Afigura-se lícito dizer que a contratação de motorista parceiro pode se dar de, ao menos, duas formas: ou o motorista é contratado como empregado, ou o motorista é encarado como usuário da plataforma e desempenha sua atividade como autônomo.

As discussões na Justiça do Trabalho e, inclusive, em nível mundial, sobre o tema são crescentes e, até o momento, o que se observa é o tratamento errático, dividindo opiniões e causando total insegurança jurídica.

Além do mais, a partir da análise da natureza jurídica da relação entre Uber e motorista serão apresentadas as consequências desse enquadramento no âmbito tributário, e observadas as diferenças e semelhanças nos recolhimentos fiscais de acordo com cada modalidade.

Assim, pretende-se, a partir do enfoque do modelo de contratação e, assim, também do regime de incidência da tributação, demonstrar vantagens e desvantagens das alternativas, indicando a formatação mais vantajosa para essa nova relação.

## 1 Definição e funcionamento da economia de compartilhamento

As inovações tecnológicas têm crescido exponencialmente nos últimos anos, a ponto de serem tratadas, em alguns casos, como tecnologias disruptivas (ou destrutiva). Isso acontece quando causam alterações abruptas no estado de arte da indústria<sup>1</sup>. A “economia de compartilhamento”, *sharing economy*, “consumo colaborativo” são alguns termos utilizados para denominar uma nova forma de consumo disruptiva, considerada pela Time Magazine<sup>2</sup> uma das ideias que irá mudar o mundo.

---

<sup>1</sup> MUCELIN, Guilherme. Peers Inc.: a nova estrutura da relação de consumo na economia do compartilhamento. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, v. 118, p. 77-126, jul./ago. 2018.

<sup>2</sup> WALSH, B. Ideas that will change the world. **Time Magazine**. Disponível em: [http://content.time.com/time/specials/packages/article/0,28804,2059521\\_2059717\\_2059710,00.html](http://content.time.com/time/specials/packages/article/0,28804,2059521_2059717_2059710,00.html). Acesso em: 12 set. 2018.

Definir de forma precisa o que é a economia de compartilhamento é algo muito difícil<sup>3</sup>. Um motivo que contribui para a dificuldade apontada é a existência de uma disputa conceitual travada entre a tradição das ciências sociais próxima da antropologia e, de outro lado, os empreendedores do Vale do Silício (EUA)<sup>4</sup>.

Por certo que a crise financeira de 2008-2009 deflagrada nos Estados Unidos influenciou a reconfiguração do conceito “economia do compartilhamento”, fazendo surgir com robustez o discurso do “consumo colaborativo” e das alternativas de consumo de bens ociosos e preexistentes para aumento da renda, então, o resultado é a utilização dos termos aqui citados como sinônimos<sup>5</sup>.

No intuito de apresentar uma definição mais comumente utilizada e primando pela objetividade, pode-se tentar apresentar um conceito com base na ideia de um mercado onde indivíduos são aproximados para compartilhar ou trocar seus bens ou serviços<sup>6</sup>.

Com a retração do consumo gerada pela crise, a população passou a pensar e considerar uma nova forma de consumir, pois o modelo antigo de economia não seria suportado pela natureza; então, a ideia de deixar de lado o modelo “compro-uso-descarto” tomou grandes proporções e ajudou a propagar o modelo econômico compartilhado.

Trata-se, como definiu Rachel Botsman, de “[...] um modelo econômico baseado no compartilhamento de bens subutilizados para benefícios monetários e não monetários”<sup>7</sup>.

No mesmo sentido, a professora Claudia Lima Marques apontou que o fenômeno se trata de “[...] um sistema ‘negocial’ de consumo (*collaborative consumption*), no qual as pessoas alugam, usam, trocam, doam, emprestam e compartilham bens, serviços, recursos ou *commodities*, de propriedade sua, geralmente com a ajuda de aplicativos e tecnologia online”<sup>8</sup>.

---

<sup>3</sup> SCHOR, Juliet. Debatendo economia do compartilhamento. Tradução de Beatriz Kira. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz (org.). **Economias do compartilhamento e o direito**. Curitiba: Juruá, 2017. p. 21-40.

<sup>4</sup> ZANATTA, Rafael A. F. Economias do compartilhamento: superando um problema conceitual. In: ZANATTA; PAULA; KIRA, *op. cit.*, p. 79-106.

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> MCDONALD, Daniel K. Reputation will teach sharing economy to share. **University of Florida Journal of Law and Public Policy**, v. 27, p. 222. Disponível em: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/ufpp27&div=14&id=&page=>. Acesso em: 28 out. 2019.

<sup>7</sup> BOTSMAN, Rachel. The sharing economy lacks a shared definition. **Fast Company**. Disponível em: <http://www.fastcoexist.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shareddefinitions-shared-definition>. Acesso em: 12 set. 2018.

<sup>8</sup> MARQUES, Claudia Lima. A nova noção de fornecedor no consumo compartilhado: um estudo sobre as correlações do pluralismo contratual e o acesso ao consumo. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v. 111, p. 247-268, maio/jun. 2017. p. 249.

A economia de compartilhamento pode abranger diversos tipos de bens, como, por exemplo, carros, apartamentos, bicicletas etc. As relações nesse modelo econômico são baseadas nas trocas feitas entre pessoas que interagem no mercado de forma colaborativa, onde podem comprar e vender produtos com base na cooperação. Várias são as iniciativas e práticas que podem inicialmente ser enquadradas na perspectiva do consumo colaborativo, tais como Uber, Lift, Turo, Airbnb, Cabify, só para referir as plataformas mais conhecidas.

Devido à grande abrangência e até mesmo ao uso indiscriminado do termo por qualquer plataforma de intermediação de relações de acesso a produtos ou serviços, a socióloga Juliet Schor<sup>9</sup>, do *Boston College*, tem se dedicado nos últimos anos a pesquisar sobre a economia do compartilhamento e propõe uma classificação do fenômeno em quatro eixos: (i) recirculação de bens, que seria caracterizada por plataformas de conexão entre pessoas que desejam comprar ou vender produtos já utilizados, o Enjoei e o OLX são exemplos brasileiros; (ii) uso expandido de bens duráveis, tendo como exemplo de plataforma dessa categoria o Airbnb, o BiciLetar e a Uber, ou seja, bens que são duráveis e podem ser utilizados por mais pessoas; (iii) troca de serviços, que seria uma espécie de banco de horas, sem fins lucrativos e multilaterais, nos quais os serviços, habilidades e experiências são trocados com base no tempo gasto; (iv) compartilhamento de bens produtivos, que consiste em compartilhar insumos produtivos materiais e imateriais, e um exemplo são os *Fab Labs*, onde há uma forma híbrida de compartilhamento de impressoras 3D e de material corpóreo e também o compartilhamento do código ou comando da programação das impressoras.

A economia de compartilhamento que será aqui explorada é a de troca de serviços, onde é pago um valor pelo serviço, que é viabilizado *peer to peer* (P2P), isto é, de usuário para usuário, entre celular e celular. Observe que não há a figura de um intermediário, há apenas a plataforma interligando pessoas que querem oferecer um serviço e outras que desejam utilizá-lo.

E é justamente por ser uma relação “direta” que a *sharing economy* pode impulsionar o crescimento econômico, diminuindo os custos de transação, barateando o serviço, facilitando a entrada de novos fornecedores de produtos e serviços.

