

PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO EM ECONOMIA COLABORATIVA DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS UBER

TAX PLANNING IN THE COLLABORATIVE ECONOMY FOR UBER APP DRIVERS

ANA CLARA COSTA DA SILVA

FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO, ATUÁRIA E CONTABILIDADE DA UFC

GEORJANE DE MELO CASTRO GONDIM

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ

JACKELINE LUCAS SOUZA

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ

Comunicação:

O XII SINGEP foi realizado em conjunto com a 12th Conferência Internacional do CIK (CYRUS Institute of Knowledge) e com o Casablanca Climate Leadership Forum (CCLF 2024), em formato híbrido, com sede presencial na ESCA Ecole de Management, no Marrocos.

Agradecimento à órgão de fomento:

Ao Programa de Educação Tutorial (PET) em Ciências Contábeis da Universidade Federal do Ceará

PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO EM ECONOMIA COLABORATIVA DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS UBER

Objetivo do estudo

Foi delineado como objetivo geral propor um planejamento tributário e societário para ser aplicado em um modelo de economia colaborativa de motoristas do aplicativo Uber.

Relevância/originalidade

Este estudo encontra relevância ao propor um planejamento tributário em modelos de economia colaborativa de motoristas Uber, convergindo temáticas debatidas na atualidade. Ainda, inovou-se ao mostrar os pontos de vista dos motoristas e da Uber, no que tange à tributação.

Metodologia/abordagem

Foram simulados cinco cenários (C1 a C5), nos quais foram calculados os respectivos ônus tributários, tanto do ponto de vista do motorista (C1 e C2) (sem vínculo empregatício), quanto do ponto de vista da Uber (C3 a C5) (contratante CLT).

Principais resultados

O motorista autônomo teve ônus tributário de 24,4% da sua remuneração bruta, enquanto o motorista MEI, 23,9%. Em relação a Uber contratando motorista como CLT, os ônus tributários foram: 10,68% no Lucro Presumido, 30,38% no Lucro Real e 33,20% no Simples Nacional.

Contribuições teóricas/metodológicas

O planejamento tributário aplicado aos motoristas de aplicativo Uber nas simulações como autônomo e MEI trouxe sua contribuição ao mostrar as peculiaridades existentes na legislação brasileira referentes à esse tipo de trabalho, evidenciando as isenções garantidas por lei.

Contribuições sociais/para a gestão

As simulações realizadas neste estudo contribuem para que tanto motoristas, quanto a empresa Uber consigam visualizar as possibilidades advindas dos diferentes modelos de trabalho passíveis de aplicação e fazerem seu planejamento tributário de acordo.

Palavras-chave: Economia colaborativa, Uber, Economia compartilhada

TAX PLANNING IN THE COLLABORATIVE ECONOMY FOR UBER APP DRIVERS

Study purpose

The general objective was to propose a tax and corporate planning to be applied to a collaborative economy model for Uber drivers.

Relevance / originality

This study is relevant for proposing a tax planning model for collaborative economy frameworks involving Uber drivers, aligning with current discussions. Additionally, it is innovative in presenting the perspectives of both drivers and Uber regarding taxation.

Methodology / approach

Five scenarios (C1 to C5) were simulated, in which the respective tax burdens were calculated from both the driver's perspective (C1 and C2) (without an employment relationship) and Uber's perspective (C3 to C5) (CLT contractor).

Main results

An autonomous driver faced a tax burden of 24.4% of their gross remuneration, while a MEI driver faced 23.9%. For Uber contracting drivers as CLT, the tax burdens were: 10.68% under Presumed Profit, 30.38% under Real Profit, and 33.20% under National Simple.

Theoretical / methodological contributions

The tax planning applied to Uber drivers in simulations as autonomous and MEI provides insights into the peculiarities of Brazilian legislation related to this type of work, highlighting legally guaranteed exemptions.

Social / management contributions

The simulations conducted in this study help both drivers and Uber to visualize the possibilities arising from different applicable work models and to plan their taxes accordingly.

Keywords: Collaborative economy, Uber, Shared economy

PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO EM ECONOMIA COLABORATIVA DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS UBER

1 Introdução

Economia colaborativa ou compartilhada é um conceito econômico da troca de bens e/ou serviços entre pessoas a partir da utilização da tecnologia. Esse conceito teve origem em revistas comerciais (Algar, 2007) e se popularizou após a publicação de um livro escrito por Botsman e Rogers (2011) os quais trataram a economia colaborativa em uma visão de conciliar os desejos e as necessidades entre os consumidores de maneira sustentável e com o menor prejuízo possível para as partes envolvidas.

A economia colaborativa tem sido bem-aceita pela sociedade e se tornado cada vez mais comum, com base nas mudanças de atitudes de consumo de grande parte população, as quais se intensificaram a partir da crise global de 2008 – cenário posterior à crise era favorável à redução de custos e da ociosidade dos bens de consumo, com rápida evolução tecnológica, via internet. Tais mudanças corroboraram para que as pessoas passassem a considerar os impactos ambientais e sociais no momento de realizar suas escolhas e utilizassem com a economia colaborativa. A partir disso, nota-se que o desenvolvimento da economia colaborativa e a internet estão intimamente relacionados, já que é por meio das plataformas digitais, como sites e aplicativos, que pessoas e empresas interagem para comprar, vender ou, mesmo, trocar produtos e serviços no modelo de consumo colaborativo.

Neste cenário, uma das plataformas digitais que surgiu, primeiramente nos Estados Unidos, em 2010, e, depois, no Brasil, em 2014, foi a Uber. A empresa atua prestando serviços na área do transporte privado, conectando seus usuários aos motoristas parceiros, por meio de um aplicativo, oferecendo um serviço semelhante ao de táxi. Atualmente, a empresa Uber já conta com 500 mil motoristas parceiros no Brasil, está presente em 70 países e em mais de 10 mil cidades, sendo 500 delas brasileiras (Uber, 2023). Assim, é evidente a importância que esses motoristas exercem sobre a sociedade e a economia, apontando o assunto como relevante à formulação de uma pesquisa.

Dentro desse contexto, este estudo se propõe a responder ao seguinte questionamento: Que tipo de planejamento tributário pode ser aplicado em uma economia colaborativa de motoristas do aplicativo Uber? Dessa forma foi delineado como objetivo geral propor um planejamento tributário e societário para ser aplicado em um modelo de economia colaborativa de motoristas do aplicativo Uber. Para tanto, foram traçados como objetivos específicos: *i*) levantar modelos de economias colaborativas de motoristas de aplicativos Uber utilizadas nacionais e internacionais; *ii*) evidenciar ônus tributários em economias colaborativas de motoristas de aplicativos Uber; e *iii*) simular cenários à luz dos entendimentos tributários.

2 Referencial Teórico

2.1 Economia colaborativa no uso de aplicativos veiculares

O contexto econômico atual é caracterizado pelo resultado da associação de diversos aspectos, como a globalização, os avanços tecnológicos e o aumento do consumo. Esses aspectos transformaram a dinâmica econômica, a fim de aproveitar, ao máximo, as mudanças sociais e tecnológicas, surgindo uma nova organização econômica - economia compartilhada. Este conceito está relacionado a uma nova filosofia de consumo, onde não é necessário possuir determinado bem para utilizá-lo. A tecnologia, principalmente por meio das plataformas e aplicativos de celular criados pelas empresas, é uma ferramenta fundamental para a viabilização da prática dessa modalidade de consumo (Teodoro, D'Afonseca, & Antonieta, 2017, p. 8).

