

UNILEÃO  
CENTRO UNIVERSITÁRIO  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

FRANCISCO MIKAEL DA SILVA DANTAS

**REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO:  
UMA INOVAÇÃO DISRUPTIVA**

JUAZEIRO DO NORTE - CE  
2020

FRANCISCO MIKAEL DA SILVA DANTAS

**REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO:  
UMA INOVAÇÃO DISRUPTIVA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
coordenação do Centro Universitário Leão Sampaio  
como requisito para a obtenção do título de Bacharel  
em Direito.

Orientador: Profa. Karinne de Norões Mota

JUAZEIRO DO NORTE - CE  
2020

FRANCISCO MIKAEL DA SILVA DANTAS

**REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO:  
UMA INOVAÇÃO DISRUPTIVA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à coordenação do Centro Universitário Leão Sampaio como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Aprovado em: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / 2020.

**BANCA EXAMINADORA:**

---

Karinne de Norões Mota  
(Orientador)

---

Italo Roberto Tavares do Nascimento  
(Examinador)

---

Jorge Emicles Pinheiro Paes Barreto  
(Examinador)

JUAZEIRO DO NORTE - CE  
2020

# REGULAMENTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO: UMA INOVAÇÃO DISRUPTIVA

Francisco Mikael da Silva Dantas<sup>1</sup>  
Karinne de Norões Mota<sup>2</sup>

## RESUMO

A pesquisa do presente trabalho trata-se de um estudo sobre a regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por aplicativo, disposto através da Lei federal nº 13.640/2018 que alterou a Lei nº 12.578/2012. Com enfoque principal no que diz respeito ao Decreto 9.792/2019 que regulamenta a lei nº 13.640/2018, em relação ao recolhimento de contribuição previdenciária, desses motoristas de aplicativos. Diante desse Decreto, são apresentadas as vantagens de o motorista de aplicativo estar filiado na previdência social. Toda essa regulamentação no nosso ordenamento jurídico brasileiro advém de novas tecnologias e formas de produção, num processo designado de inovação disruptiva, por criar ideias capazes de enfraquecer ou substituir indústrias, empresas ou produtos já estabelecidos no mercado há anos, conforme assevera Excelentíssimo Ministro do STF, Roberto Barroso.

**Palavras-chave:** Transporte por aplicativo. Motorista de aplicativo. Contribuição previdenciária. Inovação disruptiva. Direito previdenciário.

## ABSTRACT

The research of the present work deals with a study on the regulation of the private paid passenger transport service by application, provided by Federal Law No. 13,640 / 2018 that amended Law No. 12,578 / 2012. Mainly focused on Decree 9,792 / 2019, which regulates Law No. 13,640 / 2018, in relation to the collection of social security contributions from these application drivers. In view of this Decree, the advantages of the application driver being affiliated with social security are presented. All this regulation in our Brazilian legal system, comes from new technologies and forms of production, in a process called disruptive innovation, for creating ideas capable of weakening or replacing industries, companies or products already established in the market for years, as stated by the Honorable Minister STF, Roberto Barroso.

**Keywords:** Transport by application. Application driver. Social security contribution. Disruptive innovation. Social security law.

## 1 INTRODUÇÃO

---

<sup>1</sup>Discente do curso de Direito da UNILEÃO. Email: mikael.silvablog@gmail.com

<sup>2</sup>Docente do curso de Direito da UNILEÃO, Especialista em Direitos Humanos Fundamentais. Email: karinnemota@leaosampaio.edu.br

O presente trabalho consiste, na análise da regulamentação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros por aplicativo, disposto através da Lei federal nº 13.640/2018 que alterou a Lei nº 12.578/2012, e com isso conferiu aos Municípios, juntamente com o Distrito Federal, competência exclusiva para regular o uso desses aplicativos de transporte (ex: Uber, 99, Cabify etc.).