Além disso, Robin Chase, cofundadora da ZIPCAR, expõe a história da constituição da plataforma pioneira em aluguel de carro, e ainda, em sua obra, apresenta motivos para o sucesso da economia de compartilhamento: “A primeira tese diz que a capacidade excedente

---

<sup>9</sup> SCHOR, Juliet. Debatendo economia do compartilhamento. Tradução de Beatriz Kira. In: ZANATTA, Rafael A. F; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz (org.). **Economias do compartilhamento e o direito**. Curitiba: Juruá, 2017. p. 21-40.

(compartilhamento de ativos) faz muito sentido econômico, a segunda tese é a de que as plataformas de participação facilitam o compartilhamento, e a terceira é a de que os *peers* são colaboradores eficazes”<sup>10</sup>.

As proporções alcançadas pelas plataformas de compartilhamento chamaram atenção de pessoas do mundo inteiro, gerando entusiasmo, inquietações e conflitos. Inevitavelmente, o direito seria chamado para resolver conflitos e dirimir fricções entre as relações originadas desse novo modelo econômico. Para servir de ilustração, será utilizada a plataforma Uber, explicitando o modo como as partes se relacionam.

### 1.1 Compreendendo a plataforma Uber

Como reiteradamente os *players* do mercado insistem em dizer, a Uber é uma empresa de tecnologia, não é uma empresa de transporte. Está-se falando de uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros se conectem a usuários que buscam viagens. A atividade desempenhada pela plataforma consiste em oferecer o aparato tecnológico para permitir aproximar o motorista disposto a transportar alguém (usuário) e, de outro lado, uma pessoa necessitando ser transportada (usuária).

A Uber foi fundada em março de 2009, em São Francisco, e o aplicativo foi lançado em junho do mesmo ano. Em maio de 2015 o aplicativo estava disponível em mais de 600 cidades distribuídas em 65 diferentes países<sup>11</sup>.

A ideia do aplicativo é simples: usuários e motoristas previamente cadastrados entram em contato através da plataforma e negociam a prestação do serviço (o transporte). Dependendo da cidade ou região há diferentes tipos de serviços prestados, como, por exemplo, *UberX*, *UberBlack*, *UberPool* etc.

A forma de pagamento pode ser por cartão de crédito ou dinheiro e a tarifa é obtida através de uma combinação de tempo e distância (se a velocidade está abaixo de um limiar, cobra-se por minuto; se está acima, cobra-se pelos quilômetros percorridos). Além disso, há uma diferenciação de tarifa em momentos de alta demanda<sup>12</sup>.

Não há dúvidas de que esse modelo de prestação de serviço de transporte trouxe benefícios para a sociedade, que passou a usufruir de um serviço de melhor qualidade, preço mais baixo, facilidade de acesso, praticidade, segurança etc. Por outro lado, devido à quebra de paradigmas em torno do mercado tradicional, a Uber se tornou alvo de protestos de

---

<sup>10</sup> CHASE, Robin. **Economia compartilhada**: como pessoas e plataformas da Perris Inc. estão reinventando o capitalismo. Tradução de Cristina Yamagami. São Paulo: HSM, 2015. p. 15.

<sup>11</sup> UBER. Disponível em: <https://www.uber.com/business/>. Acesso em: 12 set. 2018.

<sup>12</sup> *Ibid.*

motoristas de táxis, sindicatos de taxistas e governos que o acusam de operar ilegalmente um serviço de transporte, realizar práticas concorrenciais desleais e colocar em risco a segurança de motoristas e passageiros, além de supostamente precarizar as relações de trabalho.

Algumas cidades, e até mesmo países, optaram pela proibição do serviço. Outros preferiram proceder à regulação da atividade. Mas não há dúvidas de que uma grande parcela da população mundial acolheu a ideia trazida pela Uber, fazendo uso do serviço. O apelo que a proposta gerou no mercado consumidor torna praticamente inviável pretender proibir o serviço, ainda que alguns mercados fortemente regulados, dominados por oligopólios ou até mesmo modelos monopolistas, exerçam forte pressão para não permitir o ingresso da plataforma.

Para se ter a real dimensão do que a Uber representa atualmente, apresentam-se alguns números: a empresa possui mais de 500 mil motoristas parceiros no Brasil, e em nível mundial esse número sobe para 3 milhões. Além disso, são realizadas em média 15 milhões de viagens diárias em todo o planeta, por cerca de 75 milhões de usuários<sup>13</sup>.

Observa-se que se está falando aqui de apenas um aplicativo, ou seja, a economia de compartilhamento revela mercado importante e expressivo, não podendo ser confundido com tendências ou modas efêmeras. Partindo da premissa que a repercussão da economia do compartilhamento é expressiva, não se pode descurar das repercussões sociais e jurídicas que o fenômeno enseja. Daí a importância da discussão aqui proposta.

## 2 A problemática enfrentada pela Uber no âmbito trabalhista

Após o surgimento da economia compartilhada nos moldes atuais e a criação da plataforma Uber, o seu modelo de sucesso tornou-se alvo de diversas discussões, entre elas a possibilidade de reconhecimento de vínculo trabalhista entre a empresa e o motorista.

Tal discussão acontece no mundo inteiro, sendo que os resultados têm sido tanto de sucesso como de derrota da empresa, não havendo unanimidade de entendimento. No Brasil não é diferente, tanto que frequentemente é noticiado julgamentos em sentidos opostos<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> UBER. Disponível em: <https://www.uber.com/business/>. Acesso em: 12 set. 2018.

<sup>14</sup> Exemplos de jurisprudência contraditória – Pelo reconhecimento de vínculo de emprego: BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da Terceira Região. Nona Turma. **Acórdão sobre Recurso Ordinário TRT-3-RO-0011359-34.2016.5.03.0112**. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrido: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira. Relator: Maria Stela Álvares da Silva Campos. Belo Horizonte, 25 de maio de 2017. Disponível em: <https://as1.trt3.jus.br/juris/detalhe.htm?conversationId=4122>. Acesso em: 28 out. 2019. Pela inexistência de vínculo de emprego: *Id.* Tribunal Regional do Trabalho da Segunda Região. Décima Quinta Turma. **Acórdão sobre Recurso Ordinário TRT-2-1000123-89.2017.5.02.0038**. Recorrido: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., UBER INTERNATIONAL B.V. E UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V. Relator: Des. Beatriz de Lima Pereira. São Paulo, 20 de fevereiro de 2019. Disponível em:

Primeiramente, cumpre destacar alguns dos requisitos exigidos pela empresa para que o motorista possa se cadastrar:

- a) firmar contrato com a Uber, para usar o aplicativo que possibilita atender os passageiros que solicitaram o serviço de transporte, que também é feito através de “smartphone”;
- b) as corridas são pagas por meio de um cartão de crédito do passageiro ou dinheiro e a Uber, dependendo do serviço utilizado, fica com um determinado percentual, entre 20% e 25% do valor da corrida;
- c) avaliação realizada tanto do motorista em relação ao passageiro, quanto do passageiro em relação ao motorista.

A legislação trabalhista brasileira prescreve o conceito legal de emprego no artigo 3º da CLT: “toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário”.