Contudo, a essência da economia colaborativa já existia antes da Revolução Industrial, quando não existia emprego e o trabalhador era independente. Naquele tempo, as relações sociais possibilitavam as trocas econômicas, ou seja, a economia era baseada no compartilhamento e na colaboração entre as pessoas. Desse modo, a economia colaborativa é o aprimoramento de ideias, sendo implementadas com o uso das tecnologias do presente, o que aumenta a comunidade econômica alcançada, em comparação à antiga. (Sundararajan, 2019).

Sob essa perspectiva, é possível fazer a divisão do consumo colaborativo em três formas ou sistemas, sendo estes: de serviços de produtos, de mercados de redistribuição e de estilos de vida colaborativos. Os sistemas de serviços de produtos, ou *Product-Service System* (PSS) são novas alternativas de consumo nas quais não é necessário a propriedade do bem para usufruí-lo. Nesse sistema, o compartilhamento do bem é a base da relação entre o proprietário e o usuário, no qual se paga pelo uso de um produto sem a necessidade de adquirir sua propriedade. O sistema de mercados de redistribuição, por sua vez, está associado às trocas e doações, se relacionando à transferência de propriedade de bens, sem uso ao proprietário original. Já o sistema de estilo de vida colaborativo decorre da partilha e da troca de ativos intangíveis, como, tempo, espaço, habilidades e dinheiro (Botsman; Rogers, 2011).

Esses três tipos de consumo colaborativo, aliados às tecnologias de plataformas digitais, possibilitaram a ascensão de diversos empreendimentos, que reinventam e inovam a economia. Dentre eles estão as plataformas que oferecem transporte sob demanda, também chamados de aplicativos de viagem ou de carona. O mercado moderno tem favorecido, cada vez mais, os empreendimentos de compartilhamento. Tem-se observado, inclusive, uma mudança no foco da valorização corporativa, pois o modelo tradicional está dando lugar ao empreendedorismo coletivo do mercado digital. Nessa perspectiva, dentro desse modelo de negócio, o conceito de emprego pode ser transformado, uma vez que a existência de vínculo trabalhista entre a empresa e os seus colaboradores têm sido objeto de constantes questionamentos.

2.2 Aplicativos de uso veiculares

No cenário da mobilidade urbana, o mercado dos serviços de transporte individual sofreu diversas mudanças com o avanço das novas tecnologias. Essas transformações resultam da ascensão de um novo serviço de transporte que, aliado às plataformas digitais, compromete-se a levar o usuário aonde ele quiser ir e com um preço mais acessível que o táxi convencional.

Neste contexto, a popularização de serviços de transporte por meio de aplicativos ensejou a alteração na Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012) (Brasil, 2012), que, em 2018, incluiu o conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros. A Uber é a corporação mais conhecida desse setor e, portanto, o foco desta pesquisa, visto que, a corporação está presente em mais de dez mil cidades – mais de quinhentas delas sendo brasileiras – dos setenta países em que atua, possuindo cerca de 149 milhões de usuários no mundo. A empresa considera-se uma indústria do ramo tecnológico, e não de transporte, para deixar claro que ela não emprega nenhum motorista (Uber, 2023).

Neste sentido, existem processos e decisões judiciais acerca da matéria, como o Processo nº TST-Ag-AIRR-20614-50.2020.5.04.0014, de 2023, do Tribunal Superior do Trabalho (TST). O recurso de um motorista contra decisão que não reconheceu seu vínculo com a Uber foi recusado diante da ausência de subordinação jurídica. Neste processo, a Uber afirmou ser uma empresa de tecnologia que oferece os serviços da sua plataforma digital aos motoristas. Portanto, eles não prestam serviço para a Uber e sim para os usuários do aplicativo.

Sob essa perspectiva, o crescimento dessas novas tecnologias colaborou para o aumento de trabalhadores sem relações de emprego definidas. Neste cenário, enquanto não existe legislação que regule esse vínculo, questões tributárias e previdenciárias são alvo de questionamentos não apenas pelos motoristas, mas, também, pelo governo e pela sociedade.

Segundo pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, apenas 23% dos trabalhadores de transporte por aplicativo contribuem para o INSS (Ipea, 2023). No entanto, existe o Decreto nº 9.792, de 14 de maio de 2019 (Brasil, 2019), que já exige dos prestadores de serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros a inscrição como segurado contribuinte individual ou microempreendedor individual. A respeito disto, a própria Uber (2019) apresenta orientações sobre como se inscrever no INSS.

Outrossim, a empresa de tecnologia também explica como declarar os ganhos com a Uber no Imposto de Renda e, inclusive, lançou um recurso que exibe um demonstrativo de ganhos com a plataforma (Uber, 2024). Desse modo, os motoristas por aplicativo devem fazer um planejamento tributário nas opções existentes à situação, sejam elas MEI ou autônomo.

2.3 Estudos anteriores em economias colaborativas por uso de aplicativos veiculares

Segundo *site* da Uber, a empresa pagou mais de R\$6 bilhões de reais em tributos desde 2014, tanto federais (PIS, COFINS, IRPJ e CSLL), quanto municipais (ISS e outros), considerando todos os segmentos de atuação (intermediação de viagens e entregas, licenciamento de *software* e outros). Neste sentido, os tributos pagos pela Uber não têm relação com os tributos pagos pelos motoristas, uma vez que estes não são empregados da empresa.

Roitman (2023) analisou a natureza jurídica das operações desempenhadas por empresas operadoras de aplicativos relacionados ao transporte remunerado individual de passageiros, com foco no ISSQN, já que, em tese, suas atividades poderiam ser entendidas como serviços de transporte ou serviços de informática ou serviços de intermediação, de acordo com Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003 (Brasil, 2003). Os resultados apontaram que, para fins de enquadramento no subitem da lista de serviços da Lei Complementar nº 116/2003 (Brasil, 2003), a natureza de atuação dessas empresas é mais próxima aos serviços de transporte.

Barros e Federighi (2020) analisaram a tributação do transporte individual de passageiros a partir da nova economia digital. Os resultados apontaram que não se insere em qualquer hipótese de incidência tributária, seja pelo ISSQN - pelo fato de que a definição de serviço pressupõe a ação humana, o que não é o caso dos aplicativos de transporte, e o que ocorreria são 'decisões automatizadas baseadas em tratamento de dados pessoais dos usuários do aplicativo', de acordo com o *caput* do art. 20 da Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018 (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais - LGPD) (Brasil, 2018) -, ou pelo ICMS-Comunicação – já que o aplicativo não presta serviços de comunicação de qualquer natureza, por qualquer meio, sejam de geração, emissão, recepção, transmissão, retransmissão, repetição ou ampliação.

Silveira, Alves, Lisboa, Silva e Bicca (2022) avaliaram o enquadramento normativo da tributação sobre a prestação de serviços (estadual e municipal) referente a empresa Uber. Neste contexto, ao analisar a lista anexa à LC nº 116/03, não existe serviço de transporte na modalidade de economia compartilhada, no entanto, pela taxatividade da norma, chega-se ao item 16.2, referente a outros serviços de transporte de natureza municipal. Desse modo, os autores concluíram que incide ISSQN à atividade da Uber na prestação de serviço nos limites do município, e é aplicado o ICMS sobre transporte quando ultrapassar os limites do município.