Acerca do referido tema, o presente trabalho terá como objetivo geral, analisar o Decreto 9.792/2019 em que regulamentou a lei nº 13.640/2018, no que diz respeito à forma de recolhimento de contribuição previdenciária, dos motoristas de aplicativos do serviço de transporte de passageiros, e qual a vantagem de o motorista ser segurado obrigatório do regime geral da previdência social (RSGP), considerados da publicação do decreto em diante, como contribuintes individuais.

Neste intento, a inovação tecnológica é inevitável, em todo o mundo, as tendências econômicas estão surgindo o tempo todo. No que diz respeito ao sistema de transporte de passageiros, o foco do presente trabalho, caberá destacarmos que esse sistema passou por uma inovação disruptiva, e quando falamos em inovação disruptiva, estamos fazendo referência a um termo que descreve a inovação de produtos ou serviços que utiliza estratégias "disruptivas" em vez de "revolucionárias", para vencer a tecnologia dominante ou os modelos velhos já existentes no mercado. Foi o que aconteceu com a chegada desses aplicativos de serviço de transporte individual de passageiros, que oferece serviços semelhantes ao de táxis e reduzindo, e até mesmo eliminando, falhas de mercado existentes há muito tempo.

Visto o que foi supramencionado sobre este trabalho, é importante destacar a apresentação que será feita sobre os benefícios previdenciários, oriundas da contribuição previdenciária do motorista de aplicativo ao INSS. O motorista poderá desfrutar do benefício previdenciário mais conhecido, a aposentadoria. Contudo, existem outros mais frequentes, como o auxílio-doença, o auxílio-reclusão e o salário-maternidade. Se por exemplo, o motorista de aplicativo ficasse doente, ele ficaria sem a renda obtida com as viagens feitas pelo

aplicativo e permaneceria completamente desamparado. Ao estar segurado ao INSS, poderá gozar do auxílio-doença no período em que estiver afastado.

Por fim, será feita uma análise referente às limitações desproporcionais aos aplicativos de transporte, em que compete ao Poder Judiciário, a luz do sistema de freios e contrapesos, invalidar atos normativos que cheguem a estabelecer eventuais restrições desproporcionais, violando princípios constitucionais como os da livre iniciativa e a liberdade profissional.

## **2 METODOLOGIA**

O presente trabalho quanto aos objetivos, o método utilizado para a pesquisa é o tipo exploratória, pois de acordo com os ensinamentos de Leonel e Motta (2011, p. 101) tem por objetivo principal “proporcionar maior familiaridade com o objeto de estudo”.

Quanto à abordagem, o mesmo possui natureza qualitativa, uma vez que preleciona Leonel e Motta (2011, p. 111), o pesquisador “apresenta as questões de pesquisa, procura estabelecer estratégias, no âmbito da pesquisa exploratória para poder sistematizar as ideias e, assim, construir suas categorias de análise”.

No presente estudo seria utilizado o método bibliográfico, pois, segundo Leonel e Motta (2011, p. 112) pesquisa bibliográfica “é aquela que se desenvolve tentando explicar um problema a partir das teorias publicadas em diversos tipos de fontes: livros, artigos, manuais, enciclopédias, anais, meios eletrônicos, etc.”.

Com relação ao instrumento de coleta de dados será realizada por meio de documentação bibliográfica, fichamentos, textos legais, bem como, artigos científicos e publicações relacionadas ao tema proposto.

A base de dados consultada foi o Google acadêmico, um serviço de busca do Google para pesquisa de artigos e de referências para trabalhos científicos, voltado especialmente para estudantes, pesquisadores, cientistas, universitários e curiosos. O Google acadêmico possui diversas vantagens como, o fato de ser uma fonte confiável, ser gratuito tanto para quem está pesquisando, como para quem deseja indexar publicações à ferramenta; além disso, também possui um amplo e variado acervo disponível, juntamente com uma boa opção de refinar as buscas, filtrando os resultados e obtendo apenas aquilo que traz sentido para o trabalho.

