

MOTOENTREGADORES: MESMO TRABALHO E DIFERENTES DIREITOS

MOTOBOYS: SAME JOB AND DIFFERENT RIGHTS

MOTOR ENTREGA: MISMO TRABAJO Y DISTINTOS DERECHOS

Benizete Ramos de Medeiros¹

Luana Cássia do Carmo Filgueiras²

RESUMO

O delivery não é novidade, mas, sua dinâmica mudou com a inserção de novas formas de Tecnologia da Informação e Comunicação, em especial pela criação dos aplicativos de entregas. Este texto pretende abordar sobre as diferentes formas de proteção conferidas aos trabalhadores empregados e plataformizados, em especial pela dicotomia entre a Lei 12.009/2009 e a Lei 12.997/2014, que não se aplicam na prática aos motoentregadores por aplicativos, ainda que exerçam efetivamente o mesmo trabalho. Aborda ainda o aumento da quantidade de entregadores e elevado o índice de acidentes após início do Covid-19.

ABSTRACT

Delivery is nothing new, but its dynamics have changed with the introduction of new forms of Information and Communication Technology, especially through the creation of delivery applications. This work intends to address the different forms of protection granted to employed and platform workers, in particular by the dichotomy between Law 12.009/2009 and Law 12.997/2014, which do not apply in practice to motorcycle couriers through applications, even if they effectively exercise the same job. It also addresses the increase in the number of delivery people and the accident rate after the beginning of Covid-19.

Palavras-Chave

Delivery. Dicotomia. Aplicativos. Direitos sociais

Palabras clave

Entrega. Dicotomía. aplicaciones Derechos sociales

¹Benizete Ramos de Medeiros. Advogada Trabalhista; pesquisadora do mundo do Trabalho; doutora em Direito e Sociologia; mestre em Direito; professora de graduação e pós graduação *stricto sensu* (PPGD/UVA); professora convidada da Universidad Ibero Americana da Ciudad del México: UNINI; diretora da Escola Superior da Advocacia Trabalhista Nacional da ABRAT; diretora de Educação e presidente da comissão de Educação do IAB; membro da Comissão de Direito do Trabalho do IAB; diretora (atual) e ex-presidente da Associação Luso-brasileira de Juristas do Trabalho: JUTRA .

² Advogada. Especialista em Direito e Processo do Trabalho. Especialista em Direito do Consumidor. Mestranda em Direito na UVA (linha de pesquisa: estado, cidadania e mundialização das relações jurídicas). E-mail:luanaccf.adv@gmail.com.

INTRODUÇÃO

A proposta do presente artigo é analisar a dicotomia e diferenças existente entre motoentregadores de mercadorias empregados e aqueles plataformizados, sob o enfoque da proteção da legislação infraconstitucional que regula os serviços de motoentregas de empregados e contratados para prestação continuada de serviços, não aplicada, em regra, aos motoentregadores quando exercem a mesma atividade através de aplicativos.

Nessa seara de trabalho, muitos são as perspectivas que abordam os métodos de trabalhos de forma precarizante.

Para construção deste texto foi utilizado fonte de dados e levantamento da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e pelo IPEA Rede de Estudos, bem como dados da Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista (REMIR), publicado na Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano. Para análise das estatísticas de acidentes envolvendo motociclistas, serão utilizados dados da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), bem como dados do DPVAT, administrado pela Seguradora Líder dos Consórcios do Seguro DPVAT, bem como fontes bibliográficas e entrevistas em fontes indiretas.

Para melhor dialética, este artigo está dividido em quatro partes. O primeiro é a identificação do conhecimento do crescimento do delivery no Brasil, passando ao surgimento das plataformas digitais e apontamento das duas maiores empresas hoje no país, e posterior análise das estatísticas de desemprego e aumento dos trabalhadores via plataformas de entrega, com o contraponto entre direitos constitucionais e infraconstitucionais dos entregadores empregados e os informais, passando a conclusão do presente trabalho.

1.BREVES APONTAMENTOS DO DEVELY DE COMIDAS NO BRASIL E SUA TRAJETÓRIA

Na década de 80 houve a popularização do serviço de entregas no Brasil, tão utilizado pelas pizzarias à época. A edição da revista Veja São Paulo, publicada na semana de 5 de maio de 1986, trazia em sua matéria uma tendência que se popularizava na cena gastronômica paulistana, e mais tarde, nacional: o delivery de comidas.³

³Disponível em:<<https://vejasp.abril.com.br/coluna/30-anos/a-moda-de-pedir-pizza-pelo-telefone/>>. Acesso em: 18 jun.2022.

Ao longo dos anos, o serviço de entregas de comidas se difundiu, se expandindo para diversas áreas, sendo amplamente utilizado no ramo alimentício. E até os primeiros anos do século XXI tais entregadores costumavam ser contratados como empregados diretos dos próprios estabelecimentos.