Neste cenário, Porto e Silva (2019) buscaram qual o enquadramento jurídico de incidência tributária sobre os regimes de trabalho dos motoristas de aplicativo é mais adequado e favorável às partes. Foram examinados os modelos de contratação entre a plataforma e os seus usuários (motoristas), observando que a relação dos motoristas parceiros com a Uber ocorre de duas formas: a contratação como empregado ou a atuação como trabalhador independente. Foi observado que o modelo econômico da Uber é incompatível com a ideia de emprego, já que a plataforma não seria mais considerada uma empresa de tecnologia e sim uma empresa de transporte, além de empobrecer a perspectiva de desenvolvimento econômico ao tentar equiparar as plataformas da economia colaborativa com os modelos tradicionais de negócio.

Leal e Tancredo (2016) investigaram a tributação sobre a Uber, identificando quais tributos, vigentes no país, podem incidir sobre o serviço prestado pelo motorista, e quais as formas de regulamentação e tributação existentes no Brasil, para a recepção dessa tecnologia. Assim, deverá pagar os tributos incidentes pelo serviço realizado – ISSQN, IR (de 75% a 80% do valor de cada transporte que realizar), IOF (pelo uso do cartão de crédito, que incide tanto no momento do pagamento do usuário, quanto quando a Uber transfere o valor ao motorista, após a retenção de 20% a 25%) e Contribuição Social – do trabalhador autônomo. Quanto às possíveis formas de regulamentação e tributação, é analisado o Projeto de Lei do Senado nº 530, de 12 de agosto de 2015, que foi prejudicado pela transformação do Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 5 de abril de 2017, na Lei nº 13.640, de 16 de março de 2018 (a qual altera a Lei nº 12.587/2012 - Lei de Mobilidade Urbana), regulamentando o transporte remunerado privado individual de passageiros, e as concepções dos motoristas de táxi acerca do aplicativo.

Brito Filho, Silva, & Rodrigues (2020) analisaram a normativa da decisão contida no Acórdão nº 1000123.89.2017.5.02.0038, com base na doutrina trabalhista atual, com o objetivo de discutir o vínculo existente nos contratos da Uber com os motoristas a ela credenciados. Ao comparar as possibilidades, existe uma desvantagem monetária ao trabalhador autônomo, enquanto, caso fosse estabelecido o regime de emprego, seria custoso para o empregador, o que impactaria na redução do suposto salário recebido pelo empregado. Por fim, é possível observar que esse é um tema divergente na jurisprudência e causa insegurança jurídica às partes.

Almeida e Barros (2021) analisaram a possibilidade do reconhecimento do vínculo empregatício de motoristas que utilizam aplicativo de transporte. A partir disso foram feitas descrições jurídicas do contrato entre motoristas e a empresa Uber, e análises críticas de decisão favorável e decisão desfavorável ao reconhecimento de vínculo empregatício. Os resultados apontaram que, diante dos padrões e conceitos clássicos existentes, a relação apresentada e estudada não se enquadra como relação de emprego, por isso, é necessário rever conceitos e normas para adequá-las às novas relações de trabalho que surgem em razão da tecnologia.

Loureiro (2019) investigou a possibilidade do reconhecimento do vínculo empregatício entre os motoristas e a Uber à luz da ótica constitucional-trabalhista brasileira. Foi evidenciado a existência de limitadores da exploração do trabalho pelo capitalismo, como os deveres do direito do trabalho, atrelado aos princípios da proteção e da primazia da realidade. Mas as transformações do que se entende como trabalho vêm sofrendo mudanças e, atualmente, a sociedade enfrenta dois grandes problemas: a precarização das relações de trabalho e o desemprego. Esses problemas estão influenciando a migração para outras formas de trabalho não regulamentadas dentro do cenário da economia compartilhada como, por exemplo, a Uber. Loureiro (2019), utiliza o direito comparado – avaliando com o contexto internacional – em uma ação, ajuizada em 2016, por ex-motoristas, quando o Tribunal Laboral de Londres decidiu que os autores eram *workers*, sendo mantida pela Corte de Apelação, em 2018, a mesma decisão. *Worker* é uma condição intermediária entre autônomo e empregado, tendo direitos trabalhistas parciais, tornando esta decisão do tribunal inglês o primeiro precedente ao reconhecimento do vínculo trabalhista entre a Uber e os motoristas no país.

Outros casos internacionais aconteceram nos Estados Unidos, no Estado da Flórida e no Estado de Nova Iorque, os quais classificaram a relação de emprego e vínculo entre os motoristas e a Uber para fins previdenciários. Além disto, em 2019, o Estado de Nova Iorque instituiu o piso pela hora trabalhada dos motoristas de aplicativo e o Estado da Califórnia promulgou uma lei que altera o código trabalhista, regulamentando a essas novas formas de trabalho com a criação do “teste ABC”, que visa a distinção entre empregado e trabalhador autônomo. No Brasil, são apresentados apenas casos individuais, que buscam o reconhecimento do vínculo empregatício na Justiça. Os resultados desse estudo apontaram que o emprego, ainda, é a melhor forma existente de trabalho, visto que os direitos do trabalhador são evidentes.

Desse modo, o direito comparado se torna referência para o Brasil na atualização dos conceitos de trabalho e acompanhamento das mudanças dos tempos.

Os motoristas de aplicativos veiculares, no Brasil, ou pertencem à classe de trabalhadores autônomos ou a de microempreendedores individuais (MEI) (Sebrae, 2022). Das duas formas, esses profissionais não têm vínculo trabalhista com as empresas às quais prestam serviço, porém a modalidade de trabalho escolhida por eles influenciará na maneira como a tributação sobre os seus ganhos será informada. Os ganhos obtidos com as corridas realizadas por motoristas autônomos podem ser divididos em duas partes: tributável (60%) e isento (40%). Apenas 60% do valor das corridas está sujeito ao pagamento de imposto de renda (Câmara dos Deputados, 2023). É uma forma de compensação dos gastos do motorista para a manutenção da sua atividade laboral, como os gastos com reparos e abastecimento do veículo.

Como MEI, o motorista deverá pagar, mensalmente, um valor fixo, por meio do Documento de Arrecadação do Simples Nacional do MEI (DAS-MEI) e o seu valor variará de acordo com a atividade exercida. No caso dos motoristas de aplicativo, esse valor englobará o Imposto Sobre Serviço (ISS) e a Contribuição para a Seguridade Social (INSS).

Como prestadores de serviço, estes trabalhadores contribuirão com o pagamento de um DAS-MEI de R\$75,60, composto por R\$70,60 de INSS (5% do limite mínimo mensal do salário de contribuição, que, atualmente, é de R\$1.412,00) e R\$5,00 de ISS. Como MEI, o motorista é isento do pagamento do Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ), da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), do Programa de Integração Social (PIS) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) (Comitê Gestor do Simples Nacional, 2024).

O Quadro 1 traz um resumo dos estudos anteriores e de legislações a respeito da temática proposta, com foco nas áreas tributária, trabalhista e societária, de modo que uma análise futura, decorrente das simulações trazidas neste trabalho.