Os descritores utilizados nos buscadores foram palavras chaves e algumas frases que fazem parte do trabalho, no qual resume bem o presente tema abordado. Tais como “Transporte por aplicativo”, “Motorista de aplicativo”, “Contribuição previdenciária”, “Inovação disruptiva”, e “A contribuição previdenciária do motorista de aplicativo”.

Através da busca avançada, um recurso importante da ferramenta Google acadêmico, foi possível refinar mais ainda a pesquisa na mesma, obtendo resultados mais atraentes para o trabalho. Alguns critérios fizeram parte da busca como, ter todas as palavras pesquisadas, conter exatamente a frase pesquisada e com as palavras pesquisadas no título do artigo ou em qualquer lugar do artigo.

Também foi definido o período em que foram produzidos os resultados da busca, que foram os publicados nos últimos 5 anos.

## **2 SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO – FILIAÇÃO AO INSS E SEUS BENEFÍCIOS**

Como é de ciência de todas as plataformas de transporte individual conectam motoristas e passageiros através de aplicativos em smartphones, substituindo assim muitos dos principais problemas relacionados à mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras. Com isso, utilizar-se desses aplicativos, já virou rotina no dia a dia dos brasileiros, mas, diante a isto, pouco se fala sobre os direitos trabalhistas e previdenciários desta nova categoria profissional.

Diante essa inovação, os motoristas de aplicativo são enquadrados pela lei 13.640/18 como contribuinte individual, mesmo diante de quem defende que existe vínculo trabalhista configurado entre o motorista e a plataforma do aplicativo. O motorista a partir daí, é então segurado obrigatório do INSS, e com isso deverá contribuir com uma alíquota, essa contribuição poderá se dá de duas formas, pelo chamado plano normal, ou pelo chamado plano simplificado. Também é possível que o motorista faça a inscrição como Microempreendedor Individual (MEI), no qual abrangem profissionais com faturamento anual de até 81 mil reais, contribuindo com uma alíquota de 5% sobre o salário mínimo.

Pelo plano normal de contribuição, o motorista pagará uma alíquota de 20% sobre o salário de contribuição, que pode variar entre o salário mínimo (R\$1.045,00) e o teto previdenciário (R\$ 6.101,06). O recolhimento dessa alíquota

servirá para contagem de tempo de contribuição e para a concessão de todos os benefícios previdenciários, entre eles auxílio-doença, auxílio-acidente, auxílio-reclusão, pensão por morte, salário-família, salário-maternidade, e então, aplicará a alíquota de 20% sobre sua remuneração mensal, desde que o valor mínimo de referência seja o salário-mínimo, e o valor máximo seja o teto previdenciário.

Pelo plano simplificado de contribuição, o motorista pagará uma alíquota de 11% sobre o salário mínimo, e garante o direito a todos os benefícios previdenciários, com exceção da aposentadoria por tempo de contribuição e o direito de utilização do tempo para outros regimes da Previdência.

### **3 SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO – PROCESSO DE INOVAÇÃO DISRUPTIVA**

Os serviços de transporte individual de passageiros, assim como diversos outros serviços de transporte, passaram por diversas etapas de transformações e inovações, a ponto de, sempre alinhado a isto, trazer melhorias para quem oferece e para quem o utiliza. Diante deste cenário de inovações que circunda os serviços de transporte por aplicativo, podemos destacar que este sistema, passou por um processo no qual se chama inovação disruptiva. Sendo esta, aquela que dá início a novos processos e mercados, e oferece mais simplicidade e facilidade de uso, e com menor custo para o consumidor. Em outras palavras, são inovações de produtos que já existem no mercado, com a característica de menor preço e fácil acesso.

