

VIII ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

**EFICÁCIA DE DIREITOS FUNDAMENTAIS NAS
RELAÇÕES DO TRABALHO, SOCIAIS E
EMPRESARIAIS**

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Educação Jurídica

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba - PR

Prof. Dr. Rubens Beçak - USP - SP

Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS - MS

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Comissão Especial

Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UFRJ - RJ

Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB - PB

Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec - MG

Prof. Dr. Rogério Borba - UNIFACVEST - SC

E27

Eficácia de direitos fundamentais nas relações do trabalho, sociais e empresariais [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI
Coordenadores: Luciana de Aboim Machado; Simone Alvarez Lima; Vanessa Vieira Pessanha. – Florianópolis: CONPEDI, 2025.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-145-5

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Direito Governança e Políticas de Inclusão

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Eficácia de direitos fundamentais. 3. Relações do trabalho, sociais e empresariais. VIII Encontro Virtual do CONPEDI (2; 2025; Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

VIII ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

EFICÁCIA DE DIREITOS FUNDAMENTAIS NAS RELAÇÕES DO TRABALHO, SOCIAIS E EMPRESARIAIS

Apresentação

Em 28 de junho de 2025, o Grupo de Trabalho (GT) 65 - Eficácia de direitos fundamentais nas relações de trabalho, sociais e empresariais - contou com a participação de professores doutores, mestres, graduados e graduandos, o que tem reforçado o papel do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito (CONPEDI) na promoção e divulgação da pesquisa científica não apenas nos programas de pós-graduação, mas, também, no nível universitário.

Após a apresentação dos artigos, as discussões do GT foram divididas em blocos, a fim de facilitar os debates.

No artigo científico "Marketing espontâneo ou trabalho não remunerado? O papel dos funcionários na divulgação de marcas em redes sociais", as autoras Vanessa Vieira Pessanha e Lívia de Oliveira Fonseca trazem como principal problemática a indagação: “em que medida as publicações nas redes sociais de uma empresa ferem os direitos dos empregados que delas participam?” A pesquisa perpassa questionamentos pertinentes ao abuso do poder diretivo e ao assédio moral pelo empregador com o fito de compelir o empregado a participar da publicação. Por fim, apontam que os trabalhadores detêm o direito inalienável de proteger sua imagem também no que diz respeito ao contexto laboral, devendo a empresa respeitar os parâmetros éticos e legais que regulamentam a exposição pública dos funcionários.

No artigo científico intitulado "Uma análise comparada do enquadramento do motorista de aplicativo no Brasil após o PLP nº 12/2024 e a concepção britânica", a autora Joanna Alencar

No artigo científico "Os princípios liberais econômicos e a regulamentação dos trabalhos por aplicativo", os autores Carina Deolinda da Silva Artêncio e Leandro da Silva Santos analisaram o Projeto de Lei Complementar n. 12/2024, que versa a respeito da regulamentação dos motoristas de aplicativos, sob o enfoque nos princípios liberais econômicos. Os autores explicaram pontos conflitantes do projeto com a Constituição Federal (o que levou, inclusive, à rejeição do mencionado projeto de lei, pois as tarifas e os impostos não eram coerentes com o trabalho dos motoristas) e concluíram que é necessária uma legislação que atenda aos interesses dos motoristas de aplicativos, afinal, não é coerente que, após 10 anos da atividade estar consolidada, ainda não exista um respaldo jurídico que a formalize.

No artigo científico "Liberdade de cátedra dos professores de história em face ao Movimento Escola Sem Partido", os autores Simone Alvarez Lima e Ricardo Mascarenhas da Silva Junior dissertaram a respeito do direito fundamental à liberdade de cátedra e suas limitações, focando justamente nos professores de história, que seriam os principais alvos do Movimento Escola Sem Partido, uma vez que a disciplina história engloba um contexto político. A fim de ilustrar o tema, trouxeram uma decisão judicial extraída do TRT, na qual o juiz anulou a dispensa por justa causa de um professor dessa disciplina, a fim de transformar em uma dispensa imotivada, pois o tribunal entendeu que o direito à liberdade de cátedra garantia o direito ao professor de ensinar história do jeito que lhe aprouvesse, desde que ministrasse o conteúdo desejado.