Áreas	Autores								Total
	Roitman (2023)	Barros e Federighi (2020)	Silveira <i>et al.</i> (2022)	Porto e Silva (2019)	Leal e Tancredo (2016)	Brito Filho <i>et al.</i> (2020)	Almeida e Barros (2021)	Loureiro (2019)	
Tributária									
IRPF	-	-	-	X	X	X	-	-	3
IRPJ	-	-	-	X	X	-	-	-	2
CSLL	-	-	-	X	X	X	-	-	3
PIS	-	-	-	X	X	-	-	-	2
COFINS	-	-	-	X	X	-	-	-	2
ICMS	-	X	X		X	-	-	-	3
ISSQN	X	X	X	X	X	X			6
Trabalhista									
Encargos sociais	-	-	-	X	-	X	-	-	2
Garantias	-	-	-	X	-	-	-	-	1
Enquadramento	-	-	-	X	X	-	-	X	3
Societária									
Contabilização	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Previsão contrato	-	-	-	-	-	-	X	-	1

Total	1	2	2	9	8	4	1	1	28
--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------

Quadro 1 – Resumo da revisão bibliográfica sobre a temática proposta.

Fonte: Elaborado pelos autores (2024).

O estudo bibliográfico buscou informações sob três esferas: tributária, trabalhista e societária (Quadro 1). Na esfera tributária, observa-se que dos tributos evidenciados (IRPF, IRPJ, CSLL, PIS, COFINS, ICMS e ISSQN), o que mais aparece é o ISSQN, de acordo com os dados apontados por Roitman (2023), Barros e Federighi (2020), Silveira *et al.* (2022), Porto e Silva (2019), Leal e Tancredo (2016) e Brito Filho *et al.* (2020). Entre os autores estudados, Leal e Tancredo (2016) contemplaram todos os tipos de tributação mencionados.

Na esfera trabalhista, o trabalho de Porto e Silva (2019) é o único que versa sobre os encargos sociais, as garantias e o enquadramento, de forma conjunta. Além deles, Leal e Tancredo (2016) e Loureiro (2019) também analisaram os aspectos do enquadramento de trabalho, enquanto Brito Filho *et al.* (2020) analisaram os encargos sociais.

No que tange à última esfera de análise, a societária, Almeida e Barros (2021) trazem informações sobre a previsão de contratos entre a empresa e o motorista, sendo o único trabalho que traz contribuições para a esfera societária neste estudo.

3 Metodologia

3.1 Tipologia da pesquisa

A pesquisa realizada neste trabalho classifica-se como qualitativa, exploratória, bibliográfica, e utiliza os métodos dialético, observacional e comparativo. Quanto às classificações, do ponto de vista da forma de abordagem do problema, este estudo é qualitativo, visto que a investigação se baseia na análise da realidade em conjunto com o foco da investigação e não são utilizados métodos estatísticos de análise. Quanto aos fins, a pesquisa é exploratória, já que possui a finalidade de investigar informações pouco conhecidas dentro da temática, proporcionando um maior conhecimento sobre o assunto. Quanto aos procedimentos, é bibliográfica visto que são coletados dados e informações por meio de materiais publicados em periódicos e artigos científicos. Em relação ao método de abordagem (bases lógicas da investigação) foi usado o dialético, dado que esta pesquisa busca interpretar a realidade considerando os fatos dentro do contexto social, político e econômico. Quanto aos métodos de procedimentos (meios técnicos da investigação), são utilizados os métodos observacional e comparativo, tendo em vista que a investigação utiliza procedimentos observacionais e propõe comparações com o objetivo de identificar semelhanças e divergências na temática proposta.

3.2 Coleta de dados, período, população, amostra e variáveis

Buscou-se analisar o enquadramento e os impactos das atividades de trabalho dos motoristas da Uber, tanto na condição de PF, quanto de PJ, e a sua relação com a empresa Uber na condição de três diferentes regimes tributários. Desta forma, entre as 12 características (IRPF, IRPJ, CSLL, PIS, COFINS, ICMS, ISSQN, Encargos Sociais, Garantias, Enquadramento, Contabilização e Previsão de contrato) encontradas na revisão bibliográfica, serão analisadas, somente, oito, todas com enfoque na área tributária. A matriz para as simulações propostas, com base nos estudos anteriores, evidencia cinco cenários (Quadro 2):

Características	Motorista		Uber		
	PF (um cenário)	PJ (um cenário)	PJ (três cenários)		
	Autônomo (C1)	Simple Nacional	Simple Nacional	Lucro Presumido (C4)	Lucro Real (C5)

		MEI (C2)	ME/EPP (C3)		
IRPF	X	X	-	-	-
IRPJ	-	-	X	X	X
CSLL	-	-	X	X	X
PIS	-	-	X	X	X
COFINS	-	-	X	X	X
ICMS	-	-	-	-	-
ISSQN	X	X	X	X	X
Encargos sociais	X	X	X	X	X
Garantias	-	-	-	-	-
Enquadramento	X	X	X	X	X
Contabilização	-	-	-	-	-
Previsão contratual	-	-	-	-	-
Total de itens	4	4	7	7	7

Quadro 2 – Simulações propostas para fins de avaliação da Uber (PJ)

Fonte: Elaborado pelas autoras (2024).

No Quadro 2 foram marcadas as características pertinentes a cada cenário dentro das duas partes analisadas (motorista e Uber), sendo as marcações referentes à proposta de simulação dos itens listados. Como PF, o motorista será analisado a partir do cenário Autônomo (C1), e como PJ, será analisado sob o cenário MEI (C2). Nos dois cenários são pagos IRPF, ISSQN e encargos sociais. Nos cenários da Uber, a empresa contrata motorista CLT e, portanto, ela recolhe os encargos sociais incidentes na folha de pagamento do motorista (INSS e FGTS).

Na forma de PJ (MEI) e autônomo, o motorista tem obrigação de pagar o ISSQN, visto que ele exerce atividade de prestação de serviço em nome próprio. Do mesmo modo, a Uber tem o dever de pagar esse imposto, já que é uma empresa prestadora de serviço, podendo optar por um dos três regimes tributários (Simples Nacional, Lucro Presumido ou Lucro Real), respeitados os limites dos rendimentos. Como PJ, a Uber deve pagar IRPJ, CSLL, PIS e COFINS, além do ISSQN, independente do regime tributário optante.

