

NOTA DE TEMA

Transporte por Aplicativo: Comparação dos Modelos de Negócio

FEVEREIRO / 2026

Sobre o Conselho Digital

O Conselho Digital é uma entidade brasileira, sem fins lucrativos ou afiliações políticas, que coordena, estuda e representa o ecossistema dos aplicativos de internet e toda a diversidade dos seus modelos de negócios.

Nossa organização acredita que a tecnologia, quando bem construída e utilizada, é uma porta para o futuro. Ela nos mantém conectados, potencializa habilidades, desenvolve novas oportunidades e pode mudar a vida das pessoas para melhor.

Partindo dessa premissa, atuamos através de estudos, eventos e atividades de advocacy em favor de políticas públicas e setoriais que fortaleçam uma internet livre, segura e responsável no Brasil e no mundo.

Defendemos políticas que respeitem a neutralidade tecnológica, a inovação e a diversidade de modelos de negócios; e que tenham como consequência:

- Usuários conscientes e com poder de escolha;
- Uma sociedade plural e próspera;
- Ambientes de negócio juridicamente seguros;
- Mercados abertos e dinâmicos; e
- Empresas responsáveis e competitivas.

Por fim, assumimos o compromisso de construir um ambiente harmonioso e produtivo entre nossos associados, assim como uma relação transparente e colaborativa com a sociedade e governo.



Diretor-Executivo

www.conselhodigital.org.br

Takeaways – Posição do Conselho Digital

- **Modelo de negócio importa:** O modelo de intermediação preserva flexibilidade e maior ganho por viagem para o motorista, enquanto os modelos de prestação de serviço e CLT ampliam encargos e tributação.
- **Mudança de modelo reduz a renda líquida do motorista:** A ampliação da carga tributária e dos encargos pode reduzir quase pela metade o valor que hoje fica com o trabalhador por viagem, desincentivando permanência e entrada no setor. O trade-off é claro: maior formalização e internalização de riscos pela empresa implicam menor repasse direto ao trabalhador ou necessidade de aumento de tarifas.
- **Aumento estrutural de custos pressiona preços ao consumidor:** Ao internalizar tributos maiores, encargos trabalhistas ou responsabilidades operacionais, as plataformas tendem a repassar custos às tarifas, encarecendo o transporte individual.
- **Redução da oferta e da flexibilidade operacional:** Modelos mais rígidos exigem controle de jornada, limitação de motoristas ativos e escalas fixas, diminuindo a disponibilidade sob demanda e aumentando o tempo de espera.
- **Risco de saída de mercado e concentração econômica:** A elevação de custos regulatórios pode inviabilizar empresas menores e startups, reduzindo concorrência e fortalecendo a concentração no setor.
- **Impacto sistêmico na mobilidade urbana e na geração de renda:** A retração do modelo pode afetar milhões de usuários e trabalhadores que dependem da atividade como principal ou complementar fonte de renda, com reflexos sobre consumo, arrecadação e dinâmica econômica local.

O que o Conselho Digital pensa sobre modelos de negócio de transporte por aplicativo?

I - MODELO DE INTERMEDIÇÃO TECNOLÓGICA

- **Modelo atual – intermediação tecnológica:** O modelo vigente estrutura-se como intermediação digital entre motorista e passageiro, sendo a plataforma responsável apenas por conectar oferta e demanda por meio de tecnologia. O contrato de transporte é firmado diretamente entre motorista e usuário, cabendo à empresa fornecer infraestrutura, meios de pagamento e ferramentas de segurança.
 - Em uma corrida de R\$ 100,00, aproximadamente R\$ 72,00 permanecem com o motorista, R\$ 18,00 remuneram a intermediação e cerca de R\$ 10,00 correspondem a tributos. A base tributária empresarial incide apenas sobre a taxa da plataforma, e não sobre o valor integral da corrida, preservando maior participação do trabalhador na receita.
- **Estrutura de custos no modelo de intermediação:** A plataforma arca com custos essencialmente tecnológicos e operacionais digitais, como desenvolvimento de software, servidores, processamento de pagamentos, atendimento e mecanismos de segurança. Não assume despesas típicas da execução do transporte, como combustível, manutenção ou seguro do veículo, que permanecem sob responsabilidade do motorista autônomo.
 - Essa delimitação de funções reduz a carga tributária global do sistema e evita a internalização de riscos alheios à atividade tecnológica. O resultado é uma estrutura de custos proporcional à atividade efetivamente desempenhada.