Para Maurício Godinho Delgado, “[...] empregado é toda pessoa natural que contrate, tácita ou expressamente, a prestação de seus serviços a um tomador, a este efetuados com pessoalidade, onerosidade, não eventualidade e subordinação”<sup>15</sup>.

Da leitura do conceito de empregado se extraem os pressupostos que deverão coexistir:

- a) trabalho por pessoa física – para que haja a concretização da prestação de serviços é necessário que haja a fixação de uma pessoa física realizadora de tais serviços e do outro lado uma pessoa jurídica ou pessoa física, como empregador;
- b) pessoalidade – exige que o empregado exerça suas atividades de forma pessoal, não podendo se fazer substituir, a não ser em caráter excepcional e com a concordância do empregador<sup>16</sup>;
- c) não eventualidade – esse pressuposto se traduz pela exigência de que os serviços sejam de natureza não eventual, ou seja, necessários à atividade normal do empregador;
- d) salário – o contrato de trabalho é oneroso, pois o empregado deve receber salário pelos serviços prestados ao empregador. Se não há remuneração, inexistente vínculo de emprego<sup>17</sup>;
- e) subordinação – esse é o elemento que ganha maior proeminência na conformação do

---

<http://search.trtsp.jus.br/easysearch/cachedownloader?collection=coleta014&docId=14a9c0cd0ef75e32ac0eff7afe065f0ce6ad46a5&fieldName=Documento&extension=html#q=>. Acesso em: 28 out. 2019.

<sup>15</sup> DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 17. ed. São Paulo: LTr, 2017. p. 378.

<sup>16</sup> BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de direito do trabalho**. 10. ed. São Paulo: LTr, 2016. p. 174.

<sup>17</sup> MARTINS, Sérgio Pinto. **Direito do trabalho**. 32. ed. São Paulo: Saraiva, 2016. p. 176.

tipo legal da relação empregatícia. Sendo assim, a subordinação é o elemento principal para diferenciação entre a relação de emprego e o trabalho autônomo, sendo esses grupos os mais relevantes de fórmulas de contratação de prestação de trabalho contemporâneas.

Segundo Maurício Godinho Delgado<sup>18</sup>, a subordinação se traduz na situação em que se encontra o trabalhador, decorrente da limitação contratual da autonomia da vontade, para transferir ao empregador o poder de direção sobre a atividade que se desempenhará.

Considerando a atividade da Uber como uma empresa de tecnologia que apenas faz a união dos prestadores de serviços com o usuário, não parece plausível enquadrá-la como empregadora do motorista, pois não se verifica na relação os requisitos exigidos.

Observa-se que os motoristas possuem total liberdade para exercerem a atividade nos dias e horários de sua preferência, não havendo qualquer interferência da empresa.

O veículo utilizado pelo motorista é próprio, o tempo que ficará conectado ao aplicativo é de sua escolha, inclusive a maioria dos motoristas são cadastrados em mais de uma plataforma de serviços, podendo se conectar à plataforma que lhe convém. Com relação ao pagamento, a maior parte do dinheiro recebido fica com ele, ou seja, não parece plausível enquadrar essa situação na previsão tradicional de emprego, por carência, especialmente do requisito da subordinação.

Para alguns, há uma desvirtuação do trabalho autônomo, sendo a Uber responsável pela precarização de postos de trabalho ao não contratar motoristas como empregados. Os argumentos normalmente giram em torno da existência de controle por parte da empresa, como, por exemplo, a avaliação do motorista que, ao não atingir um número mínimo de pontuação, pode ser descredenciado. Há orientação para que o motorista não recuse as viagens, e a empresa é que estipula as taxas cobradas.

Em defesa do posicionamento aqui adotado, destaca-se que qualquer organização empresarial irá exigir condutas de cuidado com a aparência e com o público-alvo, é uma questão de prezar pela qualidade do serviço prestado, independente do modelo de negócios e da empresa, sem que isso, via de regra, caracterize vínculo empregatício<sup>19</sup>.

Nesse mesmo sentido, a título de exemplo, pode-se referir a relação existente entre franqueado e franqueador, onde há a existência de um contrato, sendo que algumas regras

---

<sup>18</sup> DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 17. ed. São Paulo: LTr, 2017. p. 311.

<sup>19</sup> ANDRADE, Paulo. **A inexistência de vínculo trabalhista com relação aos motoristas da plataforma Uber**. Disponível em: <http://www.trt4.jus.br/portal/portal/EscolaJudicial/biblioteca/noticia/info/NoticiaWindow?cod=1352055&action=2>. Acesso em: 12 set. 2018.

devem ser respeitadas, sem que isso seja entendido como uma relação de emprego, conforme entendimento pacificado na Jurisprudência<sup>20</sup>.

Outra corrente existente quando se analisa a relação entre Uber e motorista, e que parece ser mais plausível do que a de enquadrá-lo como empregado, diz respeito à criação de uma nova figura contratual. Nessa nova categoria não se trataria como um empregado tradicional e tampouco como um autônomo, sendo observadas as particularidades da relação, oferecendo proteção na medida dessa modalidade de trabalho. É a opinião de Adrián Todolí Signes:

*El trabajador que presta servicios en una plataforma virtual sufre unos riesgos diferentes al trabajador común y requiere una protección a medida. Por ello, se propone la creación de una relación laboral especial que contenga las particularidades observadas, modificando aquellos preceptos que son incompatibles con el nuevo modelo de relaciones laborales y adaptándolo a las especialidades de la nueva industria.*<sup>21</sup>

<sup>20</sup> “6. RELAÇÃO DE EMPREGO VERSUS CONTRATO DE FRANQUIA. SOLUÇÃO DO CONFLITO ATRAVÉS DA ANÁLISE DOS REQUISITOS DOS ARTIGOS 20 E 30 DA CLT. O contrato de franquia coloca o franqueado em situação de obediência ao franqueador em vários pontos da relação, vez que, no fundo, o que acontece nessa espécie de contrato é a transmissão do conhecimento (know-how) e da estratégia de sucesso no mercado do franqueador para o franqueado. Logo, o franqueado não pode, por exemplo, alterar os produtos vendidos, ou as características da marca (cores, aparência do estabelecimento, uniformes dos obreiros, filosofia de gestão, etc.) e, nesse ponto, há grande semelhança do franqueado com a subordinação do empregado. Entrementes, há um ponto distintivo entre o empregado e o franqueado que não pode ser olvidado: o segundo é um empresário, isto é, cabe a ele a organização dos elementos do negócio na busca do lucro, no mercado. No caso dos autos, o próprio reclamante informou que fez investimento considerável no negócio (cerca de 450 mil reais) e que tinha autonomia na compra e venda de vários produtos comercializados pela loja (como aqueles relacionados à padaria e açougue). Além disso, o reclamante declarou que receberia o lucro do empreendimento, mas que, durante todo o contrato com a ré, o lucro inexistiu. Finalmente, as testemunhas deixaram patente que era o reclamante quem contratava/desligava os empregados que trabalhavam na loja e que este se revezava com a irmã, no desenvolvimento das atividades de responsável pelo negócio (principalmente em finais de semana e horário para almoço). Tudo somado, parece difícil concluir pela pessoalidade do autor, quando este dividia as tarefas com a irmã, ou pela onerosidade do contrato, quando o próprio trabalhador alega que nada recebia pelo trabalho que desenvolvia. Mas o que salta aos olhos, efetivamente, é o grau de participação do autor na gestão do negócio, com grande investimento, levando-me à conclusão, neste caso de típica zona cinzenta de relação de emprego, pela presença da condição de empresário do autor, preponderando esses traços sobre os requisitos do artigo 3º da CLT. Sentença que se mantém. BRASIL. Tribunal Regional Federal da Segunda Região. Recurso Ordinário. DATA DE JULGAMENTO: 28/04/2015. RELATOR (A): PAULO SÉRGIO JAKUTIS. REVISOR (A): MARIA ISABEL CUEVA MORAES. ACÓRDÃO Nº: 20150345423. PROCESSO Nº: 00006344320145020060 A28. ANO: 2015. TURMA: 4ª. DATA DE PUBLICAÇÃO: 08/05/2015. PARTES: RECORRENTE (S): Carlos Roberto da Graça. RECORRIDO (S): DIA BRASIL SOCIEDADE LTDA. Disponível em: <http://search.trtsp.jus.br/easysearch/cachedownloader?collection=coleta013&docId=79cabe122e7ed2db048fb9d88967f55a663911c&fieldName=Documento&extension=pdf#q=>. Acesso em: 28 out. 2019.