Nesse contexto, serão calculados o ônus tributário de todos os cenários, tanto do ponto de vista do motorista (C1 e C2) (sem vínculo empregatício), quanto do ponto de vista da Uber (C3 a C5) (contratante CLT). Dito isso, com finalidade demonstrativa, para fins de simulação dos cenários propostos, os dados foram arbitrados, tomando como base para o cenário ME/EPP o enquadramento no anexo III do simples nacional (Tabela 1):

Tabela 1 – Dados para simulação dos cinco cenários

Dados	Motorista (ônus tributário)		Uber (ônus tributário)		
	PF (um cenário)	PJ (um cenário)	PJ (três cenários)		
	Autônomo (C2)	Simples Nacional	Simples Nacional	Lucro Presumido (C4)	Lucro Real (C5)
MEI (C2)		ME/EPP (C3)			
Receita Mensal	R\$10.000,00 ⁽¹⁾	R\$10.000,00 ⁽¹⁾	R\$400.000,00 ⁽²⁾	R\$6.500.000,00 ⁽³⁾	R\$12.500.000,00 ⁽⁴⁾
IRPF	7,5% a 27,5% ⁽⁵⁾	7,5% a 27,5% ⁽⁵⁾	-	-	-

IRPJ	-	-	0,24% a 11,55% ⁽⁶⁾	15% e 10% ⁽⁷⁾	15% e 10% ⁽⁷⁾
CSLL	-	-	0,21% a 4,95% ⁽⁶⁾	9% ⁽⁸⁾	9% ⁽⁸⁾
PIS	-	-	0,17% a 1,15% ⁽⁶⁾	0,65% ⁽⁹⁾	1,65% ⁽¹⁰⁾
COFINS	-	-	0,77% a 5,29% ⁽⁶⁾	3% ⁽⁹⁾	7,6% ⁽¹¹⁾
ICMS	-	-	-	-	-
ISSQN	R\$44,53 ⁽¹⁴⁾	R\$5,00 ⁽¹²⁾	0% a 7,04% ⁽⁶⁾	5% ⁽¹⁶⁾	5% ⁽¹⁶⁾
Encargos sociais	INSIS	20% ⁽¹⁵⁾	R\$70,60 ⁽¹³⁾	2,60% a 10,07% ⁽⁶⁾	20% ⁽¹⁷⁾
	FGTS	-	8% ⁽¹⁸⁾	8% ⁽¹⁸⁾	8% ⁽¹⁸⁾
Total CT	27,95% a 47,95%	8,26% a 28,26%	11,99% a 48,05%	70,65%	76,25%

Fonte: Elaborada pelas autoras (2024).

Legenda:

- (1) Simulação mensal conforme o §1º, do art. 18-A da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.
- (2) Simulação mensal conforme inc. II do art. 3º da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.
- (3) Simulação conforme art. 13 da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998.
- (4) Valor arbitrado para enquadramento na obrigatoriedade do Lucro Real.
- (5) Inc. XI, Art. 1º da Lei nº 11.482 de 31 de maio de 2007.
- (6) Anexo III da Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006.
- (7) Art. 2º da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996.
- (8) Art. 3º da Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988.
- (9) Art. 4º da Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998.
- (10) Art. 2º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002
- (11) Art. 2º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003.
- (12) Alínea c, inc. V, §3º, Art. 18-A da LC nº 123, de 14 de dezembro de 2006: 0,05% sobre R\$10.000,00.
- (13) Alínea a, inc. II, §2º, Art. 21 da Lei nº 8.212 de 24 de julho de 1991: 0,706% sobre R\$10.000,00.
- (14) Art. 246 e 403 da LC nº 159, de 23 de dezembro de 2013: valor mensal igual a 0,45% sobre R\$10.000,00.
- (15) Art. 21 da Lei nº 8.212 de 24 de julho de 1991.
- (16) Art. 245 do Código Tributário do Município de Fortaleza
- (17) Inc. I do Art. 22 da Lei nº 8.212 de 24 de julho de 1991.
- (18) Art. 15 da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990.

A Tabela 1 aponta os percentuais para fins de simulação considerando os cinco cenários propostos, onde serão utilizadas as tributações máximas para cada cenário, desconsiderando parcelas a deduzir nos cálculos de IRPF, e utilizando alíquotas nominais e não as efetivas para as empresas ME's ou EPP's. Com isso, será analisada tributação decorrente da relação entre o motorista contratado no regime CLT e a empresa Uber sob três perspectivas diferentes (C3, C4 e C5). Enquanto nos cenários C1 e C2, a análise foca no motorista, já que não existe vínculo empregatício nesses casos. Assim, foram descritos os cenários para melhor visualização das seis simulações a serem analisadas (Quadro 3):

Cenários	Descrição do cenário
C1	Motorista PF, autônomo, contratando serviço da Uber
C2	Motorista PJ, MEI, contratando serviço da Uber

C3	Uber PJ, optante pelo anexo III do Simples Nacional, na contratação de um motorista (CLT)
C4	Uber PJ, optante pelo Lucro Presumido, na contratação de um motorista (CLT)
C5	Uber PJ, optante pelo Lucro Real, na contratação de um motorista (CLT)

Quadro 3 – Matriz dos seis cenários propostos

Fonte: elaborado pelas autoras (2024).

O Quadro 3 evidencia cinco cenários propostos, opções tanto do ponto de vista da empresa Uber, quanto da contratação dos motoristas na condição de PF, quanto do ponto de vista do motorista ao escolher ser autônomo ou MEI. Além disso, serão apresentadas as possibilidades existentes na relação entre a Uber e um motorista contratado sob regime CLT.

4 Análise dos resultados e Discussões

A análise foi segmentada sob o ponto de vista do motorista (cenários C1 e C2), na condição de PF (autônomo) e do motorista como PJ (em um cenário de MEI), além do ponto de vista da Uber (cenários C3 a C5), em três regimes de tributação diferentes, sendo contratante de motorista celetista, tratado como PF (em três cenários), totalizando cinco cenários.

4.1 Motorista

4.1.1 Motorista na condição de PF autônomo (C1)

Sob a ótica de enquadramento como PF autônoma (C1), o motorista da Uber pagará IRPF, por meio do carnê leão, o INSS, na categoria de contribuinte individual e ISSQN, como prestador de serviço, além do IRPF.

De acordo com o art. 21, da Lei nº 8.212/1991 (Brasil, 1991), a alíquota de INSS incidente sobre o valor do salário contribuição ou da remuneração é de 20%. Para qualquer contribuinte na condição de autônomo aplica-se 20% sobre a base de cálculo (inciso III do art. 28 da mesma lei), exceto no caso de condutor de veículo rodoviário de passageiros, que é 20% sobre os 20% da remuneração (§11 do art. 28 da mesma lei) (Tabela 2).

Tabela 2 – Tributação na modalidade de motorista autônomo (Em R\$1,00)

Modalidade de Trabalho: Trabalhador Autônomo						
Remuneração bruta mensal (1)	Base de Cálculo para o INSS (2)	Base de Cálculo para o IRPF (3)	INSS (4)	IRPF (5)	ISSQN (6)	Remuneração líquida mensal (7)
	20% x (1)	60% x (1)	20% x (2)	27,5% x (3)	5% x (1)	(1-4-5-6)
10.000,00	2.000,00	6.000,00	400,00	1.540,00	500,00	7.560,00

Carga tributária total (4+5+6) = 2.440,00 (24,4%)

Fonte: Elaborada pelas autoras (2024).

Para o IRPF, a base de cálculo é 60% da remuneração mensal bruta, segundo o inciso II do art. 9º da Lei 7.713, de 22 de dezembro de 1988, deduzido o valor R\$400,00 (INSS). Sobre essa base de cálculo, incide a alíquota de 27,5%.

Em Fortaleza/CE, a alíquota do ISSQN, estabelecida no inciso III, do art. 245, da Lei Complementar nº 159/2013 (Fortaleza, 2013), é de 5%.

De acordo com a Tabela 2, observa-se que os encargos tributários correspondem a R\$2.440,00, o que equivale a 24,4% da remuneração bruta mensal do motorista autônomo.