Segundo o Ministro Roberto Barroso, nós vivemos num processo de desenvolvimento capitalista, no qual ocorre a substituição de velhas tecnologias e produção por novas formas de tecnologia e produção. Alinhado a isto, é notável o conflito dos detentores das velhas tecnologias com os detentores das novas tecnologias. Foi o que aconteceu com os motoristas de taxi versus os motoristas de aplicativo, e frente a isso, a melhor forma de o Estado e os Órgãos Reguladores lidar com essa situação, é não permanecer inerte e atuar no sentido de regula-las para que estas não sirvam como escusa de lacuna legal para legitimar o exercício de profissão ilegal e irregular, que afronta a concorrência e o bem-estar de um forte eixo de mercado. E foi diante a isto, que os serviços de transporte por aplicativo foram regulamentados pela Lei 13.640/2018, e logo após



o Decreto 9.792/2019, no qual estabeleceu que os motoristas desses aplicativos devesses pagar contribuição previdenciária ao INSS. Contribuindo ao INSS, os motoristas passam a ter acesso aos benefícios previdenciários, como o salário maternidade ou o auxílio doença, garantindo direitos antes inexistentes, uma vez que, após inscritos no aplicativo, cada um trabalhava por conta própria, sem a necessidade de enquadramento nas categorias da Previdência Social.

### 3.1 O EFEITO SIMBÓLICO DO DECRETO 9.792/2019

O decreto 9.792/19 ao impor que “o motorista de transporte remunerado privado individual de passageiros recolherá sua contribuição ao RGPS por iniciativa própria”, este disposto apenas reproduziu, para os motoristas de aplicativo, regras previdenciárias já aplicáveis aos segurados que contribuem individualmente, pois a legislação previdenciária sempre permitiu isso para quem exerce trabalho autônomo e possui condições financeiras para fazê-lo, o que não chega precisamente a configurar uma novidade.

Diante do princípio da legalidade, o decreto supramencionado, não pode inovar o ordenamento jurídico, ou seja, a Lei 13.640/19, visto que, o referido decreto tem como consequência apenas indicar que a atividade de motoristas de aplicativos não configura relação de emprego, e sim uma forma de trabalho.

### 3.2 VÍNCULO ENTRE MOTORISTAS E PLATAFORMAS DIGITAIS

Quando partimos para os elementos da relação de emprego, dispostos no Art. 3º da CLT (pessoa física, pessoalidade, não eventualidade, subordinação e onerosidade), cabem-nos realizar um estudo mais avançado a respeito destes elementos, em especial o elemento da subordinação.

Para que se configure a relação de emprego, é imprescindível que haja uma relação entre pessoa física – empregador, o que fica evidente diante o Art. 3º da CLT: “Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual à empregador, sob a dependência deste e mediante salário.”. Neste caso, fica caracterizada a presença do elemento da pessoa física entre o motorista e a plataforma digital de transporte, já que o próprio motorista, pessoa natural, é quem presta tal força de trabalho.

Em relação ao elemento da personalidade, o mesmo possui um caráter de fungibilidade, pois o motorista não pode ser substituído, somente ele tem permissão para dirigir sobre seu cadastro na plataforma, não sendo possível a transferência para outrem, o que implicaria o seu desligamento, pois é uma regra exigida para se tornar motorista do aplicativo, no qual o mesmo deve concordar para de fato se tornar motorista.

No que diz respeito ao elemento da não eventualidade, esta também se configura. O trabalho não eventual significa dizer que é um trabalho habitual, ou seja, deve ser permanente, mas não se deve confundir com continuidade, dessa forma, um trabalho como no caso em análise dos motoristas de aplicativo, mesmo que prestado, por exemplo, três vezes por semana, mas de forma habitualmente prestada, se torna não eventual, mas usual, apesar de não ser de forma diária, pois está condicionado a certo acontecimento.