<sup>21</sup> SIGNES, Adrián Todolí. **El impacto de la “Uber Economy” en las relaciones laborales**: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo. Disponível em: <https://www.upf.edu/documents/3885005/3891266/Todoli.pdf/051aa745-0eea-42af-921f-dd20a7ebcf2c>. Acesso em: 12 set. 2018.

É um posicionamento ainda pouco difundido, especialmente no Brasil, que precisaria de amadurecimento, por óbvio, mas que merece destaque.

O que se pretende chamar atenção aqui é que o modelo de economia compartilhada na qual a Uber está inserida não comporta um enquadramento como empregado, pois a ideia central é de aproximação de pessoas e de compartilhamento de bens, sendo algo diferente do modelo tradicional de emprego, por isso não se pode dar o mesmo tratamento. Afinal, bem entendida a economia de compartilhamento e a ideia de redução de custos de transação, a plataforma desenvolve um papel de *marketplace*, um intermediador e não um empregador.

A forma como é enquadrado o motorista da Uber na esfera trabalhista possui reflexos pecuniários elevados para a empresa e em consequência para toda a sociedade, além disso, também modificam a questão da tributação, que será analisada no próximo tópico.

### 3 Enfrentamento dos reflexos tributários da relação entre plataforma de transporte individual de passageiros e os motoristas cadastrados

Não há nenhum Estado democrático que tenha encontrado forma de financiamento diversa da tributação. Equivale a dizer que a tributação é pressuposto para a manutenção de todo e qualquer Estado de Direito democrático, servindo como meio para promoção dos direitos fundamentais assegurados no texto constitucional<sup>22</sup>. Numa perspectiva solidária da vida em comunidade, tem-se uma visão de cidadania comprometida com a manutenção da máquina estatal, mas sobretudo com o custo dos direitos fundamentais<sup>23</sup>.

Por outro lado, é inegável que o poder de tributar se constitui em poderosa ferramenta de promoção do desenvolvimento ou de consolidação do atraso. Na clássica frase do presidente da Suprema Corte norte-americana, John Marshall, “[...] *the power to tax involves the power to destroy*”<sup>24</sup>. Com efeito, a tributação sempre recairá sobre condutas humanas, comportamentos dos indivíduos e esses como agentes racionais podem escolher realizar ou não determinada conduta a depender do regime de incentivos criado pelo legislador<sup>25</sup>. A

<sup>22</sup> NABAIS, José Casalta. **Por um estado fiscal suportável**. Estudos de direito fiscal. Coimbra: Almedina, 2005. p. 21; HOLMES, Stephen e SUSTEINS, Cass R. **El costo de los derechos**. Por qué la libertad depende de los impuestos. Tradução de Stella Mastrangelo. Buenos Aires: Siglo Veintiuno, 2011. p. 33.

<sup>23</sup> BUFFON, Marciano. **Tributação e dignidade humana**. Entre os direitos e deveres fundamentais. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2009. p. 95; MORAES, Maria Celina Bodin de. **O princípio da solidariedade**. Rio de Janeiro: Instituto de Direito Civil. Disponível em: <http://www.idcivil.com.br/pdf/biblioteca9.pdf>. Acesso em: 12 set. 2018.

<sup>24</sup> Expressão inserida no voto do Chief Justice no caso *McCulloch v. Maryland* (1819).

<sup>25</sup> SCHOEURI, Luis Eduardo. **Direito tributário**. São Paulo: Saraiva, 2011. p. 33; CARVALHO, Cristiano. Análise econômica da tributação. In: TIMM, Luciano Benetti (org.). **Direito e economia no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 246-264. p. 260.

incidência da tributação poderá estimular ou desestimular condutas, a depender do regime de incentivos<sup>26</sup>.

Significa, portanto, que o poder de tributar, como derivado do poder originário do povo, deve ser exercido em consonância com o seu titular ou, como refere Roque Carraza, “[...] os tributos só podem ser criados e exigidos por razões públicas”<sup>27</sup>, de modo que o dinheiro obtido com a tributação deve ter destinação pública, preordenado à manutenção da *res publica*. Lapidar é a definição de Geraldo Ataliba, que afirma que “[...] república é de todos para todos. Os poderes que de todos recebe devem traduzir-se em benefícios e encargos iguais para todos os cidadãos”<sup>28</sup>.

Se a tributação deve ser criada e exigida em função do cidadão e para o cidadão, parece inequívoco afirmar que a tributação que se revela prejudicial ao indivíduo e o impede de perseguir a sua felicidade ofende o núcleo duro da sua dignidade<sup>29</sup>. Se a dignidade da pessoa humana está na valorização do ser humano como fim em si mesmo e não como objeto ou meio para atingir determinado fim<sup>30</sup>, a dignidade da pessoa humana erige o contribuinte como centro do Direito Tributário, fazendo com que a tributação seja um ato do Estado que respeita os valores que dão dignidade ao homem<sup>31</sup>. Passa-se a perceber, como identificado por Marciano Buffon, que “[...] é o Estado que existe em função da pessoa humana, e não o contrário, já que o homem constitui finalidade precípua, e não meio da atividade estatal”<sup>32</sup>.

O reflexo mais evidente da valorização do ser humano no âmbito do Direito Tributário reside na proteção ao mínimo necessário para a garantia de uma existência digna. Essa ideia

---

<sup>26</sup> KRUGMAN, Paul e WELLS, Robin. **Introdução à economia**. Tradução de Helga Hoffmann. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007. p. 428.

<sup>27</sup> CARRAZA, Roque Antonio. **Curso de direito constitucional tributário**. 24. ed. São Paulo: Malheiros, 2008. p. 86.

<sup>28</sup> ATALIBA, Geraldo. **República e Constituição**. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 2004. p. 160.

<sup>29</sup> Numa analogia ao pensamento filosófico clássico que entendia a *eudaimonia* – felicidade – como fim último do ser humano, a dignidade da pessoa humana é a forma jurídica da *eudaimonia*, trazida do mundo dos fatos para o mundo do direito após a 2ª Guerra Mundial.