No artigo científico "A psicopolítica nas relações de trabalho: impactos das práticas de controle na dignidade da pessoa humana", as autoras Clara Angélica Gonçalves Cavalcanti Dias e Nathalia Caroline da Silva Costa alertaram a respeito de práticas sutis no ambiente de trabalho e que impactam nos direitos trabalhistas, reforçando o sofrimento psíquico do trabalhador. Com base em renomados autores como Foucault e Chul-Han, apontaram as novas dinâmicas subjetivas de sujeição, explicando que, atualmente, o trabalhador acredita se

por empregadores, começando, então, a necessidade de reflexão sobre as novas obrigações que recaem sobre empregadores e operadoras, impondo limites rigorosos ao uso e compartilhamento de dados dos empregados. Nesse sentido, propõe a criação de política pública específica para regulamentar o tratamento de dados nas relações de trabalho, com normas claras sobre consentimento e compartilhamento, e o fortalecimento da atuação da Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS) no sentido de complementar a LGPD no setor de saúde suplementar.

No artigo científico "O 'dumping' social no comércio interno e o meio ambiente do trabalho: impactos na cadeia produtiva do sisal na Bahia", as autoras Vanessa Vieira Pessanha e Cibele de Araújo Alves dissertaram sobre a o desalinhamento da cadeia produtiva do sisal com o sistema de proteção social vigente na legislação pátria. Nessa toada, as autoras apontaram que a prática do "dumping" social compromete a efetivação de um meio ambiente laboral que seja coerente com a dignidade. Por fim, as autoras alertaram que a situação em estudo inviabiliza a efetivação de um meio ambiente do trabalho digno, sendo, então, essencial buscar outros caminhos no sentido de coibir o "dumping" social.

No artigo científico intitulado "Jornada de trabalho exaustiva como dano existencial à luz do direito de proteção à dignidade da pessoa humana", as autoras Clara Angélica Gonçalves Cavalcanti Dias e Nathalia Caroline da Silva Costa trouxeram a inquietação pertinente ao tempo de vida digna do trabalhador, o que inclui seus cuidados com saúde e lazer, por exemplo. Partiram da seguinte reflexão: “de que forma jornadas extenuantes violam a dignidade humana e o que o direito pode fazer em relação a isso? Criticaram o fato de que o direito ao descanso tem sido reduzido ao momento de “pegar fôlego”, e não exatamente como momento de descansar de fato. Com isso, concluem que o dano existencial é uma categoria que deve ser reconhecida expressamente pela legislação e deve ser "in re ipsa", afinal, o sujeito encontra-se privado de viver a sua vida em razão da jornada exaustiva, seja pela intensidade, seja pela duração. Nesse sentido, o dano existencial deve ser presumido, dispensando o trabalhador de provar o dano. Finalizaram a apresentação destacando que a

magistrados sofrem com o estresse. Por fim, concluíram que a implementação de políticas institucionais, como a Política de Atenção Integral à Saúde de Magistrados e Servidores, representa um avanço e que tribunais locais vêm desenvolvendo iniciativas de apoio psicológico, mas há carência de estudos longitudinais que aprofundem a análise do problema.

No artigo científico "A revogação da ultratividade e o controle de convencionalidade: limites da reforma trabalhista frente à convenção nº 154 da OIT", as autoras Beatriz Fernandes Florencio, Juliana Ramos Alves e Maria Cecilia de Almeida Monteiro Lemos criticaram o fato de que a revogação da ultratividade das normas coletivas oriunda da Reforma trabalhista trouxe impactos ao direito do trabalho, comprometendo a previsibilidade das relações laborais e o respeito aos tratados internacionais ratificados pelo Brasil no âmbito da OIT. Sob essa perspectiva, ressaltaram que o Poder Judiciário tem o dever de promover o controle de convencionalidade, especialmente no tocante à Convenção 154 da OIT, afinal, entendem que a revogação da ultratividade é inconveniente.