Entretanto, século XXI anunciava mudanças nessa relação. Com a inovação tecnológica e desenvolvimento dos aplicativos de entrega, essa dinâmica de contratação dos entregadores pelos próprios estabelecimentos, bem como as compras pelos consumidores, passaram a ser intermediadas também pelas plataformas digitais, por intermédio de aplicativos que permitiam a filiação de qualquer entregador, sem vínculo expectativa de empregatício, e por tal razão as empresas que outrora faziam a contratação na condição de empregado, entendeu que outra podia ser a lógica dessa relação, passando a utilizar-se das plataformas digitais disponíveis para realização do *delivery*. Tal realidade faz parte da GigEconomy, também conhecida como economia dos bicos, onde prevalece contratos autônomos, de curta duração, flexíveis, distintos dos contratos rígidos e com obrigações legais.

No Brasil, atualmente os dois maiores aplicativos de entrega são o Ifood e a Rappi.

O Ifood foi fundado no Brasil em 15/05/2011 e utilizava um guia impresso de cardápios, no qual os consumidores faziam seus pedidos por uma central telefônica, serviço denominado Disk Cook. Mas, já em 2012, a empresa lançou o site Ifood e seu aplicativo para Android e iOS, passando de 12 mil pedidos por mês em 2011 para 73 mil pedidos por mês em 2012. A partir de então sua projeção de pedidos ao mês só aumentou, chegando a 20 milhões de pedidos ao mês em 2019.⁴

A Rappi teve início em 2015, na Colômbia. O aplicativo era visto inicialmente como uma despensa digital. Seu grande diferencial foi incluir o botão "Rappi Antojito" e, com essa opção, qualquer pessoa com o aplicativo poderia pedir qualquer produto.⁵ Em 2016 a empresa lançou seu aplicativo com serviço de entregas para restaurantes, mercados, entre outros, e hoje opera em nove países da América Latina, com mais de 100 milhões de downloads desde 2015.

⁴Disponível em:<<https://institucional.ifood.com.br/ifood/>>. Acesso em: 24 jun.2022.

⁵Disponível emLa entrega no es nada nuevo, pero su dinámica ha cambiado con la introducción de nuevas formas de Tecnologías de la Información y la Comunicación, especialmente através de la creación de aplicaciones de entrega. Este texto pretende abordar las diferentes formas de protección otorgadas a los trabajadores por cuenta ajena y de plataforma, especialmente por la dicotomía entre la Ley 12.009/2009 y la Ley 12.997/2014, que en la práctica no se aplican a los mensajeros a través de aplicaciones, aunque ejercen efectivamente la el mismo trabajo. También aborda el aumento del número de repartidores y la alta siniestralidad tras el inicio del Covid-19<<https://about.rappi.com/br/quem-somos/nossa-historia>>. Acesso em: 24 jun.2022.

Embora a Uber Eats tenha sido até 2021 a terceira maior plataforma de serviço de delivery de comidas no Brasil, o serviço foi descontinuado em janeiro de 2022, seguindo apenas com o serviço Cornershop, que prioriza o delivery de lojas de conveniência, mercados e farmácias.

Como se pode perceber, ao longo da história, a implementação de novas tecnologias modificou a forma de produção e circulação de bens e serviços, desencadeando profunda alteração nas relações de trabalho.

2.DAS PLATAFORMAS DIGITAIS

Com o desenvolvimento da economia 4.0, também chamada de indústria 4.0, houve a reconfiguração da forma de produção e prestação de serviços, com intensa incorporação de novas tecnologias da informação, telecomunicações, inteligência artificial, onde o mundo digital e o mundo físico real se misturam e ressignificam o cotidiano de forma indissociável, a vida das vidas e, no campo do trabalho alterando a sua morfologia. Com essa reconfiguração das formas de trabalho, diversos setores econômicos mudaram radicalmente o *modus operandi*, entre eles o trabalho de delivery, hoje mais flexível e realizado através das plataformas digitais.

Tais plataformas são modelos de negócios que operam conectando empresas e usuários, mediante uso de recursos tecnológicos, com grande fluxo de dados e uso da internet. Elas operam na dinâmica do capitalismo de plataforma, que consiste numa nova fase da economia mundial, onde despontam grandes empresas por meio da tecnologia e novos modelos de negócio pelas plataformas digitais, que atuam com ampla utilização da exploração de dados (SRNICEK, 2017)⁶.

É importante destacar que ao contrário das teorias de que as inovações tecnológicas implicariam em trabalho menos pesado, menos horas trabalhadas, mais lazer e qualidade de vida, o que se constante na prática cotidiana é contrária essa tese. O capitalismo utiliza-se das inovações tecnológicas para o aumento do potencial gerador de mais-valor. Nesse contexto, as empresas de tecnologia do ramo de delivery utilizam-se do controle de sua operação através do gerenciamento algorítmico, potencializando suas operações.