- **Posicionamento pela Justiça Trabalhista sobre ausência de vínculo:** O TST tem firmado entendimento nesse sentido, reconhecendo a natureza da intermediação tecnológica da operação de empresas com a Uber e a falta de subordinação e habitualidade do motorista: **“não cabe ao Poder Judiciário ampliar conceitos jurídicos a fim de reconhecer o vínculo empregatício de profissionais que atuam em novas formas de trabalho, emergentes da dinâmica do mercado concorrencial atual e, principalmente, de desenvolvimentos tecnológicos, nas situações em que não se constata nenhuma fraude, como é o caso das empresas provedoras de aplicativos de tecnologia, que têm como finalidade conectar quem necessita da condução com o motorista credenciado, sendo o serviço prestado de motorista”** (RRAg 1146-76.2023.5.13.0004 - 4ª Turma). Entendimento semelhante foi firmado pela 1ª Turma, no julgamento do RR 0010274-95.2020.5.15.0093, ao dar **provimento ao recurso de revista para afastar o vínculo de emprego.**

II - MODELO DE VINCULAÇÃO EMPREGATÍCIA

- **Modelo CLT – vínculo empregatício e subordinação:** No regime celetista, há subordinação jurídica, controle de jornada, habitualidade e pessoalidade, com assunção integral dos riscos da atividade pelo empregador. Além da remuneração base, incidem encargos como INSS patronal (20%), FGTS (8%), 13º salário, férias acrescidas de um terço e eventuais adicionais, como adicional noturno.
 - O custo total de um empregado pode superar em 60% a 100% o salário nominal, alterando significativamente a equação econômica por corrida. Para absorver esses custos, seria necessário elevar tarifas, reduzir o número de motoristas ou limitar drasticamente a flexibilidade operacional.
- **Impacto econômico do modelo CLT:** A transposição para o regime trabalhista tradicional modifica a lógica sob demanda, exigindo

planejamento fixo de escalas e controle permanente da força de trabalho. A remuneração deixa de ser variável por corrida e passa a integrar folha salarial estruturada, com encargos permanentes independentemente do volume de viagens. Essa rigidez aumenta o custo fixo da operação e reduz a capacidade de adaptação às oscilações de mercado. O efeito prático tende a ser menor oferta de motoristas ativos e aumento de preços ao consumidor.

- **Competência jurisdicional no modelo CLT e seus impactos sistêmicos:** A adoção do regime celetista desloca a competência das controvérsias para a Justiça do Trabalho, especializada em relações marcadas por subordinação jurídica. Essa mudança amplia o risco de judicialização estrutural, com maior incidência de ações individuais e coletivas, aplicação frequente de responsabilidade objetiva e indenizações potencialmente mais elevadas. O aumento de litigiosidade exige provisões financeiras permanentes e eleva o custo regulatório do setor. O efeito econômico tende a repercutir sobre tarifas, redução de vagas e maior rigidez operacional.

III - MODELO DE SUBCONTRATAÇÃO

- **Modelo de prestação de serviço – plataforma como prestadora direta:** Quando a plataforma é enquadrada como prestadora do transporte, ela deixa de ser intermediadora e passa a figurar como fornecedora do serviço-fim. O valor total da corrida passa a compor seu faturamento, ampliando significativamente a base de incidência dos tributos empresariais.
 - Em uma simulação de R\$ 100,00, aproximadamente R\$ 46,00 podem ser absorvidos por tributos e encargos empresariais, restando cerca de R\$ 43,00 ao trabalhador e R\$ 11,00 como margem da empresa. A alteração jurídica desloca a matriz de risco e modifica substancialmente a distribuição da receita.
- **Ampliação de responsabilidades no modelo de prestação de serviço:** Ao assumir a posição de prestadora direta, a empresa internaliza riscos operacionais, civis e indenizatórios decorrentes da execução do transporte. Além dos custos tecnológicos, passa a

suportar provisões para contingências, seguros e maior exposição jurídica. A responsabilidade deixa de se limitar ao ambiente digital e alcança a atividade material do transporte. Essa ampliação de obrigações eleva o custo sistêmico da operação e reduz a parcela líquida disponível ao motorista.

- **Responsabilidade objetiva extrapola o art. 14 do CDC:** o regime jurídico de responsabilidade automática de provedores, como se fossem prestadores diretos do serviço, desconsidera a necessidade do nexo causal entre o dano e o defeito na prestação do serviço. A interpretação ampla e automática tornaria os provedores responsáveis por todo o tipo de dano ocorrido contra usuários e motoristas, independentemente da falha na prestação do serviço. Esta lógica transfere para a operação até mesmo uma falha do Estado, que é responsável por assegurar aos cidadãos o direito fundamental à segurança. Ao fazê-lo, estaria sendo afastada a autonomia do motorista e do usuário com relação à atividade, imputado aos provedores o dever de fiscalizar a lisura comportamental de quem utiliza o aplicativo, e atribuindo o dever de indenizar até mesmo fatos estranhos ao modelo de intermediação que fogem da atividade-fim dos provedores.