No artigo científico intitulado "A competência material da justiça do trabalho e a proteção dos direitos fundamentais nas relações laborais: entre a EC 45/2004 e as recentes decisões do STF", as autoras Brenna Kessia Simplicio do Bomfim e Cecilia Sousa Rebouças analisaram o fenômeno consistente no esvaziamento da competência material da Justiça do Trabalho, proposta pela Emenda Constitucional n. 45/2004, a partir de decisões contemporâneas do Supremo Tribunal Federal (STF) brasileiro. As autoras tecem uma crítica a decisões do Pretório Excelso que não têm sido garantistas, mas, sim, conservadoras, afastando a jurisdição trabalhista em diversos casos, de modo a potencializar ainda mais a precarização da relação de trabalho.

Desejamos a todas/os uma excelente leitura!

Luciana de Aboim Machado (Universidade Federal de Sergipe)

**OS PRINCÍPIOS LIBERAIS ECONÔMICOS E A REGULAMENTAÇÃO DOS
TRABALHOS POR APLICATIVO**

**LIBERAL ECONOMIC PRINCIPLES AND THE REGULATION OF APP-BASED
WORK**

**Carina Deolinda Da Silva Artêncio
Leandro Da Silva Santos**

Resumo

Este artigo trata dos desafios de uma regulamentação que está em debate na Câmara dos Deputados em meados do ano de 2024. O Projeto de Lei Complementar 12/24 foi apresentado pelo Poder Executivo como proposta inicial nas discussões sobre essa regulamentação para definir pontos trabalhistas e fiscais. O tema reflete interesses do Executivo, das empresas de transporte (UBER, 99, INDRIVE), e dos motoristas. A problemática, que é envolta por princípios liberais econômicos, desafiam aquilo que se tem por base na Constituição Federal de 1988, e as diretrizes fiscais vigentes de interesse do governo. A Constituição Federal visa regular interesses sociais, Estado, a livre iniciativa, e o trabalho; contudo, não se sabe os efeitos das propostas e aceitações das partes envolvidas nesse processo de formação de lei. Analisaremos pontos conflitantes das partes nesse processo, principalmente, a liberdade do trabalhador individual. Por se tratar de um tema de repercussão geral, é de interesse de todos a necessidade de uma regulamentação que atenda essa classe de motoristas. Após 10 anos da atividade estar consolidada encontra-se sem respaldo jurídico que a formalize, é indispensável essa regulamentação.

Palavras-chave: Constituição, Princípios liberais econômicos, Regulamentação, Estado, Trabalho

Abstract/Resumen/Résumé

This article addresses the challenges of a regulation that is being debated in the Chamber of Deputies in mid-2024. Complementary Bill 12/24 was presented by the Executive Branch as an initial proposal in the discussions on this regulation to define labor and tax points. The

topic of general repercussion, the need for a regulation that serves this class of drivers is in everyone's interest. After 10 years of consolidating the activity, there is no legal support to formalize it, and this regulation is essential.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Constitution, Liberal economic principles, Regulation, State, Work

INTRODUÇÃO

Para a consolidação de uma economia de um Estado é necessária uma organização dos meios de trabalho. A regulação do trabalho se estabelece com divisões em relação a horários, execução de força, capacidade intelectual, ambientes insalubres, periculosidade, benefícios, e tudo que envolve determinada atividade. Para tal regulamentação é necessária uma conjunção de ideias com bases sólidas nos direitos e deveres agregados pelas partes desse processo.

No ano de 2014 surge através do meio digital a possibilidade de os brasileiros solicitarem através de um aplicativo um transporte individual com custo menor ao dos taxis. Rapidamente foi divulgado pelo fácil modo de utilizar e pelas formas de pagamento de baixo custo ao passageiro. Inicialmente seus serviços foram de forma clandestina, o que acarretou necessidade de uma organização jurídica do novo modelo.

A necessidade de uma regulamentação de viés liberal precisa respeitar os princípios e bases constitucionais já existentes através de discussões do parlamento com representantes do governo federal, das empresas de transportes por aplicativo, dos motoristas individuais, e dos sindicatos.

Esse trabalho propõe esclarecer as intenções de melhorias que viabilizam os trabalhos dessa nova modalidade. A maioria da população tem suas funções de trabalho com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), porém iremos analisar que princípios liberais estão ligados a liberdade do indivíduo de escolher onde se aplica a sua remuneração.