⁶ SRNICEK, N. Platform capitalism. Cambridge: Polity Press, 2017.

Veja que no caso abordado do Ifood, entre o uso de central telefônica em 2011 para o uso de aplicativos em 2012, houve um salto de 12 mil pedidos por mês para 73 mil pedidos por mês, em período de um ano de diferença, o que se constata que o uso do aplicativo teve um papel fundamental nessa escalada.

Os algoritmos não só controlam a dinâmica de ampliação comercial, mas também definem rotas a serem seguidas nas entregas, preços, tempo de delivery, etc.

No entanto, se essa nova forma de relação comercial traz mudanças na forma de consumo, facilitando a vida, mas, precariza, de outro lado, o trabalhador entregador, pois, conforme a Nota de conjuntura n.º 14, realizada no 2º trimestre de 2022 pelo IPEA⁷, entre o primeiro trimestre de 2016 e o quarto trimestre de 2021, a renda dos entregadores de mercadorias via moto caiu de um pouco mais de R\$1.000,00/mês em 2016 para aproximadamente R\$900,00/mês em 2021, o que num primeiro momento poderia parecer pouca variação.

Entretanto, ao comparar a quantidade de horas trabalhadas por estes mesmos entregadores de mercadorias via moto nesse mesmo período de 2016 a 2021, o IPEA apurou a evolução da média de 34 horas semanais de labor no primeiro trimestre de 2016 para média de 40 horas semanais no quarto trimestre de 2021.

Assim, em 2016 tais entregadores trabalhavam 34 horas semanais para renda mensal média de R\$1.000,00, e hoje trabalham 40 horas semanais para renda mensal média de R\$900,00. Logo, houve perda da renda, que caiu de R\$ 11,2 por hora de trabalho em 2016 para R\$ 9,4 por hora de trabalho em 2021, desconsiderada ainda a perda financeira devida a alta da inflação.

As plataformas estabelecem de modo unilateral e por adesão os valores a serem recebidos, e os pagamentos são manipulados para dirigir os comportamentos de seus trabalhadores. Os algoritmos são programas, comandados pelas corporações para processar grande volume de informações, as quais permitem direcionar a força de trabalho segundo a demanda.⁸

O algoritmo e sua capacidade de controle, não devem ser tratados como um elemento autônomo e alheio às empresas, posto que nada mais são que uma programação bem definida

⁷Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf>. Acesso em: 18 jun.2022.

⁸ ANTUNES, Ricardo (Org.). **O Privilégio da Servidão: O novo proletariado de serviços na era digital**. 2ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020

para controlar, para gerenciar determinadas operações, e, no caso, todas as suas programações são encomendadas pela empresa que o utiliza, por óbvio para atingir os resultados esperados.

Portanto, a tecnologia desenvolvida sob o sistema capitalista não é neutra, ela surge em contextos sociais e econômicos específicos para servir aos interesses de uma classe de quem detém o capital e o controle, nessa perspectiva o gerenciamento algorítmico é projetado para aumentar a exploração da mão de obra, gerando maior lucro e vantagem competitiva àqueles que investirem nessa tecnologia.⁹

No setor de delivery de comidas no Brasil não difere, com o despontar das empresas Ifood e Rappi. Inobstante tais empresas detenham estratégias mercantis e gerenciais distintas, há um ponto crucial de convergência: O de relacionar o estabelecimento vendedor com o consumidor, controlando o serviço de entrega, porém sem garantia de direitos trabalhistas aos entregadores, ditos parceiros. Esse trabalho on-line e por aplicativos não só torna invisível o poder controlador das plataformas, bem como o próprio valor do trabalho realizado nelas, corroborando com o processo de precarização desse grupo de trabalhadores.

3.DO CENÁRIO DE DESEMPREGO E AUMENTO DE TRABALHADORES “PARCEIROS” VIA APP

Segundo dados do IBGE, a taxa de desemprego no Brasil no 2º trimestre de 2021 alcançou o patamar de 14,1%, continuando em 11,1%¹⁰ no 1º trimestre de 2022, enquanto a taxa de informalidade chegou a 40,1%¹¹ de março a maio/2022. Pelos indicadores, é possível notar a continuidade dos altos índices de desemprego e do trabalho informal, que embora tenham sofrido grande aumento nos últimos anos, principalmente com o início da pandemia do Covid-19, já vinha em crescimento, se comparado com dados históricos.

⁹ CANT, Callum. **legislação infraconstitucional que regula os serviços de motoentregas de empregados e contratados para prestação continuada de serviços**, A luta contra os patrões sem rosto. São Paulo: Veneta, 2021

¹⁰Disponível em <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php> quando exercem a mesma atividade. Acesso em 18 jun.2022.

¹¹Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/06/30/ibge-ve-recorde-de-informalidade-como-caracteristica-estrutural-do-mercado-de-trabalho.ghtml>. Acesso em 15abr.2022.