<sup>30</sup> Como infere Ingo Wolfgang Sarlet, parafraseando Immanuel Kant: “O homem e, duma maneira geral, todo o ser racional, existe como um fim em si mesmo, não como meio para o uso arbitrário desta ou daquela vontade”. SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2001. p. 33. Antônio Junqueira de Azevedo, criticando algumas concepções kantianas, menciona que o trecho do autor alemão “[...] nos Fundamentos da metafísica dos costumes é muito citado porque, a todos os personalistas, agrada a idéia do homem como fim, e nunca, como meio. Isto está bem, mas Kant, além dos erros filosóficos de negar valor em si à natureza e a à vida em geral e de incluir os animais entre as ‘coisas’ – esse erro é, hoje, erro também jurídico em seu próprio país –, expressa a idéia de pessoa como fim, sem ligação lógica com a moral formal que ele sustenta com base no imperativo categórico”. AZEVEDO, Antônio Junqueira de. Caracterização jurídica da dignidade da pessoa humana. **Revista Trimestral de Direito Processual**, São Paulo, v. 9, p. 107-125, jan./mar. 2002. p. 12.

<sup>31</sup> BECHO, Renato Lopes. **Filosofia do direito tributário**. São Paulo: Saraiva, 2009. p. 343.

<sup>32</sup> BUFFON, Marciano. **Tributação e dignidade humana**. Entre os direitos e deveres fundamentais. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2009. p. 123.

ganhou a expressão “mínimo vital” ou “mínimo existencial”<sup>33</sup>. A expressão mínimo existencial é utilizada pelo Supremo Tribunal Federal, que tem reconhecido sua importância ao conferir-lhe eficácia nas decisões sobre excessos cometidos pelo Estado na atividade de tributar<sup>34</sup>.

Partindo das premissas ora suscitadas, pode-se estabelecer que não se pode admitir um regime de tributação que aniquile uma atividade econômica ou que importe em prejuízo para o contribuinte. Assim entendida a tributação, pode-se passar ao exame da incidência tributária a que podem estar submetidos os indivíduos que desejem trabalhar como motorista de aplicativo de transporte individual de passageiro. Ao final da comparação, avaliar-se-á a adequação do tratamento conferido em cada um dos cenários.

### 3.1 Tributação do motorista como empregado e seus reflexos para as partes

Para iniciar o estudo comparativo, tomar-se-á como premissa que o motorista de aplicativo de transporte individual de passageiro é empregado da plataforma que intermedia o contato com o usuário. Como o objetivo é comparar o efeito da tributação, não será emitido qualquer juízo de valor sobre a correção do enquadramento sobre a legislação trabalhista. Será apenas comparada a incidência da tributação, assumindo que o motorista é enquadrado como empregado.

---

<sup>33</sup> QUEIROZ, Mary Elbe. **Imposto sobre a renda e proventos de qualquer natureza**. São Paulo: Manole, 2004. p. 60; BITENCOURT NETO, Eurico. **O direito ao mínimo para uma existência digna**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2010. A concepção da dignidade da pessoa humana como anteparo às agressões estatais é compartilhada por Jorge Miranda e Rui Medeiros: “Em segundo lugar, a dignidade da pessoa humana impõe condições materiais da vida capazes de assegurar liberdade e segurança às pessoas. Daí, as garantias especiais dos salários (artigo 59, nº 3), a proteção dos cidadãos em todas as situações de falta ou diminuição de meios de subsistência ou de capacidade para o trabalho (artigo 63, nº 3), o direito à habitação que preserve a intimidade pessoal e a privacidade familiar (artigo 65, nº 1), a regulação dos impostos e dos benefícios fiscais de harmonia com os encargos familiares (artigo 67, nº 2, alínea f), [...]”. MIRANDA, Jorge e MEDEIROS, Rui. **Constituição Portuguesa anotada**. Coimbra: Coimbra, 2005. t. I. p. 54. No âmbito do Direito Tributário, a dignidade da pessoa humana, como sustenta Humberto Ávila, conduz à “[...] preservação do direito à vida e à dignidade e da garantia dos direitos fundamentais de liberdade alicerçam não apenas uma pretensão de defesa contra restrições injustificadas do Estado nesses bens jurídicos, mas exigem do Estado medidas efetivas para a proteção desses bens. O aspecto tributário dessa tarefa é a proibição de tributar o mínimo existencial do sujeito passivo”. ÁVILA, Humberto. **Sistema constitucional tributário**. São Paulo: Saraiva, 2004. p. 393.

<sup>34</sup> Essa proteção ao mínimo existencial encontra suporte na jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, como por exemplo, sustenta o Min. Celso de Mello, ao apreciar a constitucionalidade da instituição de contribuição de seguridade social para os servidores públicos federais através da Lei nº 9.783/99: “A proibição constitucional do confisco em matéria tributária nada mais representa senão a interdição, pela Carta Política, de qualquer pretensão governamental que possa conduzir, no campo da fiscalidade, à injusta apropriação estatal, no todo ou em parte, do patrimônio ou dos rendimentos dos contribuintes, comprometendo-lhes, pela insuportabilidade da carga tributária, o exercício do direito a uma existência digna, ou a prática de atividade profissional lícita ou, ainda, a regular satisfação de suas necessidades vitais (educação, saúde e habitação, por exemplo)”. BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **ADI – MC nº 2.010/DF**. Pleno, Rel. Min. Celso de Mello, j. 30/09/1999, DJU 12.04.2002, p. 51. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=34738>. Acesso em: 28 out. 2019.

Para efeitos de comparação, o motorista utilizado como exemplo receberá o mesmo valor após o desconto da taxa de intermediação cobrada pela plataforma, analisando-se apenas e tão somente a tributação sobre a renda obtida pelo suposto empregado.

Para efeitos comparativos, o motorista hipotético trabalhará numa jornada de 44 horas semanais (limite imposto pela CLT), recebendo o valor de R\$ 31,40 (média obtida em pesquisa realizada em fóruns de motoristas de aplicativo na internet<sup>35</sup>). Considerando que o referido empregado desempenhou uma jornada de 44 horas semanais, ele terá obtido um salário bruto de R\$ 6.908,00. No cálculo já foi incluído o valor do repouso semanal remunerado que acresce ao valor base do cálculo de salário.

Sobre o valor bruto, compete ao empregador efetuar retenções dos tributos do empregado que incidem sobre o salário, pagando ao empregado apenas o valor líquido. A legislação prescreve que o desconto do imposto de renda do empregado seja efetuado diretamente pela fonte pagadora<sup>36</sup>, permitindo que a contribuição previdenciária oficial seja deduzida da base de cálculo do imposto de renda<sup>37</sup>. O cálculo da contribuição previdenciária do empregado leva em consideração o salário de contribuição máximo de R\$ 5.645,80 multiplicado pela alíquota de 11%, resultando no valor de contribuição de R\$ 621,03<sup>38</sup>.

O cálculo da tributação sobre o rendimento auferido pelo motorista de aplicativo com vínculo empregatício apresenta a seguinte composição:

Tributo	Percentual	Valor em R\$
IRRF	27,5%	859,55
Contribuição Previdenciária	11%	621,04
Total		1.480,59

Fonte: Elaborado pelos autores.