4.1.2 Motorista na condição de PJ microempreendedor individual (MEI) (C2)

Na condição de MEI prestador de serviço, o motorista (PF) é representado em forma de PJ, contudo, é isento de pagar IRPJ, PIS, COFINS e CSLL, recolhendo, somente, INSS, ISSQN e IRPF (Tabela 3).

Considerando renda mensal estimada em R\$10.000,00, e, sendo o MEI um prestador de serviço, tem-se como base de cálculo a remuneração bruta mensal menos os rendimentos isentos (16% da receita bruta mensal do motorista), de acordo com o § 1º, do art. 14, da LC nº 123/2006 (Brasil, 2006). A parcela do ganho bruto excluída da base de cálculo é considerada o lucro do MEI e, portanto, é isenta de IRPJ, sendo o restante passível de tributação pelo IRPF.

Tabela 3 – Tributação na modalidade de microempreendedor individual (Em R\$1,00)

Modalidade de Trabalho: MEI							
Remuneração bruta mensal (1)	Parcela isenta (2)	Base de cálculo tributável (3)	Base de cálculo para o INSS (4)	INSS (5)	IRPF (6)	ISSQN (7)	Remuneração líquida mensal (8)
	16% x (1)	(1) - (2)	SM (*)	5% x (4)	27,5% x (3-5)	VF (**)	(1-5-6-7)
10.000,00	1.600,00	8.400,00	1.412,00	70,60	2.290,59	5,00	7.633,81

Carga tributária total (5+6+7) = 2.366,19 (23,66%)

Fonte: Elaborada pelas autoras (2024).

(*) SM – salário mínimo de R\$1.412,00 (art. 1º do Decreto nº 11.864, de 27 de dezembro de 2023).

(**) VF – valor fixo de R\$5,00 (de acordo com a alínea c, inciso V, §3º, art. 18-A, da LC nº 123/2006).

Para a determinação da tributação no MEI, o INSS é calculado pela alíquota de 5% sobre o salário mínimo vigente (R\$70,60), o IRPF tem como base de cálculo a remuneração mensal bruta menos a parcela isenta (2), deduzido o INSS, com a tributação de 27,5% (R\$2.290,59) e o ISSQN é um valor fixo (R\$5,00). Desse modo, nota-se, na Tabela 3, que a carga tributária na modalidade de microempreendedor individual é de R\$2.366,19, equivalente a 23,66% da renda mensal do motorista MEI.

4.2 Uber

4.2.1 Uber contrata celetista sob Regime do Simples Nacional – Anexo III (C3)

Nesse cenário, para fins de simulação, foi arbitrado o limite máximo anual do Simples Nacional (R\$4.800.000,00) como remuneração bruta nos últimos 12 meses, se enquadrando na alíquota da 6ª faixa (33%). Assim, foram feitos os cálculos para identificar as alíquotas segregadas de cada tributo a partir da alíquota única da 6ª faixa. Com isso, foram obtidos os valores do ônus tributário sobre o faturamento (Tabela 4).

Tabela 4 – Tributação no Regime do Simples Nacional - Anexo III (R\$1,00)

Remuneração bruta mensal	IRPJ (11,55%)	CSLL (4,95%)	COFINS (5,29%)	PIS (1,15%)	CPP (10,07%)	ISS (0%)	FGTS (8%)	Remuneração líquida mensal
400.000,00	46.200,00	19.800,00	21.160,00	4.600,00	40.280,00	-	800 ⁽¹⁾	267.960

Carga tributária total = 132.840,00 (33,2%)

Fonte: Elaborada pelas autoras (2024).

(1) Base de cálculo para FGTS é um salário de R\$10.000,00.

Além do ônus tributário sobre o faturamento, a Uber deve pagar o FGTS (8%), que é um tributo de responsabilidade do empregador, resultando no encargo de R\$800,00. Assim, o

ônus tributário total no cenário C3 é R\$132.840,00, equivalente a 33,2% da receita mensal, como mostrado na Tabela 4.

4.2.2 Uber contrata celetista sob Regime do Lucro Presumido (C4)

No regime do Lucro Presumido (Tabela 5), foram utilizadas as alíquotas de presunção de 16% (alínea a, §1º, inc. II do art. 15 da Lei nº 9.249, de 16 de dezembro de 1995) e 12% (inciso III do art. 20 da Lei nº 9.249, de 16 de dezembro de 1995) para os cálculos do IRPJ e CSLL, respectivamente.

Tabela 5 – Tributação no regime tributário do Lucro Presumido (R\$)

(=) Base cálculo-receita bruta trimestre (1)		19.500.000,00
(x) ISSQN (5%)		975.000,00
(x) PIS (0,65%)		20.280,00
(x) COFINS (3%)		93.600,00
Base de cálculo (IRPJ/CSLL)	IRPJ	CSLL
	Presunção (16%) (2)	Presunção (12%) (3)
(=) Resultado presumido (1 x 2) (1 x 3)	3.120.000,00	2.340.000,00
(x) IRPJ (15%)	468.000,00	-
(x) IRPJ adicional (10%)	306.000,00	-
(x) CSLL (9%)	-	210.600,00
(=) Carga tributária (trimestral)		2.073.480,00
(=) Carga tributária (mensal)		691.160,00
Base de cálculo para encargos sociais (FGTS/INSS)		
(x) FGTS (8%)		800,00
(x) INSS (20%)		2.000,00
(=) Carga tributária total (mensal) (10,68%)		693.960,00

Fonte: Elaborada pelas autoras (2024).

De acordo com a Tabela 5, a carga tributária mensal total neste cenário é de R\$693.960,00 (10,68% da receita bruta), composta por sete tributos: ISSQN, PIS, COFINS, IRPJ, CSLL, FGTS e INSS.

4.2.3 Uber contrata celetista sob Regime do Lucro Real (C5)

No regime do Lucro Real (Tabela 6), para fins de simulação, foi arbitrada uma parcela de 40% da receita bruta trimestral como despesas e não foram considerados os ajustes fiscais (adições, exclusões e compensações) nos cálculos, por isso, o lucro real será igual ao resultado contábil.

Tabela 6 – Tributação no regime tributário do Lucro Real (R\$)

(=) Receita bruta por trimestre (1)	37.500.000,00
(x) ISSQN (5%)	1.875.000,00
(-) Despesas (2)	15.000.000,00
(=) Lucro Contábil (1-2) = Lucro Real	22.000.000,00
(x) IRPJ (15%)	3.300.000,00
(x) IRPJ adicional (10%)	2.194.000,00

(x) CSLL (9%)	1.980.000,00
(x) PIS (1,65%)	363.000,00
(x) COFINS (7,6%)	1.672.000,00
(=) Carga tributária (trimestral)	11.384.000,00
(=) Carga tributária (mensal)	3.794.666,67
(x) FGTS (8%)	800,00
(x) INSS (20%)	2.000,00
(=) Carga tributária total (mensal) (30,38%)	3.797.466,67

Fonte: Elaborada pelas autoras (2024).

Além dos cálculos dos tributos sobre receita e lucro, a Uber possui encargos sociais a serem pagos, em virtude da contratação de motorista, sendo eles o FGTS (8%) e o INSS patronal (20%). Desta forma, considerando a terça parte da carga tributária total, o ônus tributário total mensal é R\$3.797.466,67, equivalente a 30,38% da receita bruta mensal, como mostrado na Tabela 6.