O elemento da onerosidade também acaba se tornando configurado, pois o motorista dispõe da sua força de trabalho para prestar o serviço de transporte de passageiro por meio de aplicativo para a empresa (plataforma digital), e em troca disso, recebe o seu salário, através de comissões por viagens. Baseado no princípio da primazia da realidade, presente no direito do trabalho, o que ocorre na realidade, é a intermediação do aplicativo, recebendo do cliente final em seu nome, e retirando a sua porcentagem, como por exemplo, no pagamento feito através de cartão de crédito, logo assim, o aplicativo é quem remunera o motorista pelo seu serviço prestado, configurando assim uma hipótese evidente de onerosidade prevista na legislação trabalhista.

No que concerne ao elemento da subordinação, este é considerado o elemento principal, e o que mais ganha importância para a configuração da relação de emprego. A 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, neste ano de 2020, por unanimidade, negou reconhecimento de vínculo empregatício entre o Aplicativo Uber e Motorista. O relator do recurso, ministro Breno Medeiros, considerou<sup>3</sup> que as provas demonstraram que o motorista tinha autonomia para escolher o momento em que ficaria conectado à plataforma. Ademais, segundo o ministro, a Uber presta um serviço de mediação, o que não caracteriza vínculo

---

<sup>3</sup> Processo Nº ED-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

empregatício. O pressuposto forte para a configuração do vínculo está justamente no elemento primordial em análise: a subordinação. O tema já gerou decisões controversas em instâncias inferiores, como por exemplo, o Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região em São Paulo, decidiu<sup>4</sup> que não reconhece o vínculo, para a desembargadora relatora Sueli Tomé da Ponte, o sistema Uber é apenas uma plataforma para facilitar o contato entre motoristas e passageiros, e que não difere de cooperativas de táxi, sendo assim a relação entre aplicativo e motorista não tem habitualidade, pessoalidade e subordinação, que são os pressupostos para se configurar vínculo empregatício. Também segue a mesma linha de raciocínio, o Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região de Campinas-SP, no qual entende<sup>5</sup> também que o motorista não tem vínculo empregatício. Já o Juiz Márcio Toledo Gonçalves, da 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte-MG, decidiu<sup>6</sup> que há vínculo empregatício, baseando seu entendimento, aprofundado em conceitos sociológicos, históricos e legais, no qual batizou o seu entendimento de “Uberização”.

Destarte, a relação empregatícia entre motorista – aplicativo, em prima facie, é dotada de subordinação, uma vez que o motorista é submetido às regras estabelecidas pela plataforma digital de aplicativo, havendo no caso, regras que são submetidas ao motorista, e em caso de descumprimento ou baixa avaliação, o mesmo é passível de aplicação de punição demissória.

#### **4 SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO - LIMITAÇÕES DESPROPORCIONAIS**

A proibição ou restrição da atividade de transporte por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa, livre concorrência e livre exercício da profissão, e configura uma limitação desproporcional a esses princípios constitucionais cabíveis aos motoristas. Foi essa a tese adotada pelo STF, no julgamento do RE 1054110 e ADPF 449, pelo Relator Ministro Roberto Barroso, julgado em 08 e 09/05/2019.

---

<sup>4</sup> Processo Nº RO - 1001574-25.2016.5.02.0026

<sup>5</sup> Processo Nº RTOrd-0010947-93.2017.5.15.0093

<sup>6</sup> Processo Nº RTOrd 0011359-34.2016.5.03.0112

Desta forma os Municípios não podem proibir o transporte de passageiros por aplicativo. Foi o que aconteceu com o município de Fortaleza, que proibiu os serviços de aplicativo de transporte através da Lei nº 10.553/2016, que foi julgada inconstitucional pelo STF.

O motorista está amparado através do princípio constitucional do livre exercício da profissão, consagrado através do art. 5º, XII, da CF/88:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XIII - e livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

A liberdade de iniciativa, garantida pelos Arts. 1º, IV, e 170 da CF/88, consubstancia cláusula de proteção destacada, no ordenamento pátrio, como fundamento da República. Por essa razão, é possível o controle judicial de atos normativos que afrontem as liberdades econômicas básicas.