Mesmo antes da Covid-19, o uso das plataformas digitais em delivery era uma realidade em ascensão. Nesse contexto, o número de entregadores de mercadorias via moto passou de 25 mil no início de 2016 para 322 mil no quarto trimestre de 2021¹².

Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), elaborada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e IPEA, no primeiro trimestre de 2016 a porcentagem de participação dos entregadores via moto na GigEconomy era de 3,3%, de 8,7% no último trimestre de 2019 (período pré-pandemia do Covid-19), quase duplicou em período pandêmico, passando para 16,6% no último trimestre de 2020, e 20,9% último trimestre de 2021. Houve um crescimento de 1.072% no período para os profissionais na entrega de mercadoria via moto, em comparação com o início de 2016.

O aumento da utilização do delivery durante a pandemia, associado as restrições de trabalho e lockdowns, bem como altas taxas de desemprego, impulsionaram o crescimento mais acelerado dos serviços de entrega em domicílio, delivery, passando ao patamar de serviço essencial.

No curso da pandemia do Covid-19, o próprio legislativo brasileiro reconheceu os serviços de entrega como essenciais, conforme Decreto 10.282/2020¹³, que regulamentou a Lei 13.979/2020¹⁴. Contudo, esse reconhecimento à época não trouxe mais acolhimento a categoria, tampouco regulou sua prática, ao contrário, a situação de vulnerabilidade social, trabalhista e humanitária desses entregadores ficou evidente, tanto que houve no Brasil em 01/07/2020 e 25/07/2020 paralisação do uso dos apps de entrega e marchas de motos e bicicletas pelas ruas do país, movimento chamado “Breque dos Apps”, que objetivou ser um freio coletivo na forma como este modo de controle, chamada “uberização” se organiza, controla e os trabalhadores usuários da plataforma, aprofundando cada vez mais os meios de degradação e exploração do trabalho.

¹²Disponível

em:<https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf>. Acesso em: 18 jun.2022.

¹³Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm>. Acesso em: 24jul.2022anális

¹⁴Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/113979.htm>. Acesso em: 24jul.2022.

O aumento do desemprego contribuiu também para o aumento da oferta de trabalho na “economia do bico” e, com isso, as plataformas dos aplicativos puderam degradar ainda mais as condições de trabalho dos entregadores ¹⁵

Até a Lei 14.297/2022¹⁶, que garante direitos mínimos, como o de utilização de banheiro, fornecimento de água potável, seguro a acidentes e assistência financeira por afastamento por infecção pelo Covid-19, até então inexistente, pois não havia nenhuma regulação específica mínima a este grupo de entregadores não empregados, tampouco garantia de seguro contra acidentes ou assistência aos entregadores infectados por Covid-19.

4. DA DIFERENÇA ENTRE ENTREGADORES DE MOTO EMPREGADOS E PLATAFORMIZADOS: RETROCESSO DE DIREITOS

Para melhor mapeamento dos problemas que envolvem esses trabalhadores foram feitas pesquisas diretas com depoimentos de alguns desses trabalhadores.

André, 38 anos, motoboy, trabalha desde os 19 anos, em depoimento na “ao vivo” do “Movimento dos Trabalhadores Sem Direitos” em 18/05/2022, exibida pela rede social Facebook, gravava enquanto dirigia sua moto, e disse que:

“Eu já era motoboy, eu tinha direitos.

Com a entrada dos aplicativos, eles pagam pouco ou não dão direito algum, e isso acabou com as empresas de moto-entregas.

Resisti por muito tempo para entrar nos aplicativos, mas não teve jeito, não tive opção. Já passei por todos os aplicativos, e é tudo igual, só querem explorar o trabalhador.”

Em depoimento semelhante, Paulo Roberto da S. Lima, 31 anos, conhecido como “Galo”, e integra o movimento “Entregadores Antifascistas”, em entrevista a Folha de São Paulo, declarou que:

“Quando minha filha nasceu, em 2017, me mandaram embora e me desesperei. Decidi voltar a trabalhar com moto, mas quando fui ver não tinha mais trampo de moto, o que tinha era aplicativo. (...)

No dia 21 de março, meu aniversário, eu tava numa neurose, porque queria descansar, ficar com a minha família, só que já era a terceira [conta de] água atrasada, a segunda luz atrasada, e a geladeira vazia.

¹⁵ SANTOS, Boaventura de Souza. **O Futuro começa agora**: da pandemia à utopia. 1ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020

¹⁶Disponível em:<<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.297-de-5-de-janeiro-de-2022-372163123>>. Acesso em:25 jul.2022.

Saí bravo de casa. Quando deu 23h, meu pneu furou e eu estava com o pedido de um cliente. Liguei para a Uber e informei para mandarem outro entregador, porque eu não ia dar conta. A Uber disse que não tinha entregador perto e que eu podia cancelar o pedido. Eu disse que, se fizesse isso, me bloqueariam, porque isso já tinha acontecido outras vezes. Garantiram que não.