Por se tratar de um tema de repercussão geral, é de interesse de todos a necessidade de uma regulamentação que atenda essa classe de motoristas. Após 10 anos da atividade estar consolidada encontra-se sem respaldo jurídico que a formalize, é indispensável essa regulamentação.

No primeiro capítulo será analisado principalmente a visão liberal do escritor Milton Friedman que converge com os interesses e meios já aplicados ao caso concreto dos motoristas por aplicativo. No que tange a constituição e seus entendimentos iremos nos embasar nas palavras do Ministro Gilmar Mendes do Supremo Tribunal Federal (STF) que expõe pontos que flexibilizam a admissibilidade de novas propostas. Adam Smith, autor de A Riqueza das Nações, motiva a luta do trabalhador diante daqueles que regulam o seu modo de vida e requerem meios dignos e justos nas suas condições laborais.

No segundo capítulo analisaremos os aspectos que divergem e convergem em relação aos táxis que já possuem lei própria (Lei nº12.468/2011) e as relações dos motoristas por aplicativo com as empresas de tecnologia (Uber, 99 Tecnologia, e Indrive) que estão ligadas a

essa atividade. Não há direitos objetivos ligados a essa relação, mas sim um valor estabelecido em troca de uma prestação de serviço ao consumidor final.

No terceiro capítulo analisaremos os passos conflitantes, como: jurisprudências por falta de regulamentação movida inicialmente por prefeituras e a classe dos taxistas, o Projeto de Lei Complementar (PLC) 12/24, registros dos litígios das classes com o surgimento da nova modalidade, e ao ponto que estamos na discussão dessa regulamentação.

1. PRINCÍPIOS LIBERAIS ECONÔMICOS E SEUS DESAFIOS FRENTE A CONSTITUIÇÃO FEDERAL BRASILEIRA

Os direitos são as modificações geradas por lutas dentro da sociedade brasileira por trabalhadores, através de seus anseios reivindicando suas vontades. Agora, que direções uma classe específica pode tomar? Qual modalidade ela pode pertencer? Esse trabalhador faz parte dessa relação como funcionário, ou exerce uma prestação de serviço livre? Com base na proposta deste trabalho iremos relacionar se a função dos motoristas por aplicativo reflete os parâmetros dentro da leis trabalhistas, ou se propõe a uma atividade por meios mais livres em contraponto.

A liberal economia vê de forma diferente essa conexão de leis trabalhistas verso a livre escolha, pois se fundamenta nos interesses das partes com a menor interferência do Estado, mas é impossível excluirmos a dependência do trabalhador de uma regulamentação que exerça papel mediador. Friedman, no seu livro “Livre Para Escolher”, relata isso: “Como garantir que os poderes coercitivos outorgados ao governo para preservar a liberdade sejam limitados a essa função e sejam impedidos de se tornarem uma ameaça à liberdade.” (Friedman, 2023. p. 58)

Vemos que a mudança é algo constante, e que compete ao Estado observar e garantir meios para uma justa e boa relação. Mas também sabemos dos interesses do Estado em garantir seus recursos por intermédio de impostos. Ficar atento as medidas que partem dos governantes, é essencial para que seja resguardado o cidadão médio. Smith, por sua vez, dispôs sobre essa relação de ganhos laborais e proporção de impostos: “Qualquer que seja a proporção do imposto, em todos os casos o salário do trabalho tem que subir não somente na mesma proporção, mas em uma proporção maior.” (Smith, 1996. p. 317).

A partir dessas relações, analisaremos a Lei 13874/2019 que dispõe sobre a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica. Essa lei é bem recente, e tem em seu artigo 2º incisos que conduzem as expectativas da liberal economia, como:

Art. 2º: São princípios que norteiam o disposto nesta Lei:

I - a liberdade como uma garantia no exercício de atividades econômicas;

II - a boa-fé do particular perante o poder público;

III - a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas; e

IV - o reconhecimento da vulnerabilidade do particular perante o Estado. (Brasil, 2019)

No inciso I se destaca o principal elemento, que justifica a propensão aos ideais liberais. A liberdade ela não é absoluta, se não teríamos uma constante anarquia das vontades. O controle é importante por parte do Estado, porém a observância deve ser constante. Friedman ratifica isso: “A liberdade econômica é uma condição essencial para a liberdade política.” (Friedman, 2023. p. 23)

Já no inciso II, vemos algo que se espera ser estável, que é a boa-fé. Para o negócio jurídico tenha prosperidade se parte do ponto que isso será cumprido. No Código Civil de 2002, no seu artigo 113, diz que se deve respeitar o ato celebrado, tanto entre particulares, como entre particulares e o Estado. (Brasil, 2022).