#### 4.1 DO PRINCÍPIO DA LIVRE INICIATIVA

A liberdade de iniciativa, esta consubstanciada nos Arts. 1º, IV, e 170 da CF/88, e é através da análise deste princípio aliado ao princípio do livre exercício, que podemos positivar a existência e legalidade dos serviços de transporte de passageiros por aplicativo no Brasil. Este princípio em análise, se destaca por ser princípio norteador da Ordem econômica, sendo também fundamento da república Federativa do Brasil, conforme disposto no Art. 1º da CF/88:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

I - a soberania;

II - a cidadania;

III - a dignidade da pessoa humana;

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

V - o pluralismo político.

Também encontramos previsão legal do referido princípio no Art.170 do

mesmo disposto legal:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na **livre iniciativa**, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

Parágrafo único. **É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.** (Grifou-se).

Seguindo o que doutrina Eros Roberto Grau, a livre iniciativa possui um conceito bastante amplo, porque demonstra desdobramento da liberdade, considerada desde a perspectiva substancial, como resistência ao poder, e como reivindicação por melhores condições de vida<sup>7</sup>.

Nesse mesmo sentido, Tavares<sup>8</sup> leciona:

[...] a livre iniciativa é como um princípio de decorrência lógica da proteção ao princípio da livre concorrência, eis que todos devem ter o direito de se inserir no mercado contestando os que já se encontram nele, buscando a melhor qualidade dos produtos e fixando preços mais competitivos.

Destarte, o que podemos concluir é que, da mesma forma que os outros demais princípios que regem o nosso ordenamento jurídico são relativos, o mesmo acontece com o princípio da livre iniciativa. E esta relação se dá às

---

<sup>7</sup> Grau, Eros Roberto. A ordem Econômica na Constituição de 1988. 13. Ed. São Paulo: Malheiros, 2008. p. 202.

<sup>8</sup> TAVARES, Andre Ramos. Direito Constitucional Econômico. São Paulo; Método. 2 003.p.44

restrições dispostas em lei, para o exercício de uma atividade econômica específica.

#### 4.1 DO PRINCÍPIO DO LIVRE EXERCÍCIO DA PROFISSÃO

O motorista particular, em exercício de sua atividade laboral, é constitucionalmente amparado pela liberdade fundamental disposta na Constituição Federal, em seu Art. 5º, XIII:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:  
XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

#### 4.2 DO PRINCÍPIO DA LIVRE CONCORRÊNCIA

O referido princípio também está fundamentado na Constituição Federal, assim como os princípios já supramencionados, da livre iniciativa e do livre exercício da profissão, mais especificadamente no Título VII, que trata da Ordem Econômica e Financeira.

Com disposição no Art. 170, inc. IV, o princípio da livre concorrência é um dos princípios da Ordem Econômica, e se apresenta como uma positivação da liberdade de iniciativa, disposto no *caput* do Artigo.

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:  
I - soberania nacional;  
II - propriedade privada;  
III - função social da propriedade;  
**IV - livre concorrência;** [...] (Grifou-se).

Desta forma, o princípio da Livre concorrência mantém relação com o princípio da livre iniciativa, pelo fato de que, quando os empresários estão exercendo seus trabalhos, eles dispõem de diversos benefícios estabelecidos em lei para fomentar cada vez mais e melhor as suas atividades econômicas. Isso se dá ao fato de estarmos diante de um mercado cada dia mais competitivo, e essa competitividade faz com que os mais preparados se estabeleçam neste mercado,

oferecendo prestação de serviços e/ou produtos da melhor maneira que a demanda por parte dos consumidores esperam ou procuram. Outrora,

Quando nos referimos à concorrência, nos deparamos com um conceito dado pela filosofia política do Liberalismo, no qual estabelece que a concorrência deva possuir uma disputa perfeita. Na verdade este conceito ele chega a ser equivocado, não tem sentido, é impraticável no mundo real, pois na verdade, as normas que regem a concorrência visam a defesa de uma concorrência que seja possível, acessível e praticável no mercado, onde as indiferenças econômicas são bem presentes