No outro dia arrumei o pneu e, na hora que liguei o aplicativo para ir trabalhar, eu estava bloqueado.¹⁷”

Tais depoimentos demonstram a diminuição dos empregos formais aos entregadores de mercadorias com moto, que tiveram seus empregos substituídos pelos contratos dos aplicativos de entregas, por falta de opção de escolha real, posto não haver mais vagas nas empresas para esses contratos diretos, então aceitam filiar-se às plataformas de entrega e se submetendo aos seus termos de adesão, ou ficam sem trabalho.

No Brasil, a Lei 12.009/2009, ainda vigente, regulamentou o exercício das atividades dos profissionais em transporte de entrega de mercadorias com o uso de motos, bicicletas, entre outros, dispondo de regras de segurança dos serviços de transporte remunerado e regulação desse serviço.¹⁸ Tal lei é aplicável aos entregadores de mercadorias via moto empregado ou contratados para prestação continuada de serviços.

O art. 2º determina que para o exercício da atividade de transporte de mercadorias por moto, é necessário (I) ter 21 anos; (II) possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria; (III) – ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN; (IV) – estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retro refletivos, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

E a Lei 12.997/2014¹⁹ estabeleceu serem consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta, para fins do art. 193 da CLT²⁰, ou seja, para a classificação de atividades perigosas e pagamento do adicional de periculosidade de 30% sobre o salário (art. 193, §1º da CLT), que atribui compensação financeira decorrente a exposição ao perigo.

Pela análise, diante da realidade dos serviços de entrega via moto, o Governo percebeu a necessidade de estabelecer requisitos mínimos para aumentar a segurança desses trabalhadores motociclistas, em seu ambiente laboral. Essas garantias mínimas se

¹⁷Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/folha-100-anos/2021/02/entregador-antifascista-critica-precarizacao-do-trabalho-e-omissao-de-veiculos-da-imprensa.shtml>>. Acesso em: 18 jul.2022.

¹⁸Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm>. Acesso em: 18 jul.2022.

¹⁹Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm>. Acesso em: 18 jul.2022.

²⁰Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 18 jul.2022.

compatibilizam com a defesa do meio ambiente laboral digno e equilibrado, tal qual a Constituição Federal Brasileira resguarda em seus arts. 170, VI, 200, VIII e 225, caput.²¹

No âmbito nacional, segundo informações do seguro DPVAT, a teor dos anos anteriores, em 2020 as motocicletas continuaram a ser o veículo com maior número em indenizações. Embora as motos representem apenas 29% da frota nacional, concentrou 79% dos pagamentos das indenizações.²²

Na edição especial temática do boletim Radar de número 67, publicado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), foi apurado que o Brasil ocupa a 5ª posição no ranking mundial de vítimas do trânsito, e que mais de 1/3 dessas mortes envolvem motociclistas.²³

Face a tais índices alarmantes, é justificável que ao longo dos anos o Brasil tenha promovido esforços para melhoria do meio ambiente de trabalho desse seguimento co promoção do trabalho decente e seguro. Entretanto, com a disseminação das plataformas de entrega, o que se constata é que todos os esforços de outrora se diluem.

Tomando-se como referência do presente estudo as plataformas Ifood e Rappi, os contratos dessas empresas tratam os entregadores como distantes de qualquer vínculo laboral, tratando o Ifood o entregador como “profissional independente”²⁴, enquanto a Rappi diz tratar-se de contrato de mandato entre o consumidor e o entregador, por intermédio da plataforma, administrada pela Operadora Rappi Brasil²⁵.

Os contratos dos paradigmas Ifood e Rapi só estabelecem deveres dos entregadores, mas não estabelecem deveres das plataformas, e ambos se eximem do dever e responsabilidades em fiscalizar os entregadores que utilizam o aplicativo, inclusive sobre questões de saúde e segurança do trabalho, que envolvem a proteção do meio ambiente laboral, descumprindo assim ordem Constituição, que dita ser dever de todos defendê-lo e preservá-lo.

Nota-se ainda que ambas as plataformas permitem filiação de entregadores em idade a partir dos 18 anos, sem tempo mínimo de carteira de habilitação. As empresas

²¹Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 18 jul.2022.

²²anunciava mudanças nessa relação<<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf>>. Acesso em: 10 jul.2022.

²³Disponível em:<https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38523>. Acesso em: 10 jul.2022.

²⁴Disponível em:<<https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2020/03/TERMOS-E-CONDICOES-DE-USO.pdf>>. Acesso em: 24 jun.2022.

²⁵Disponível em: <<https://legal.rappi.com/brazil/termos-e-condicoes-de-uso-de-plataforma-virtual-entregador-rappi/>>. Acesso em: 24 jun.2022.