Uma problemática da liberal economia está na autoridade condicionada ao Estado de intervir nas medidas organizacionais. Assim, o inciso III, minimiza ao mínimo o intervencionismo estatal para o melhor vínculo de empresas e seus funcionários, ou também, seus prestadores de serviços.

As aspirações do cidadão nem sempre são correspondidas, mesmo cobrando sua representação frente ao legislativo. Os intervencionismos estatais são propostos para a manutenção da causa social, mas também causa apreensão a pessoa subordinada. O Ministro Gilmar Mendes, em sua análise do papel constitucional, nos descreve: “Daí o progressivo estabelecimento pelos Estados de seguros sociais variados, importando intervenção intensa na vida econômica e a orientação das ações estatais por objetivos de justiça social.” (Mendes, 2014. p. 137).

Esse afligimento, descrito pelo Ministro do Supremo Tribunal Federal, é o que traz desconforto ao viés liberal. Até que ponto esse compromisso do Estado com os direitos sociais irá coibir as práticas excessivas dos que não respeitam a boa-fé, não obstante irá lesar o contribuinte na forma compulsória de arrecadação excessiva. Isso também é defendido pelo

Senhor Ministro: “Em relação aos direitos sociais, é preciso levar em consideração que a prestação devida pelo Estado varia de acordo com a necessidade específica de cada cidadão.”

Diante desses conceitos básicos da liberal economia, entramos na inconformidade com a defesa de um Estado mais forte, que vem nos seus preceitos assegurar os direitos sociais aplicando cada vez mais normas que possam prejudicar o crescimento econômico. Há de se constatar que o Estado mais enfático nos direitos, repulsa os abusos de poder econômico nas relações de trabalho, tanto dos regulamentados pela Consolidação das Leis do Trabalho (Lei nº5452/1943), quanto aqueles que exercem atividade livre, como os prestadores de serviços que não tem o vínculo empregatício. (Brasil, 1943)

Para tal tratamento, tanto no coletivo, quanto no individual, o intervencionismo se faz necessário. A busca por um equilíbrio das relações é constante, nas palavras do Mendes: “Os direitos de segunda geração são chamados de direitos sociais, não por que sejam direitos de coletividade, mas por se ligarem a reivindicações de justiça social – na maior parte dos casos, esses direitos têm por titulares indivíduos singularizados.” (Mendes, 2014. p. 137)

Os direitos do trabalhador precisam ser garantidos, pois a precariedade laboral é uma atenuante nas relações da liberdade não regulamentada.

Diante do que está disposto no artigo 1º da Constituição Federal/1988, temos parâmetros a serem respeitados por todos os cidadãos brasileiros e estrangeiros, aqui expostos:

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

- I - a soberania;
- II - a cidadania;
- III - a dignidade da pessoa humana;
- IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;
- V - o pluralismo político. (Brasil, 1988)

Os efeitos dos valores constitucionais estão intrínsecos no seu escopo inicial. Qualquer ruptura por intermédio de novas modalidades laborais se deve respeitar esses preceitos. Diversos fatores podem tornar atrativos a adesão liberal, seja por meio de melhores remunerações, condições de ambiente do trabalhador, disponibilidade de escolher quando trabalhar, ou vantagens por exclusividade na prestação de serviço a determinada empresa.

O liberalismo entende como modernidade, já um pensador mais socialista, vê como tentativas de retirar direitos. Na prática temos aqueles trabalhadores que irão estar de um lado defendendo para não perder seus hábitos, e outros defendendo direitos, pois nas suas perspectivas afronta os parâmetros constitucionais. Para Mendes a constituição direciona a

sociedade: “A constituição assume a missão de organizar racionalmente a sociedade, especialmente na sua feição política”. (Mendes, 2014. P. 37)

Difícil compreender o que é o melhor, mas o debate democrático permite manifestar as vontades das partes envolvidas e seus interesses. Smith faz menção dos fins comerciais nesse vínculo: “Assim sendo, todo homem subsiste por meio da troca, tornando-se de certo modo comerciante, e assim é que a própria sociedade se transforma naquilo que adequadamente se denomina sociedade comercial.” (Smith, 1996. P. 81.)