Destarte, os tipos de serviço que dispõe as plataformas de aplicativo de transporte de passageiros possuem consonância com as normas que regulam as atividades econômicas em seu sentido estrito, e mais especialmente com os princípios ora destacados anteriormente. A atividade destes serviços de transporte, mesmo que não houvesse uma regulamentação como existe hoje, em questão de seu funcionamento, juntamente com a questão da contribuição previdenciária, o que é objeto principal de estudo deste presente trabalho, mesmo assim seria uma atividade inteiramente lícita, pois se nem todos os ofícios e profissões podem ser condicionadas ao cumprimento de atos normativos para o seu exercício, isso nada mais é então do que a exceção, a regra é a liberdade. Em uma hipótese de grave ameaça de potencial lesivo no exercício dessa atividade, é que se perfaz com que haja repreensão por parte dos órgãos de fiscalização profissional.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O desenvolvimento deste trabalho possibilitou uma análise sobre a regulamentação dos transportes de aplicativo, mais especificadamente em relação à contribuição previdenciária dos motoristas destas plataformas digitais, através da Lei 13.640/2019, no qual regulamentou o transporte remunerado privado individual de passageiros, alterando assim a Lei 12.578/2012, que trata sobre as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Ademais, através de um estudo aprofundado com base em artigos, doutrinas e jurisprudências que versam sobre o tema em estudo, foi possível postular o grau de importância que o mesmo trás para o meio acadêmico, e para

a sociedade em geral, pois com a chegada das plataformas digitais de transporte individual de passageiros, exemplo: uber, 99 etc. estas puderam trazer benefícios à mobilidade urbana, por ser um tipo de serviço que oferecia praticidade, economia e inovação. No cenário em que vivíamos que antecede essas plataformas digitais, podia-se afirmar que o serviço de táxi desfrutava de certa exclusividade no serviço de transporte individual, passando desta forma a exercer um patamar de monopólio desta atividade econômica, criando uma blindagem em relação à livre concorrência, devido ao acomodamento que o estado proporcionava, através de limitações desproporcionais às normas que regem as liberdades de iniciativa e de profissão.

Dada à importância do assunto, os objetivos do presente estudo foram plenamente atingidos, de tal forma em que foi apresentado os benefícios previdenciários, oriundos da filiação do motorista de aplicativo ao INSS, juntamente com a conceituação do termo “inovação disruptiva”, associado ao serviço de transporte por aplicativo, que significa transformar tecnologia, produtos ou serviços em algo novo, mais simples, mais conveniente e mais acessível. Por fim o objetivo final atingido diz respeito a análise das limitações desproporcionais aos aplicativos de transporte, causados por atos normativos violadores de princípios constitucionais consagrados.

Nesse sentido, assim como diversas outras categorias de trabalhos ao longo dos tempos, a categoria dos motoristas de aplicativos do transporte individual de passageiros não ficou para trás, e veio “arregaçando as mangas” e lutando por reconhecimento, respeito, valorização e etc. Em um primeiro momento, em que estas plataformas se instalaram em nosso território brasileiro, a rejeição por parte do serviço de táxis era quase que generalizada, pois esta inovação inflamava um serviço de transporte de passageiros em que vinha já em um processo de decadência, pelo encarecimento de seu serviço e a queda da qualidade de sua prestação, gerando muita insatisfação aos seus usuários. Além disso, a categoria dos motoristas de aplicativo, como são comumente chamados, vieram ganhando força, através de suas lutas e reivindicações por regulamentações e liberdade de poderem exercer seu ofício, sem ser violados, prestando ótimos serviços à sociedade, onde a mesma só tem a ganhar, tornando a mobilidade urbana uma verdadeira inovação disruptiva.