“intermediadoras” também não exigem que os entregadores tenham aprovação em curso de especialização do CONTRAN, tampouco exigem coletes de segurança dotados de dispositivos retro refletivos.

Frise-se que o meio ambiente laboral digno e equilibrado, é garantido a todo trabalhador pelo disposto no art. 7º, XXII e pelo art.1º nos incisos III e IV, ambos da Constituição Federal, fundamentando a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho, respectivamente, além do *caput* do próprio art. 7º acerca da melhoria das condições sociais do trabalho. No entanto, somente é possível se concretizarem se for efetivamente cumprido o direito à saúde e segurança do trabalhador, independente da sua forma de contratação ou modalidade de trabalho, ou seja, basta que exista trabalho, e não a relação de emprego para o garantismo constitucional.

Assim, não há nenhuma preocupação das plataformas em seguirem as mesmas medidas protetivas da Lei 12.997/2014 aos entregadores via motocicletas, ainda que o número de acidentes de trânsito envolvendo os motociclistas seja cada vez mais expressivo e crescente.

Conforme medição do IPEA, as estimativas também indicam que os motoristas de aplicativos e taxistas possuem maior rendimento que entregadores via moto. No último trimestre de 2021, os motoristas de aplicativo e taxistas tinham um rendimento médio de R\$1.900,00/mês, enquanto os entregadores tinham a renda média de R\$1.000,00/mês. Segundo comparação entre as medições de 2016 e 2021, os motoristas de aplicativo e taxistas tiveram um decréscimo de renda de R\$16,01 do primeiro trimestre de 2016 para R\$11,01 no último trimestre de 2021, enquanto os entregadores via moto tiveram um decréscimo de renda de R\$11,2 do primeiro trimestre de 2016 para R\$9,4 no último trimestre de 2021.

Assim, embora a variação da queda de renda dos entregadores via moto seja menor que dos motoristas de aplicativos e taxistas, percebe-se que os motoristas e taxistas sempre ganharam mais que os entregadores via moto, e continuam a ganhar mais, mesmo que as atividades dos motoristas de aplicativos e táxis não seja considerada perigosa tal qual dos entregadores via moto.

Assim, os entregadores via moto que trabalham pelas plataformas de entrega recebem menos que os entregadores de moto empregados, bem como que os motoristas de carros das próprias plataformas, ainda que as atividades de entregadores de mercadorias via motos sejam reconhecidamente perigosas pela Lei 12.997/2014, o que em tese justificaria que

os motoentregadores fossem melhor remunerados que os trabalhadores que não trabalham sob tal risco, o que não ocorre.

Assim, a realidade enfrentada pelos entregadores de aplicativos é de trabalharem cotidianamente expostos a risco de vida, mas ainda assim, com menor remuneração que outros trabalhadores por plataformas, exacerbando a discriminação.

E os entregadores via motocicleta que trabalham para os aplicativos tem hoje menos direitos sociais, sobretudo quanto a saúde que tiveram outrora. A realização de suas atividades não tem a mesma proteção que os entregadores empregados ou contratados para prestação de serviços continuada, inobstante seja a mesma atividade e tenha ritmo de execução mais acelerado, inclusive com aumento do índice de acidentes urbanos envolvendo motocondutores.

A REMIR (Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista)²⁶ apurou recentemente que entregadores plataformizados mantinham intensas jornadas de trabalho antes da pandemia, e tiveram majoradas suas cargas horárias a partir da pandemia da Covid-19. Comparando o período pré-pandemia com o período pandêmico, houve a elevação de 57% para 62% dos entregadores que afirmaram trabalhar mais de 9 horas diárias, sendo apurado que 51,9% dos entrevistados afirmaram trabalhar 7 (sete) dias da semana (sem folga), enquanto 26,3% declararam trabalhar 6 (seis) dias da semana.

Veja que um empregado celetista tem 44 horas de labor semanal, com o limite diário de 8 horas²⁷, e essa era a jornada regular do entregador de mercadorias empregado. Já segundo levantamento da REMIR, houve uma elevação de 8,89% para 11,48% dos trabalhadores de entregas por aplicativos que laboram entre 13 e 14 horas diárias especificamente, volume este muito superior a um empregado celetista.

A jornada laborativa é longa e extenuante e não observa as pausas necessárias para fins de segurança e medicina do trabalho, aumentando o desgaste físico e psicológico desse trabalhador, favorecendo acidentes de trabalho, o que, segundo medições do DPVAT, continua em alta.

Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) apurou mais mortes decorrentes de acidentes de trânsito foram registradas no período da pandemia, sobretudo com motociclistas, inobstante tenha ocorrido diminuição dos veículos em trânsito em 2020 e 2021,

²⁶ Disponível em <[flexíveis, distintos dos contratos rígidos e com obrigações legais](#)> Acesso em 16 dez.2021.