Uma das causas mais importantes é o efeito sobre a remuneração. A instabilidade do trabalhador está ligada diretamente com seus ganhos, que podem sofrer intervenção da empresa por meio de sua influência. A falta de norma reguladora a uma determinada classe, ou grupo, pode trazer uma constante variabilidade. Porém, uma norma regulatória dá ao Estado o poder principal mediante interposições, o liberal Friedman relata:

Por mais importantes que sejam as distorções do sistema de preços com origem no setor privado, atualmente é o governo a fonte principal de interferência no sistema de economia de mercado – por meio de tarifas e outras restrições ao comércio internacional, da adoção de medidas de âmbito nacional, ou afetando os preços individuais, inclusive salários. (Friedman, 2023. P. 42.)

Por mais que essa visão relatada no livro “Livre para Escolher” seja relacionada aos Estados Unidos, a ideia de Estado sempre está ligada a tributação. Não existe nação que subsista sem essas cobranças compulsórias. Para Friedman, a aplicação tributária é algo que não motiva o empregador, vejamos: “É um imposto sobre o trabalho que desencoraja empregadores de contratarem trabalhadores e desencoraja as pessoas de buscarem trabalho.” (Mendes, 2014. p. 56.)

Portanto, é a partir desse entendimento que uma relação de mercado está vinculada ao equilíbrio Estatal com as empresas e colaboradores envolvidos, sejam eles regulados pela CLT, ou também profissionais individuais que exerçam prestação de serviço. Essa equidade se dá por entendimento das pretensões das classes, entre elas os sindicatos, que buscam representar tanto a classe patronal quanto a do trabalhador. No livro “Curso de Direito Constitucional”, descreve:

Deu-se conta, ainda, de que a sociedade se tornou acentuadamente plúrima, em termos de concepção de vida e de interesses essenciais, e de que a todos os membros da comunidade é devida a consideração e o respeito em termos de proteção normativa básica. (Mendes, 2014. p. 56.)

Assim, após essa revisão de alguns pontos liberais e seu comportamento frente ao poder estatal, daremos início ao entendimento da atividade dos motoristas de transportes individuais

por aplicativo, e verificar essa relação nos pontos já existentes. Uma classe análoga a essa atividade são a dos taxistas que já possuem lei vigente onde poderemos apreciar pontos bases.

2. A RELAÇÃO DE TRABALHO ENTRE EMPRESAS E MOTORISTAS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO DIANTE DA NORMA TRABALHISTA (CLT)

Em consoante ao que foi analisado no tópico anterior, hoje temos uma regulamentação a ser definida. A dita “uberização” das relações de trabalho é um tema delicado, pois envolve justamente a falta de norma vigente e a possível precarização do trabalho. Com o advento de plataformas como Uber, 99, Indrive, houve uma migração de trabalhadores para a informalidade.

É inegável que a tecnologia acelera seus avanços ao passar do tempo modernizando as relações, as interações, e a praticidade nas resoluções de problemas. A empresa Uber foi fundada no ano de 2010 no Estados Unidos, mas somente em meados de 2014 iniciou suas operações aqui no Brasil. Em junho de 2018 a empresa atingiu a marca de 10 bilhões de viagens no mundo. Essa nova mobilidade atingiu todas as esferas da sociedade facilitando seus deslocamentos. O fácil acesso ao cadastro, podendo aderir o cidadão a prestação de um serviço foi o estopim para o surgimento dessa nova classe.

O rompimento de determinadas classes oriunda da quebra de paradigmas, pois as características de cada trabalho necessita de atenção, conforme dispõe Mendes: “Para os idealistas, os direitos humanos são ideias, princípios abstratos que a realidade vai acolhendo ao longo do tempo, ao passo que, para os realistas, seriam o resultado direto de lutas sociais e políticas.” (Mendes, 2014. p. 56.)