## REFERÊNCIAS

2020, Tabela INSS. **Contribuição INSS Motoristas de Uber e 99 POP 2020: Regras, Valor**. 06 de Novembro de 2020. Il. Color. Disponível em: <https://tabelainss2020.com.br/agendamento-inss-2020/>. Acesso em: 06 nov. 2020

ACONTECE, Lfg - Blog. **Motorista de APP (Uber, 99 e Cabify) e a Contribuição Previdenciária “obrigatória”**. Disponível em: <https://www.lfg.com.br/conteudos/artigos/geral/motorista-de-app-uber-99-e-cabify-e-a-contribuicao-previdenciaria-obrigatoria>. Acesso em: 29 abr. 2020.

ALVES, David. **Opinião: Parar o Uber é parar a inovação no trânsito**. 4 de maio de 2015. Il. Color. Disponível em: <https://www.showmetech.com.br/opiniao-parar-o-uber-e-parar-a-inovacao/>. Acesso em: 06 nov. 2020

ANÁLISE, Opinião &. **Caso Uber: como a tecnologia disruptiva afeta regulação no Brasil**. Disponível em: <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/artigos/uber-como-a-tecnologia-disruptiva-afeta-regulacao-no-brasil-13042015>. Acesso em: 03 maio 2020.

CONTÁBIL, Rede Jornal. **INSS para motorista de aplicativo: Veja agora como começar a contribuir**. 2019. Redação. Disponível em: <https://www.jornalcontabil.com.br/inss-para-motorista-de-aplicativo-veja-agora-como-comecar-a-contribuir/>. Acesso em: 21 set. 2020

ESTADO, Direito do. **UBER x TAXI: a solução pela via da regulação**. Disponível em: <http://www.direitodoestado.com.br/colunistas/flavio-amaral-garcia/uber-x-taxi-a-solucao-pela-via-da-regulacao>. Acesso em: 01 maio 2020.

JURÍDICO, Âmbito. **Princípios Forenses do Uso de Aplicativos de Transporte no Município de Manaus Como Ferramenta de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-constitucional/principios-forenses-do-uso-de-aplicativos-de-transporte-no-municipio-de-manaus-como-ferramenta-de-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 02 maio 2020.

JURÍDICO, Âmbito. **Uberização: da Revolução no Mundo Capitalista à Evolução Das Novas Formas de Trabalho Humano**. Disponível em: <https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-do-trabalho/uberizacao-da-revolucao-no-mundo-capitalista-a-evolucao-das-novas-formas-de-trabalho-humano/>. Acesso em: 01 maio 2020.

JURÍDICO, Consultor. **Serviço de transporte da Uber tem respaldo na liberdade de profissão**. 2017. Cid Capobiango Soares de Moura e Ana Carolina de Sales. Disponível em:

<https://www.conjur.com.br/2017-jan-08/servico-transporte-uber-base-liberdade-profissao/>. Acesso em: 15 set. 2020

MIGALHAS. **O caso UBER: livre iniciativa, livre concorrência e direito do consumidor**. 2019. Lucas Gandolfe. Disponível em:

<https://migalhas.uol.com.br/depeso/302426/o-caso-uber--livre-iniciativa--livre-concorrenca-e-direito-do-consumidor>. Acesso em: 12 set. 2020

MOTTA, Alexandre de Medeiros; LEONEL, Vilson. **Ciência e pesquisa**. 3. ed. rev., atual. Palhoça: UnisulVirtual, 2011.

SPERANDIO, Luan. **Por que Uber e Cabify comemoraram ser regulamentados?**. 13 de março de 2018. Il. Color. Disponível em:

<https://www.mises.org.br/article/2857/por-que-uber-e-cabify-comemoraram-ser-regulamentados>. Acesso em: 07 nov. 2020

VEJA. **Economia Governo regulamenta contribuição de motorista de aplicativo ao INSS**. 2019. Larissa Quintino. Disponível em:

<https://veja.abril.com.br/economia/governo-regulamenta-contribuicao-de-motorista-de-aplicativo-ao-inss/>. Acesso em: 04 jun. 2020