A análise dos resultados encontrados neste estudo confirma os de Roitman (2023) no que diz respeito à natureza de atuação de empresas como a Uber, enquadrando-as em serviços de transporte. Como se trata de prestação de serviço, deve incidir o imposto municipal ISSQN, assim como foi defendido por Silveira *et al.* (2022) e por Leal e Tancredo (2016). Porém, os achados de Barros e Federighi (2020) não confirmam os deste estudo, uma vez que os autores disseram que não deve incidir ISSQN, pois não há prestação de serviço pelo agenciamento do uso da máquina (aplicativo) pela Uber e nem ICMS, por não está no campo de incidência do mesmo. O presente estudo aponta que ambos impostos devem incidir, uma vez que o aplicativo é apenas um intermediador entre o cliente e o motorista, sendo este o real prestador de serviço.

A partir da simulação de contratação de motoristas celetistas pela Uber em três tipos de regime (Simples Nacional, Lucro Presumido e Lucro Real), observa-se que o enquadramento com menor incidência de encargos tributários foi o do Simples Nacional. Todavia, assim como Porto e Silva (2019), Brito Filho *et al.* (2020) e Almeida e Barros (2021), entende-se que o modelo econômico atual da Uber é incompatível com o modelo de contratação celetista, devido ao não enquadramento em todos os requisitos que caracterizam uma relação de emprego, o que vai de encontro ao que é defendido por Loureiro (2019).

5 Conclusões/Considerações finais

O estudo realizado atingiu aos seus objetivos propostos buscando analisar sob a ótica do planejamento tributário uma economia colaborativa de motoristas do aplicativo Uber

Para o primeiro objetivo específico foram levantados modelos tributários nacionais utilizados em economias colaborativas de motoristas de aplicativos Uber, tendo sido integralmente atingido. Alguns autores versam sobre o cenário internacional em economia colaborativa, de forma escassa, como Loureiro (2019), que utiliza o direito comparado para analisar a posição do Brasil em relação à outros países, como Inglaterra e EUA, no que diz respeito à modelos em economia compartilhada, com ênfase na legislação trabalhista, colocando a existência ou não do vínculo empregatício em evidência.

O segundo objetivo específico, de evidenciar o ônus tributário aos motoristas e contratantes de aplicativos Uber, foi apresentado que, para o motorista autônomo o ônus tributário é maior, correspondendo a 24,4% da sua remuneração bruta, enquanto que para o motorista na condição de MEI, é de 23,9%. No que diz respeito ao vínculo empregatício, tendo a Uber como contratante e os motoristas como contratados, os ônus tributários foram de:

10,68% no Lucro Presumido, 30,38% no Lucro Real e 33,20% no Simples Nacional. Deste modo é mais vantajoso, para a Uber, enquadrar-se no regime do Lucro Presumido.

O terceiro objetivo específico foi alcançado por meio dos cinco cenários simulados, onde identificou-se que o melhor cenário do ponto de vista do motorista (PF), o C2 - Motorista na condição de PJ microempreendedor individual (MEI), onde a carga tributária é inferior à carga do C1. Do ponto de vista da empresa Uber, no sistema de contratação celetista, o cenário mais favorável foi C4 - Uber contrata celetista sob Regime do Lucro Presumido, com a menor carga tributária encontrada.

Apesar dos resultados encontrados e de sua significância nesta área de estudo, ainda, são necessárias mais pesquisas nessa esfera, com enfoque especial à tributação internacional em economia colaborativa, à tributação nacional em associações, para que avanços na área trabalhista continuem sendo avaliados promovendo garantias aos direitos plenos de todos os agentes envolvidos (motoristas de aplicativos e empresas intermediárias da atividade). Pesquisas futuras poderiam abordar aspectos trabalhistas em simulações de encargos, e comparações entre o contrato CLT e o contrato atual dos motoristas com a Uber, com abrangência à análise societária.

Referências

- Almeida, S. N. de C., & Barros, B. L. (2021). MOTORISTAS DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE PRIVADO E A POSSIBILIDADE DE RECONHECIMENTO DO VÍNCULO EMPREGATÍCIO. *Revista De Políticas Públicas*, 25(1), 354–369. <https://doi.org/10.18764/2178-2865.v25n1p354-369>
- Barros, T. M. P.; Federighi, A. C. P. (2021). A “uberização” do direito tributário: uma análise da tributação do transporte individual de passageiros a partir da nova economia digital. *Revista Tributária e de Finanças Públicas*, 146(28), 243–264.
- Botsman, R., & Rogers, R. (2011). *O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo*. Porto Alegre: Bookman.
- Câmara dos Deputados. (2023). Motoristas de aplicativos têm direito a desconto no IR. <https://www.camara.leg.br/radio/programas/968052-motoristas-de-aplicativos-tem-direito-a-desconto-no-ir/>.
- Comitê Gestor do Simples Nacional. (2024). Perguntas e respostas MEI e Simei. <https://www8.receita.fazenda.gov.br/SimplesNacional/Arquivos/manual/PerguntaoMEI.pdf>.
- Decreto-Lei nº 406, de 31 de dezembro de 1968. Estabelece normas gerais de direito financeiro, aplicáveis aos impostos sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre serviços de qualquer natureza, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0406compilado.htm.
- Decreto nº 9.792, de 14 de maio de 2019. Regulamenta o inciso III do parágrafo único do art. 11-A da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a exigência de inscrição do motorista de transporte remunerado privado individual de passageiros como contribuinte individual do Regime Geral de Previdência Social. Brasília, DF: Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/d9792.htm.
- Filho, J. C. M. de B., da Silva, P. F., & Rodrigues, S. P. R. (2020). Ausência de Vínculo Empregatício nos Contratos com a Empresa Uber: Uma Análise Fático-Normativa do Acórdão Número: 1000123.89.2017.5.02.0038 / Absence of Employment Bond in Contracts with the Uber Company: A Factual-Normative Analysis of the Judgment Number: 1000123.89.2017.5.02.0038. *Brazilian Journal of Development*, 6(12), 98390–98405. <https://doi.org/10.34117/bjdv6n12-361>

- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (2023). Apenas 23% dos trabalhadores por aplicativo contribuem para o INSS. <https://www.ipea.gov.br/portal/categorias/45-todas-as-noticias/noticias/13530-apenas-23-dos-trabalhadores-de-transporte-por-aplicativo-contribuiam-para-o-inss#:~:text=Apenas%2023%25%20dos%20trabalhadores%20de%20transporte%20por%20aplicativo%20contribuem%20para%20o%20INSS.>
- Leal, B. B. & Tancredo, T. M. (2016, 31 de outubro). Uber e Direito Tributária: Uma Análise Tributária Desta Nova Tecnologia. *Revista de Direito Tributário e Financeiro*, 2(1), 421–439. <https://www.indexlaw.org/index.php/direitotributario/article/download/1055/pdf>
- Lei Complementar nº 116, de 31 de julho de 2003. Dispõe sobre o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza, de competência dos Municípios e do Distrito Federal, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp116.htm.
- Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006. Institui o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp123.htm.
- Lei Complementar nº 159, de 23 de dezembro de 2013. Institui o Código Tributário do município de Fortaleza e dá outras providências. Fortaleza, CE: Câmara Municipal de Fortaleza. <https://sapl.fortaleza.ce.leg.br/ta/1029/text?>
- Lei nº 7.689, de 15 de dezembro de 1988. Institui contribuição social sobre o lucro das pessoas jurídicas e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7689.htm#:~:text=LEI%20No%207.689%2C%20DE%2015%20DE%20DEZEMBRO%20DE%201988&text=a%20seguinte%20Lei%3A-,Art.,para%20o%20imposto%20de%20renda. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8036consol.htm. Acesso em: 28 de jul. 2024.
- Lei nº 7.713, de 22 de dezembro de 1988. Altera a legislação do imposto de renda e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7713.htm.
- Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990. Dispõe sobre o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8036consol.htm.
- Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8212cons.htm.
- Lei nº 9.249, de 26 de dezembro de 1995. Altera a legislação do imposto de renda das pessoas jurídicas, bem como da contribuição social sobre o lucro líquido, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9249.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%209.249%2C%20DE%2026%20DE%20DEZEMBRO%20DE%201995.&text=Altera%20a%20legisla%C3%A7%C3%A3o%20do%20imposto,l%C3%ADquido%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%Aancias.
- Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995. Altera a legislação do imposto de renda das pessoas físicas e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9250.htm.
- Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996. Dispõe sobre a legislação tributária federal, as contribuições para a seguridade social, o processo administrativo de consulta e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República.

- https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19430.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%209.430%2C%20DE%2027%20DE%20DEZEMBRO%20DE%201996.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20legisla%C3%A7%C3%A3o%20tribut%C3%A1ria,consulta%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs
- Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998. Altera a Legislação Tributária Federal. Brasília, DF: Presidência da República.
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19718compilada.htm.
- Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002. Dispõe sobre a não-cumulatividade na cobrança da contribuição para os Programas de Integração Social (PIS) e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Pasep), nos casos que especifica; sobre o pagamento e o parcelamento de débitos tributários federais, a compensação de créditos fiscais, a declaração de inaptidão de inscrição de pessoas jurídicas, a legislação aduaneira, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República.
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110637compilado.htm.
- Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003. Altera a Legislação Tributária Federal e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República.
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.833.htm.
- Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007. Efetua alterações na tabela do imposto de renda da pessoa física; dispõe sobre a redução a 0 (zero) da alíquota da CPMF nas hipóteses que menciona; altera as Leis nos 7.713, de 22 de dezembro de 1988, 9.250, de 26 de dezembro de 1995, 11.128, de 28 de junho de 2005, 9.311, de 24 de outubro de 1996, 10.260, de 12 de julho de 2001, 6.194, de 19 de dezembro de 1974, 8.387, de 30 de dezembro de 1991, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 8.402, de 8 de janeiro de 1992, 6.094, de 30 de agosto de 1974, 8.884, de 11 de junho de 1994, 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.706, de 14 de setembro de 1993; revoga dispositivos das Leis nos 11.119, de 25 de maio de 2005, 11.311, de 13 de junho de 2006, 11.196, de 21 de novembro de 2005, e do Decreto-Lei no 2.433, de 19 de maio de 1988; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República.
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111482.htm.
- Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Dispõe sobre a política nacional de mobilidade urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República.
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm.
- Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm.
- Loureiro, U. P. (2019). Motoristas de aplicativo x Uber Technologies: uma análise sob a ótica constitucional-trabalhista (Trabalho de Conclusão de Curso). Faculdade de Direito de Vitória, Vitória.
- Ministério da Previdência Social. (2024). O que você precisa saber sobre a aposentadoria do MEI. <https://www.gov.br/inss/pt-br/assuntos/o-que-voce-precisa-saber-sobre-a-aposentadoria-do-mei#:~:text=A%20porcentagem%20de%20contribui%C3%A7%C3%A3o%20do,a%20R%24%2070%2C60>.
- Motorista não consegue reconhecer vínculo de emprego com a Uber. (s.d.). Notícias do TST. <https://tst.jus.br/-/motorista-n%C3%A3o-consegue-reconhecer-v%C3%ADnculo-de-emprego-com-a-uber%C2%A0>
- Porto, É. G. & Silva, P. J. Da. (2019, novembro). Estudo comparativo da tributação sobre os diferentes regimes de trabalho do motorista de aplicativo. Revista FESDT, (11), 61–81. <https://www.fesdt.org.br/docs/revistas/11/artigos/3.pdf>

- Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 5 de abril de 2017. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Câmara dos Deputados. <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659#:~:text=Projeto%20de%20Lei%20da%20C%3%A2mara%20n%C2%B0%2028%2C%20de%202017&text=Ementa%3A,remunerado%20privado%20individual%20de%20passageiros>.
- Projeto de Lei do Senado nº 530, de 11 de agosto de 2015. Institui a lei que regulamenta e organiza o sistema de transporte privado individual a partir de provedores de rede de compartilhamento e insere o inciso XIV ao artigo 4 da Lei 12.587/2012, de forma a definir a modalidade. Brasília, DF: Senado Federal. <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/122685>
- Receita Federal. (2023). Tributação de 2024. <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/meu-imposto-de-renda/tabelas/2024>.
- Roitman, M. D. L. (2023). O Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza aplicável às empresas operadoras de aplicativos relacionados ao transporte remunerado privado individual de passageiros. (Tese de mestrado). Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa – IDP, Teresina.
- Sebrae (2022). Microempreendedor individual: pessoa física e jurídica. <https://sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/microempreendedor-individual-pessoa-fisica-e-juridica,c172d7fbd25f2810VgnVCM100000d701210aRCRD#:~:text=%C3%89%20muito%20comum%20o%20pensamento,obriga%C3%A7%C3%B5es%20em%20ambas%20as%20situa%C3%A7%C3%B5es>.
- Silveira, A. L. T. da, Alves, L. R., Lisboa, A., Silva, R. M. da, & Bicca, J. A. (2022). A norma jurídica tributária aplicada à atividade econômica de UBER: um caminho à Lei 13640/2018. In Pinto, F. M. L. (Org.). Reflexões sobre Direito e Sociedade: fundamentos e práticas (pp. 180–195). Ponta Grossa: Aya Editora.
- Sundararajan, Arun (2019). Economia compartilhada: O fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. São Paulo: Senac.
- Teodoro, M. C. & D'Afonseca da Silva, T. C. & Antonieta, M. (2017). Disrupção, economia compartilhada e o fenômeno Uber. Revista da Faculdade Mineira de Direito - PUC Minas, 20(39), 1-30. <https://periodicos.pucminas.br/index.php/Direito/article/view/14661/11373>
- Tribunal Superior do Trabalho TST – Recurso de Revista: RR 100012389.2017.5.02.0038 (2020, 5 de fevereiro). Jusbrasil. <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tst/807016681>.
- Uber. (2019). Saiba tudo sobre a exigência de inscrição no INSS. Recuperado em 11 de agosto de 2023, de <https://www.uber.com/pt-BR/blog/inscricao-inss/>
- Uber. (2023). Fatos e Dados sobre a Uber. Recuperado em 6 de agosto de 2024, de <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>
- Uber. (2024). Como declarar ganhos com a Uber no Imposto de Renda. Recuperado em 6 de agosto de 2024, de <https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-declarar-imposto-de-renda-com-a-uber/>