Efetuados os descontos legais, o valor que sobra para o motorista é R\$ 5.427,41. Aparentemente, a tributação parece inofensiva, mas se trata de mera impressão. Isso porque não se está analisando todos os encargos que oneram o empregador. No cenário fictício construído, passa-se a analisar a incidência dos tributos que competem à fonte pagadora.

<sup>35</sup> O valor médio da hora de trabalho varia muito, a depender do horário de atuação do motorista, plataforma utilizada e área de atuação. No entanto, o valor da hora é menos importante para efeito de comparação realizada, já que ambos os cenários partirão da mesma hora padrão.

<sup>36</sup> Art. 43 do Decreto nº 3.000/99, Lei nº 4.506, de 1964, art. 16, Lei nº 7.713, de 1988, art. 3º, § 4º, Lei nº 8.383, de 1991, art. 74, e Lei nº 9.317, de 1996, art. 25, e Medida Provisória nº 1.769-55, de 11 de março de 1999, arts. 1º e 2º.

<sup>37</sup> Art. 74, I, do Decreto nº 3.000/99; art. 4º, incisos IV e V, da Lei nº 9.250, de 1995.

<sup>38</sup> Art. 12, I c/c art. 20, ambos da Lei nº 8.212/91.

Tributo	Percentual	Valor em R\$
Contribuição Previdenciária sobre a folha	20%	1.381,60
Contribuição RAT	3%	207,24
Contribuição Salário Educação	2,5%	172,70
Contribuição Sistema S	3,3%	227,96
FGTS	8%	552,64
Total		2.542,14

Fonte: Elaborado pelos autores.

Percebe-se que sobre o salário pago ao motorista de aplicativo no cenário descrito competiria à empregadora pagar o equivalente a 36,79% sobre o salário pago ao seu suposto empregado. Para que o empregado usufrua de um salário bruto de R\$ 6.908,00, a empresa teria que desembolsar o equivalente a R\$ 10.930,73, o que significa um acréscimo de 58% sobre o valor base.

No cenário elaborado, não se contabilizou o valor de hora extra, adicional noturno, nem se calculou o adicional de insalubridade e periculosidade. No entanto, o empregador deveria contingenciar mensalmente os valores necessários para o pagamento do 1/3 constitucional de férias, além do 13º salário

Provisões	Valor em R\$
Férias 1/12	575,67
1/3 Férias 1/12	191,89
13º Salário 1/12	575,67
FGTS Férias 1/12	46,05
FGTS 1/3 Férias 1/12	15,20
FGTS 13º Salário 1/12	46,05
Aviso prévio 1/12 (provisão)	575,67
FGTS Aviso prévio 1/12 (provisão)	46,05
Multa FGTS 1/12 (provisão)	138,16
Total	2.210,41

Fonte: Elaborado pelos autores.

A tabela acima demonstra o total de provisões que o empregador deveria fazer para contar com um orçamento minimamente precavido, organizando o fluxo de caixa para fazer frente às obrigações trabalhistas futuras. Somando o total de encargos e provisões, o salário inicial prometido ao motorista contratado pelo regime celetista já alcança a cifra de

R\$ 13.141,14, o que significa um expressivo acréscimo de 90% sobre o valor originalmente previsto.

Não é necessário fazer qualquer esforço de raciocínio para perceber que caso o modelo de contratação celetista seja imposto à plataforma de transporte individual de passageiros, o valor do salário deverá sofrer redução compatível com o total de encargos que a plataforma terá que suportar. Significa dizer que definição do regime celetista imporá ao motorista uma redução do valor do salário líquido, partindo da premissa que a disponibilidade da empresa para o pagamento de colaborador e o interesse do usuário no uso da plataforma encontra o ponto de equilíbrio no salário de R\$ 6.908,00. Caso seja elevado o valor da corrida para o usuário, verificar-se-á uma drástica redução da demanda, já que o usuário buscará a substituição do meio de transporte por outro modal que ofereça preço semelhante àquele que está disposto a pagar.

De outro lado, para que a empresa possa manter a oferta de corridas pelo preço que o usuário está disposto a pagar, a capacidade de pagamento de salário e encargos não pode ultrapassar R\$ 6.908,00, o que significaria submeter o motorista a receber o valor líquido equivalente à metade daquilo que recebe atualmente. Pode-se projetar, nesse contexto, uma drástica redução na oferta de motoristas, tornando inviável a manutenção da qualidade do serviço.

### 3.2 Tributação do motorista como trabalhador autônomo e seus reflexos para as partes

Num segundo cenário, constrói-se um regime de remuneração não atrelada às exigências impostas pela CLT, imaginando-se que o regime de relação entre plataforma de transporte individual de passageiro e o motorista parceiro não configura vínculo empregatício. Assim, projeta-se a oferta do mesmo valor para um motorista disposto a trabalhar 44 horas semanais, em que pese ele não precise cumprir qualquer horário, nem esteja limitado a qualquer jornada de trabalho. Utiliza-se os mesmos números para efeitos comparativos.

Considerando que a plataforma tenha alcançado ao motorista parceiro o mesmo valor bruto de R\$ 6.908,00, passa-se a demonstrar a carga tributária a que estaria submetido. A renda auferida enquadra-se como rendimento do trabalho não assalariado, consoante prescreve o artigo 45 do Decreto nº 3.000/99 e artigo 3º, § 4º, da Lei nº 7.713, de 1988, sujeitando-se ao pagamento do imposto de renda mensal pela sistemática do carnê-leão. O motorista estudado deverá recolher a contribuição previdenciária sobre o regime de contribuinte individual, consoante prescreve o artigo 12, I c/c artigo 21 da Lei nº 8.212/91.

Tributo	Percentual	Valor em R\$
IRRF	27,5%	719,82
Contribuição Previdenciária	20%	1.129,16
Total		1.848,98

Fonte: Elaborado pelos autores

Percebe-se, em comparação com o regime de tributação do motorista celetista, uma ligeira desvantagem considerando o regime de incidência da contribuição previdenciária do contribuinte individual. No entanto, considerando todos os encargos acima identificados, não há como refutar a condição mais favorável ao motorista nessa modalidade.

Outrossim, não se pode perder de vista que afastada a relação de emprego, o prestador passa a ser tributado pelo Imposto sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISSQN) de competência dos municípios. A Lei Complementar nº 116/2003 estabelece que a alíquota máxima no país corresponde a 5%. Nesse tópico, vale cotejar a incidência do ISSQN sobre o serviço de táxi que possui uma tributação privilegiada no valor fixo de 15 Unidades Fiscais Municipais (1 UFM = R\$ 4,0145), o que resulta no valor de R\$ 60,21 por automóvel, independentemente do valor da renda auferida pelo motorista. Levando em consideração que o motorista de aplicativo não faz jus à tributação privilegiada dos taxistas, o valor do ISSQN que será devido pelo motorista hipotético corresponde a R\$ 345,00.

Em que pese a soma dos tributos possa parecer menos vantajosa ao contribuinte ao se comparar isoladamente as cargas tributárias, é evidente que não se pode perder de vista que os encargos tributários e trabalhistas que o empregador precisa atender serão descontados do empregado, o que, no exame comparativo, resulta numa oneração excessiva para o empregado.

Há, por derradeiro, a possibilidade de o motorista optar pelo enquadramento no regime do Microempreendedor individual (MEI) previsto no artigo 18-A da Lei Complementar nº 123.