Não há garantias legais do que se prevê na Lei 5452/1943 (CLT), há somente recompensas em dinheiro. É o trabalhador quem administra seus custos, seus horários, suas folgas, sua previdência, e seus lucros. A informalidade não é algo tão incomum no Brasil, mas o que traz uma certa notoriedade nesse caso concreto é o reflexo diante da regulamentação dos taxistas já existente, pois são funções muito parecidas na execução.

O motorista de transporte por aplicativo se equivale ao proprietário do taxi; o que diferencia é que, no caso do táxi, pode-se contratar um funcionário ou mais para executar a atividade de fato, com base na Lei nº12468/2011 (Regulamenta a profissão de taxistas). Nesta lei consta vinculação a sindicato, piso remuneratório, exigência de vestimenta, higiene, uso de taxímetro, exigência de CTPS (Carteira de Trabalho e Previdência Social) para profissionais empregados, boas condições de funcionamento do veículo, cursos de primeiros socorros, de

relações humanas, direção defensiva, inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS), e outros.

Já os motoristas que prestam serviço para a empresa Uber não possuem exigências expressa por lei específica, mas possuem vantagens delimitadas, como: fazer os próprios horários, dirigir aonde quiser, ganhos maiores com grandes demandas, canais de apoio em emergências, não precisa ter veículo próprio (convênios com locadoras de carros), descontos em postos de combustíveis conveniados, descontos na compra de aparelhos celulares e assinatura de planos telefonia móvel. Muitos motoristas utilizam dessa possibilidade de trabalho para fazer somente uma renda extra, que diferencia de poder exercer isso no táxi.

Para Friedman, o entendimento está na conquista dos objetivos da pessoa: “Igualdade passou a ser cada vez mais interpretada como ‘igualdade de oportunidades’ no sentido de que ninguém deveria ser impedido por obstáculos arbitrários de usar sua capacidade para perseguir seus próprios objetivos.” (Friedman, 2023. p. 195.)

A diferenciação está na liberdade de escolha do que fazer com o dinheiro nas possibilidades de adequação. Ter carro próprio ou não, porte do carro na categoria pretendida, decidir o quanto trabalhar em dias específicos (com limite de 12 horas laborais efetivas), definição de metas, estratégias próprias para maiores lucros. Smith defende sobre a remuneração: “O produto do trabalho é a recompensa natural do trabalho, ou seja, seu salário.” (Smith, 1996. p. 117).

Esse controle livre dos gastos compete ao trabalhador autônomo, porém existem algumas exigências por parte da empresa Uber, como, limite de idade do carro. As prefeituras podem exigir em suas leis municipais idade máxima de uso. Conforme publicação da empresa, São Paulo/SP exige que no máximo os carros tenham 10 anos de idade para executar a atividade.

Uma característica implementada nessa nova modalidade tecnológica de transporte foi a avaliação dos usuários de transporte após o término de uma corrida. Isso visa melhorar a qualidade do trabalho, pois compete ao cliente a nota de desempenho de 1 a 5 segundo a experiência que se teve. As avaliações são anônimas, não podendo ser identificado pelo motorista quem o avaliara. O motorista pode atingir nota 5 no desempenho geral. Isso aumenta a qualidade do serviço prestado pela empresa e seus “motoristas parceiros”. Esse termo é utilizado pela empresa e traz a intenção de colaboração do trabalhador sem que isso direcione ao vínculo. Sobre o vínculo empregatício veremos no tópico número 3 deste trabalho, onde apontaremos jurisprudências nos tribunais. Uma das características de benefícios oferecidos pela plataforma digital são as indicações feitas por motoristas já cadastrados. Uma indicação

fidelizada pode render até R\$1.500,00 (um mil e quinhentos reais) extras, sem limite de indicações.

Vemos a independência do prestador de serviço nas escolhas a serem tomadas diante de uma proposta de negócio ainda sem teor jurídico próprio. Friedman: “A liberdade é um objetivo sustentável apenas para pessoas responsáveis.” (Friedman, 2023. P. 62.). Fundamentalmente, a responsabilidade é um dos fatores mais pertinentes nessa relação, seguido pela organização, para que haja efeito remuneratório viável.