²⁷ Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em 20jul.2022.

devido ao isolamento social e aumento do labor em home-office. Ao todo, 54% dos acidentes no trânsito em 2021 ocorreram com motos, totalizando 167 mil eventos.²⁸

O estudo do IPEA evidencia um crescimento no número de pessoas trabalhando por conta própria no transporte de mercadorias, que fica claro no período de início da pandemia da Covid-19. Em 2019 (4º trimestre), o resultado era 400% superior ao observado em 2016 (1ª trimestre), entretanto ao final de 2020, esse patamar estava 750% maior e seguiu crescendo em 2021.²⁹

Dar efetividade a direitos dos trabalhadores sempre foi uma questão social a ser resolvida, entretanto, no capitalismo de plataformas tal problema se torna ainda mais emergencial, posto que sob o discurso da modernidade e necessidade de flexibilização das normas trabalhistas, se permite precarizar ainda mais grupos que outrora tinham algum direito, criando inclusive dicotomias de direitos ao nível de segurança do ambiente laboral entre trabalhadores empregados e plataformizados, em contrariedade a garantia geral da constituição de um meio ambiente protegido, digno e saudável.

Como explica Ricardo Antunes, talvez nunca tenha sido tão difícil impor normas de proteção ao trabalhador para limitar a compulsão do capital. Vivemos uma conjuntura de grande ofensiva do capital sobre o trabalho, uma verdadeira contrarrevolução preventiva de amplitude global, sustentada por uma forte ideologia neoliberal em fase de crise estrutural do trabalho³⁰.

CONCLUSÃO

A plataformização dos entregadores de mercadorias, estabelecendo-se como “profissionais independentes”, “mandatários”, “parceiros”, “autônomos”, ou nomenclatura que o valha para designar informalidade, cria uma dicotomia de direitos entre os entregadores de mercadorias via motoempregados e os trabalhadores informais.

É possível perceber que essa diferença não atinge somente direitos trabalhistas, mas também se apresenta precária na própria estrutura e forma como as condições de trabalho se

²⁸Disponível em: <<https://abramet.com.br/repo/public/commons/ABRAMET%20-%20A%20MOTOCICLETA%20NO%20BRASIL%20DO%20SEculo%20XXI%20-%20JUL2021%20-%202029-7-2021%20FINALIZADO.pdf>>. Acesso em: 20 jul.2022.

²⁹Disponível em:<https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf>. Acesso em: 20 jul.2022.

³⁰ FILGUEIRAS, Vitor e ANTUNES, Ricardo2012, a empresa lançou **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. edição. São Paulo: Boitempo, 2020

desenvolve, inclusive quanto ao alto índice de acidentes de trânsito com reflexos a toda a sociedade.

Quanto à contraprestatividade e condições de segurança, enquanto um motoentregador tem garantido maior salário com adicionais pelo exercício de trabalho perigoso, tendo como condições de contratação ser maior de 21 anos e aprovado em curso de especialização junto ao CONTRAN, além de ter que comprovar dois anos de habilitação e usar colete refletor de segurança, um motorista informal vinculado aos aplicativos de entrega, deve comprovar ter idade mínima de 18 anos e somente declarar que cumprirá as normas de trânsito.

Portanto, não existem maiores esforços das plataformas em garantir condições mais seguras e saudáveis de prestação desse trabalho, tampouco há ainda legislação brasileira infraconstitucional que regule tais atividades, embora alguns projetos em tramitação. Isso contribui para o aumento de acidentes de trânsito com motos.

Assim, ante a ausência de amparo legislativo, é forçoso concluir pela precarização desses trabalhadores informais, notadamente em razão dos altos índices de acidentes, desafiando uma urgente norma que melhor regule e estabeleça, minimamente, condições de maior segurança.

O aumento do desemprego e a diminuição dos postos de trabalho formais vêm contribuindo para a ocupação desses espaços informais, em especial através de plataformas, face à redução dos custos para as empresas, forçando os motoentregadores a aceitarem as regras impostas pelos aplicativos, mesmo que isso lhes restrinja direitos e condições de segurança revelando, portanto, uma mera adesão.

Embora deva ser aplicado aos empregados e informais a estrutura protetiva constitucional de proteção ao meio ambiente do trabalho, da dignidade, da valorização do trabalho e da melhoria das condições sociais, esta não é a realidade, ainda, para os trabalhadores entregadores plataformizados, que se utilizam da motocicleta. Não é uma equação fácil de ser resolvida, pois muitos desses trabalhadores, não têm interesse numa regulamentação que restrinja sua liberdade. No entanto, minimamente as condições de segurança devem ser amparadas.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek; ALMEIDA, Paulo Freitas; AMORIM, Henrique; CARDOSO, Ana Claudia Moreira; FONSECA Vanessa Patriota da; KALIL, Renan Bernardi; MACHADO, Sidnei.

Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a Covid-19. Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano, Campinas, EDIÇÃO ESPECIAL – DOSSIÊ COVID-19., p.1-21, 2020. Disponível em: <<http://revistatdh.org/index.php/Revista-TDH/article/view/74/37>>. Acesso em 23 set.2021.

ANTUNES, Ricardo (Org.). **O Privilégio da Servidão: O novo proletariado de serviços na era digital.** 2ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020.

_____. FILGUEIRAS, Vitor **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.** 1. edição. São Paulo: Boitempo, 2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 05 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 18 jun.2022.

BRASIL. **Decreto 10282, de 20 de março de 2020.** Regulamenta a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, para definir os serviços públicos e as atividades essenciais. (Revogado pelo Decreto 11.077 de 2022). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/decreto/D10282.htm>. Acesso em: 24 jul.2022.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.** Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 18 jul.2022.

BRASIL. **Lei 12.009, de 29 de julho de 2009.** Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/112009.htm>. Acesso em: 18 jul.2022.

BRASIL. **Lei 12.997, de 18 de junho de 2014.** Acrescenta § 4º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12997.htm>. Acesso em: 18 jul.2022.

BRASIL. **Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020.**Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/113979.htm>. Acesso em: 24 jul.2022.

BRASIL. **Lei nº 14.297, de 5 de janeiro de 2022.**Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo de entrega durante a vigência da emergência em saúde pública decorrente do coronavírus responsável pela covid-19. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/lei-n-14.297-de-5-de-janeiro-de-2022-372163123>>. Acesso em: 25 jul.2022.

CANT, Callum. **Delivery fight!** A luta contra os patrões sem rosto. São Paulo: Veneta, 2021.

IBGE. **Desemprego.** Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php>>. Acesso em 18 jun.2022.

I FOOD. **Sobre o Ifood.** Disponível em: <<https://institucional.ifood.com.br/ifood/>>. Acesso em: 24 jun.2022.

_____. **Termos e condições de uso.** Disponível em: <<https://entregador.ifood.com.br/wp-content/uploads/2020/03/TERMOS-E-CONDICOES-DE-USO.pdf>>. Acesso em: 24 jun.2022.

IPEA. **Mais de 1/3 das mortes no trânsito envolvem motociclistas.** Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38523>. Acesso em: 10 jul.2022.

_____. **Mercado de Trabalho: A Gigeconomy no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte.** Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf>. Acesso em: 20 jul.2022.

_____. **Mercado de Trabalho: Painel da GigEconomy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham.** Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/220510_cc_55_nota_14_gig_economy.pdf>. Acesso em: 18 jun.2022.

FOLHA DE S. PAULO. **Entregador Antifascista' critica precarização do trabalho e omissão de veículos da imprensa.** Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/folha-100-anos/2021/02/entregador-antifascista-critica-precarizacao-do-trabalho-e-omissao-de-veiculos-da-imprensa.shtml>>. Acesso em: 18 jul.2022.

RAPPI. **Quem somos: nossa história.** Disponível em: <<https://about.rappi.com/br/quem-somos/nossa-historia>>. Acesso em: 24 jun.2022.

_____. **Termos e Condições de uso de plataforma virtual entregador Rappi.** Disponível em: <<https://legal.rappi.com/brazil/termos-e-condicoes-de-uso-de-plataforma-virtual-entregador-rappi/>>. Acesso em: 24 jun.2022.

REMIR. **Rede de Estudos e Monitoramento Interdisciplinar da Reforma Trabalhista.** Disponível em <<https://www.eco.unicamp.br/remir/index.php/a-remir>>. Acesso em 16 dez.2021.

ABRAMET. **A motocicleta no brasil do século XXI.** Disponível em: <<https://abramet.com.br/repo/public/commons/ABRAMET%20-%20A%20MOTOCICLETA%20NO%20BRASIL%20DO%20SEculo%20XXI%20-%20JUL2021%20-%202029-7-2021%20FINALIZADO.pdf>>. Acesso em: 20 jul.2022.

SANTOS, Boaventura de Souza. **O Futuro começa agora: da pandemia à utopia.** 1ª edição. São Paulo: Boitempo, 2020.

SEGURADORA LÍDER. **Relatório Anual 2020 – Seguradora Líder.** Disponível em <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf>>. Acesso em: 10 jul.2022.

SRNICEK, N. **Platform capitalism.** Cambridge: Polity Press, 2017.

VALOR ECONÔMICO. **IBGE vê recorde de informalidade como característica estrutural do mercado de trabalho.** Disponível em: <<https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/06/30/ibge-ve-recorde-de-informalidade-como-caracteristica-estrutural-do-mercado-de-trabalho.ghtml>>. Acesso em 15 abr.2022.

VEJA SÃO PAULO. **A moda de pedir pizza pelo telefone.** Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/coluna/30-anos/a-moda-de-pedir-pizza-pelo-telefone/>>. Acesso em: 18 jun.2022.