Nesse cenário, o motorista seria tributado em valores fixos em reais, independentemente da sua receita<sup>39</sup>, na seguinte proporção: (a) R\$ 45,65 (quarenta e cinco reais e sessenta e cinco centavos), a título da Contribuição para a Seguridade Social, relativa à pessoa do empresário, na qualidade de contribuinte individual; e (b) R\$ 5,00 (cinco reais), a título do imposto referido no inciso VIII do *caput* do artigo 13 dessa Lei Complementar.

O recolhimento dos valores acima é feito uma única vez ao mês, tornando isento o MEI

<sup>39</sup> “Art. 18-A. [...] § 3º [...] V. Os valores informados estavam vigentes à época da elaboração do texto (fevereiro de 2018).”

de recolher os tributos previstos no artigo 13, incisos I ao VI<sup>40</sup>, conforme expressamente refere o artigo 18-A, § 3º, inciso VI, ambos da Lei Complementar nº 123. Para que o motorista opte por essa modalidade, é necessário se enquadrar na limitação de receita anual no patamar de R\$ 81.000,00 ou R\$ 6.750,00 por mês<sup>41</sup>.

### Conclusões

Pode-se dizer que a economia de compartilhamento operou verdadeira revolução nos setores produtivos. Adicionou-se um nicho que antes não existia, promovendo uma importante mudança de comportamento entre fornecedores e consumidores, alterando também a relação de consumo tradicional.

Compreende-se o fenômeno da economia de compartilhamento como um novo modelo econômico, em que as relações acontecem entre pares (P2P) e são baseadas nas trocas feitas entre essas pessoas que interagem no mercado de forma colaborativa, onde podem comprar, vender, alugar, prestar serviços, com o auxílio da tecnologia, especialmente de aplicativos para *smartphones*. A aproximação facilitada pelo uso da tecnologia permite que as pessoas utilizem o mecanismo de preços do mercado sem elevados custos de transação, o que acaba valorizando a concorrência e assim favorecendo o consumidor.

Sob esse viés, parece que a relação havida entre a empresa de tecnologia que desenvolveu a plataforma para aproximar pessoas que pretendem oferecer um serviço daquelas que desejam fazer o uso do serviço, como é o caso da Uber, não pode ser considerada uma relação empregatícia prevista na CLT, sob pena de submeter um modelo de negócio disruptivo à moldura legislativa atrasada e nefasta. Não se pode admitir que o regime jurídico inspirado na *Carta del Lavoro* do início do século passado seja imposta à sociedade

<sup>40</sup> LC nº 123: “Art. 13. O Simples Nacional implica o recolhimento mensal, mediante documento único de arrecadação, dos seguintes impostos e contribuições: I – Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica – IRPJ; II – Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, observado o disposto no inciso XII do § 1º deste artigo; III – Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL; IV – Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – COFINS, observado o disposto no inciso XII do § 1º deste artigo; V – Contribuição para o PIS/Pasep, observado o disposto no inciso XII do § 1º deste artigo; VI – Contribuição Patronal Previdenciária – CPP para a Seguridade Social, a cargo da pessoa jurídica, de que trata o art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991, exceto no caso da microempresa e da empresa de pequeno porte que se dedique às atividades de prestação de serviços referidas no § 5º-C do art. 18 desta Lei Complementar; [...]”

<sup>41</sup> LC nº 123: “Art. 18-A. [...] § 1º Para os efeitos desta Lei Complementar, considera-se MEI o empresário individual que se enquadre na definição do art. 966 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil, ou o empreendedor que exerça as atividades de industrialização, comercialização e prestação de serviços no âmbito rural, que tenha auferido receita bruta, no ano-calendário anterior, de até R\$ 81.000,00 (oitenta e um mil reais), que seja optante pelo Simples Nacional e que não esteja impedido de optar pela sistemática prevista neste artigo. § 2º No caso de início de atividades, o limite de que trata o § 1º será de R\$ 6.750,00 (seis mil, setecentos e cinquenta reais) multiplicados pelo número de meses compreendido entre o início da atividade e o final do respectivo ano-calendário, consideradas as frações de meses como um mês inteiro.”

que almeja melhores condições de vida e um ambiente econômico mais próspero.

Quando se analisa o requisito da subordinação em relação aos motoristas de aplicativo, não se identifica a presença no modelo de contratação estabelecida. Ao se comparar a sua aplicação em relação ao trabalhador que possui CTPS assinada, que precisa cumprir uma jornada de trabalho estipulada pela empresa, que necessita bater o ponto, que independente do faturamento da empresa vai receber o seu salário no final do mês, dentre outras obrigações, daquela pessoa que trabalha tendo a liberdade para designar o horário que deseja trabalhar, que assume o risco da sua atividade, que decide se vai tirar férias ou não e em qual data isso irá ocorrer, que utiliza seu próprio veículo como instrumento de trabalho, percebe-se a significativa diferença entre um modelo e outro.

Apesar do pouco desenvolvimento da matéria no propósito de criação de uma nova modalidade de trabalho ou até mesmo de uma adequação do trabalho autônomo, possibilitando a previsão de algumas garantias e direitos a esses trabalhadores, considera-se uma possibilidade que não deve ser descartada, merecendo maior desenvolvimento em futura pesquisa.

Dentre as principais conclusões obtidas com a análise empreendida, foi possível observar que o modelo econômico proposto é incompatível com a ideia de emprego, porque a plataforma não seria mais considerada uma empresa de tecnologia e sim uma empresa de transporte. Ao se equiparar as plataformas da economia colaborativa com modelos tradicionais de negócio, acaba-se pode dizimar a perspectiva de desenvolvimento econômico baseado em inovação e tecnologia. Como o modelo de negócio baseia-se na liberdade, o engessamento proposto pelos defensores da aplicação da legislação trabalhista, acaba por fulminar a estrutura de incentivos e sobretudo em tornar inviável a manutenção da oferta de viagens e a qualidade do serviço como a oferecida atualmente.

Os cenários simulados entre os regimes de contratação demonstram que a imposição da legislação trabalhista resulta no incremento significativo dos encargos trabalhistas e tributários que deverão ser pagos por alguém. Se a plataforma de intermediação os assumir, o negócio passa a não ser mais viável do ponto de vista econômico. Se o ônus for repassado para o consumidor, o serviço se tornará mais caro que os meios de transporte atualmente oferecidos. Por fim, se os ônus dos encargos trabalhistas forem repassados ao motorista, haverá uma redução significativa do salário do motorista, o que gerará um aviltamento da remuneração do empregado ou a fuga dos trabalhadores para outras atividades. Como se pode observar, todos perdem em todas as simulações realizadas, o que permite concluir que a

legislação trabalhista é tendencialmente prejudicial ao trabalhador.