IV - COMPARAÇÃO ENTRE MODELOS

- **Comparação da base tributária entre os modelos:** No modelo de intermediação, a tributação incide principalmente sobre a taxa de serviço da plataforma, preservando a maior parte do valor da corrida ao motorista. No modelo de subcontratação (prestação de serviço), a tributação tende a incidir sobre o valor total da corrida, ampliando substancialmente a carga fiscal em virtude da ampliação da base de cálculo para os tributos empresariais. Já no modelo CLT, além da tributação empresarial, incidem encargos trabalhistas sobre a folha de pagamento. A diferença de enquadramento jurídico altera diretamente a estrutura de custos e a sustentabilidade econômica do setor.
- **Conclusão comparativa dos impactos financeiros:** O modelo de intermediação apresenta estrutura de custos alinhada à atividade

tecnológica, com maior retenção de receita pelo motorista e menor rigidez operacional. O modelo de prestação de serviço amplia a carga tributária e os riscos empresariais, reduzindo a margem do trabalhador ou pressionando preços ao usuário. O modelo CLT impõe encargos estruturais permanentes e reorganiza completamente a dinâmica sob demanda, elevando o custo fixo por corrida. Cada alteração de enquadramento jurídico produz efeitos econômicos concretos e mensuráveis sobre remuneração, preços e oferta de serviço.

TABELA COMPARATIVA DE MODELOS DE NEGÓCIOS

MODELO DE NEGÓCIO	DESCRIÇÃO DA ESTRUTURA JURÍDICA	RESPONSABILIDADES DA PLATAFORMA	RESPONSABILIDADES DO MOTORISTA	DISTRIBUIÇÃO DA RECEITA (EX: CORRIDA DE R\$ 100)	INCIDÊNCIA DE TRIBUTOS E ENCARGOS	IMPACTOS OPERACIONAIS E FINANCEIROS
Modelo de Intermediação Tecnológica (ATUAL)	Intermediação digital entre motorista e passageiro; O motorista presta um serviço diretamente ao usuário. A plataforma apenas intermedeia a conexão entre as duas partes	Fornecer infraestrutura tecnológica, meios de pagamento, ferramentas de segurança, desenvolvimento de software e servidores.	Execução do transporte, e suas respectivas despesas.	Motorista: R\$ 72,00; Plataforma: R\$ 18,00; Tributos: R\$ 10,00.	Base tributária empresarial incide apenas sobre a taxa de intermediação da plataforma, não sobre o valor integral da corrida.	Estrutura de custos proporcional à atividade tecnológica; maior retenção de receita pelo motorista e flexibilidade operacional.
Modelo de Subcontratação (PRESTAÇÃO DE SERVIÇO)	A plataforma figura como prestadora direta ou fornecedora do serviço-fim de transporte, utilizando o motorista como subcontratado.	Internalização de riscos operacionais, civis e indenizatórios; suporte de provisões para contingências e seguros.	Prestador de serviço subcontratado; responsabilidade limitada à atividade material sob a gestão direta da plataforma.	Motorista: R\$ 43,00; Tributos e Encargos: R\$ 46,00; Margem da Empresa: R\$ 11,00.	Tributação empresarial incide sobre o valor total da corrida, resultando na ampliação da base de cálculo.	Elevação do custo sistêmico, maior exposição jurídica e redução drástica da parcela líquida disponível ao motorista.
Modelo de Vinculação Empregatícia (CLT)	Vínculo empregatício caracterizado por subordinação jurídica, controle de jornada, habitualidade e pessoalidade.	Assunção integral dos riscos da atividade, controle permanente da força de trabalho e planejamento de escalas.	Prestação subordinada do serviço conforme escalas, horários e ordens determinadas pelo empregador.	Motorista: Remuneração via folha salarial; Custo total do empregado pode chegar entre 60% a 100% superior.	Encargos trabalhistas (INSS patronal 20%, FGTS 8%, 13º salário, férias). Tributação empresarial sobre a receita auferida.	Aumento do custo fixo, redução da flexibilidade, menor oferta de motoristas e provável aumento de preços ao consumidor final.