### Referências

- ANDRADE, Paulo. **A inexistência de vínculo trabalhista com relação aos motoristas da plataforma Uber**. Disponível em: <http://www.trt4.jus.br/portal/portal/EscolaJudicial/biblioteca/noticia/info/NoticiaWindow?cod=1352055&action=2>. Acesso em: 12 set. 2018.
- ATALIBA, Geraldo. **República e Constituição**. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.
- ÁVILA, Humberto. **Sistema constitucional tributário**. São Paulo: Saraiva, 2004.
- AZEVEDO, Antônio Junqueira de. Caracterização jurídica da dignidade da pessoa humana. **Revista Trimestral de Direito Processual**, São Paulo, v. 9, p. 107-125, jan./mar. 2002.
- BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de direito do trabalho**. 10. ed. São Paulo: LTr, 2016.
- BECHO, Renato Lopes. **Filosofia do direito tributário**. São Paulo: Saraiva, 2009.
- BITENCOURT NETO, Eurico. **O direito ao mínimo para uma existência digna**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2010.
- BOTSMAN, Rachel. The sharing economy lacks a shared definition. **Fast Company**. Disponível em: <http://www.fastcoexist.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shareddefinitions-shared-definition>. Acesso em: 12 set. 2018.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **ADI – MC nº 2.010/DF**. Pleno, Rel. Min. Celso de Mello, j. 30/09/1999, DJU 12.04.2002, p. 51. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=34738>. Acesso em: 28 out. 2019.
- BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da Segunda Região. Décima Quinta Turma. **Acórdão sobre Recurso Ordinário TRT-2-1000123-89.2017.5.02.0038**. Recorrido: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., UBER INTERNATIONAL B.V. E UBER INTERNATIONAL HOLDING B.V. Relator: Des. Beatriz de Lima Pereira. São Paulo, 20 de fevereiro de 2019. Disponível em: <http://search.trtsp.jus.br/easysearch/cachedownloader?collection=coleta014&docId=14a9c0cd0ef75e32ac0eff7afe065f0ce6ad46a5&fieldName=Documento&extension=html#q=>. Acesso em: 28 out. 2019.
- BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da Terceira Região. Nona Turma. **Acórdão sobre Recurso Ordinário TRT-3-RO-0011359-34.2016.5.03.0112**. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrido: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira. Relator: Maria Stela Álvares da Silva Campos. Belo Horizonte, 25 de maio de 2017. Disponível em: <https://as1.trt3.jus.br/juris/detalhe.htm?conversationId=4122>. Acesso em: 28 out. 2019.
- BRASIL. Tribunal Regional Federal da Segunda Região. Recurso Ordinário. DATA DE JULGAMENTO: 28/04/2015. RELATOR (A): PAULO SÉRGIO JAKUTIS. REVISOR (A): MARIA ISABEL CUEVA MORAES. ACÓRDÃO Nº: 20150345423. PROCESSO Nº:

00006344320145020060 A28 .ANO: 2015. TURMA: 4ª. DATA DE PUBLICAÇÃO: 08/05/2015. PARTES: RECORRENTE (S): Carlos Roberto da Graça. RECORRIDO (S): DIA BRASIL SOCIEDADE LTDA.) Disponível em: <http://search.trtsp.jus.br/easysearch/cachedownloader?collection=coleta013&docId=79cabe122e7ed2db048f0b9d88967f55a663911c&fieldName=Documento&extension=pdf#q=>. Acesso em: 28 out. 2019.

BUFFON, Marciano. **Tributação e dignidade humana**. Entre os direitos e deveres fundamentais. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2009.

CALIENDO, Paulo. Da justiça fiscal: conceito e aplicação. *In*: TÔRRES, Heleno Taveira (org.). **Tratado de direito constitucional tributário**. São Paulo: Saraiva, 2015. p. 371-406.

CAMPOS, Diogo Leite de. **O sistema tributário no estado dos cidadãos**. Coimbra: Almedina, 2006.

CARRAZA, Roque Antonio. **Curso de direito constitucional tributário**. 24. ed. São Paulo: Malheiros, 2008.

CARVALHO, Cristiano. Análise econômica da tributação. *In*: TIMM, Luciano Benetti (org.). **Direito e economia no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2014. p. 246-264.

CHASE, Robin. **Economia compartilhada**: como pessoas e plataformas da Perras Inc. estão reinventando o capitalismo. Tradução de Cristina Yamagami. São Paulo: HSM, 2015.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 17. ed. São Paulo: LTr, 2017.

HOLMES, Stephen e SUSTEINS, Cass R. **El costo de los derechos**. Por qué la libertad depende de los impuestos. Tradução de Stella Mastrangelo. Buenos Aires: Siglo Veintiuno, 2011.

KRUGMAN, Paul e WELLS, Robin. **Introdução à economia**. Tradução de Helga Hoffmann. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

MARQUES, Claudia Lima. A nova noção de fornecedor no consumo compartilhado: um estudo sobre as correlações do pluralismo contratual e o acesso ao consumo. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v. 111, p. 247-268, maio/jun. 2017.

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do trabalho**. 32. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

MCDONALD, Daniel K. Reputation will teach sharing economy to share. **University of Florida Journal of Law and Public Policy**, v. 27. Disponível em: <https://heinonline.org/HOL/LandingPage?handle=hein.journals/ufpp27&div=14&id=&page=>. Acesso em 28 out. 2019.

MIRANDA, Jorge e MEDEIROS, Rui. **Constituição Portuguesa anotada**. Coimbra: Coimbra, 2005. t. I.

MORAES, Maria Celina Bodin de. **O princípio da solidariedade**. Rio de Janeiro: Instituto de Direito Civil. Disponível em: <http://www.idcivil.com.br/pdf/biblioteca9.pdf>. Acesso em: 12 set. 2018.

MUCELIN, Guilherme. Peers Inc.: a nova estrutura da relação de consumo na economia do compartilhamento. **Revista dos Tribunais**, São Paulo, v. 118, p. 77-126, jul./ago. 2018.

NABAIS, José Casalta. **Por um estado fiscal suportável**. Estudos de direito fiscal. Coimbra: Almedina, 2005.

QUEIROZ, Mary Elbe. **Imposto sobre a renda e proventos de qualquer natureza**. São Paulo: Manole, 2004.

SANCHES, José Luis Saldanha. **Justiça fiscal**. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2010.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2001.

SCHOEURI, Luis Eduardo. **Direito tributário**. São Paulo: Saraiva, 2011.

SCHOR, Juliet. Debatendo economia do compartilhamento. Tradução de Beatriz Kira. *In*: ZANATTA, Rafael A. F; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz (org.). **Economias do compartilhamento e o direito**. Curitiba: Juruá, 2017. p. 21-40.

SIGNES, Adrián Todolí. **El impacto de la “Uber Economy” en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo**. Disponível em: <https://www.upf.edu/documents/3885005/3891266/Todoli.pdf/051aa745-0eea-42af-921f-dd20a7ebcf2c>. Acesso em: 12 set. 2018.

TIPKE, Klaus e YAMASHITA, Douglas. **Justiça fiscal e princípio da capacidade contributiva**. São Paulo: Malheiros, 2002.

UBER. Disponível em: <https://www.uber.com/business/>. Acesso em: 12 set. 2018.

WALSH, B. Ideas that will change the world. **Time Magazine**. Disponível em: [http://content.time.com/time/specials/packages/article/0,28804,2059521\\_2059717\\_2059710,00.html](http://content.time.com/time/specials/packages/article/0,28804,2059521_2059717_2059710,00.html). Acesso em: 12 set. 2018.

ZANATTA, Rafael A. F. Economias do compartilhamento: superando um problema conceitual. *In*: ZANATTA, Rafael A. F; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz (org.). **Economias do compartilhamento e o direito**. Curitiba: Juruá, 2017. p. 79-106.