Agora, o convívio social nas prestações de serviços são inerentes a essa profissão, e podem estar expostos a dissabores, que é o caso de comportamentos não permitidos por questão moral e previamente condenados na lei penal. A 99 Tecnologia Ltda., empresa concorrente da Uber do Brasil, coibi atitudes de assédio moral, sexual, intolerância religiosa, racismo, violências, humilhações, e outros, que venham da parte do prestador de serviço, como também, dos usuários. São disponibilizados canais de denúncias para proteção que viabilizam de forma rápida a segurança dos envolvidos com o menor prejuízo humano. No contexto sustentável, a IDB INTERMEDIACAO E AGENCIAMENTO DE SERVICOS EM SITES LTDA (Indrive), empresa também concorrente das demais no ramo de mobilidade por aplicativo, acredita na sua influência social a partir de investimentos em sustentabilidade para o futuro. Através de contribuições em saúde e bem-estar, educação de qualidade, redução de desigualdades, ação contra a mudança global do clima, e outros projetos, que impactam diretamente na sociedade.

Portanto, vemos que a prestação de serviço por aplicativo não se resume a executar um negócio de mobilidade e recebimento remuneratório, mas também os reflexos dos conflitos no início da atividade no Brasil com a inevitável elaboração de uma lei complementar que assegurará direitos, deveres, impostos, sindicalização, e outros temas que analisaremos a seguir. Há uma insegurança por parte dos motoristas por não saberem até que ponto será afetado sua atividade.

3. OS CONFLITOS PREVISTOS PELO PL 12/24 E A JURISPRUDÊNCIA ATUAL

A primeira empresa a se estabelecer no Brasil foi a Uber do Brasil no ano de 2014. A ruptura da prestação de serviços no transporte individual foi de fato algo de grande repercussão. Os jornais na época relatavam a oposição dos taxistas com o necessário envolvimento da estrutura do Estado. O site G1 (2024), da Rede Globo de televisão, relatou pontos desse conflito:

"O que estão fazendo não é só exercício ilegal da profissão. É covardia", diz André Oliveira, da Associação de Assistência ao Motorista de Táxi do Brasil (AAMOTAB), que organizou o protesto.

"Não é carona. É serviço clandestino. Trabalham como taxistas sem autorização. O faturamento do táxi no exterior caiu até 40% com o Uber. Temos lutado muito pelo reconhecimento da profissão para uma empresa aparecer do nada e dizer que pode explorar a atividade."

A Prefeitura do Rio diz que só motoristas e carros cadastrados na prefeitura podem fazer esse tipo de transporte. A Secretaria Municipal de Transportes emitiu um ofício à Delegacia de Repressão de Crimes de Informática, que tem um inquérito em curso para investigar programas como o Uber.

A Prefeitura de São Paulo também é contra o serviço e informou em nota que o motorista "flagrado realizando uma atividade irregular terá seu veículo apreendido".

"Temos uma das melhores frotas da América Latina, com carros novos e profissionais qualificados. Por que não usar essa mão de obra?", diz Ricardo Auriemma, presidente da Associação das Empresas de Táxi de Frota de São Paulo (Adetax).

"Estamos em contato com associações de outros estados para impedir o Uber de operar no Brasil, seja com uma nova lei ou na Justiça."

O Uber não está surpreso com a reação, já que o mesmo ocorre em outras das 150 cidades de 41 países onde está presente.

Houve protestos em Londres, Paris, Berlim, Barcelona, Madri, Milão e Taipei. Também enfrenta problemas com autoridades em Bruxelas, Seul, Xangai e nos estados de Victoria, na Austrália, e Virginia, nos Estados Unidos.

"Não é incomum que uma indústria queira impedir a concorrência", diz Lane Kasselmann, porta-voz do Uber, que argumenta ser uma empresa de táxi, mas de tecnologia.

"Não temos carros ou motoristas contratados. Oferecemos uma plataforma que liga motoristas a passageiros. E a realidade é que passageiros estão insatisfeitos. Querem um serviço mais seguro e confiável."

Se entende a insatisfação dos taxistas em não haver um controle jurídico e de uma concorrência justa. Isto gerou debates nos jornais, nas Câmaras Municipais, e gerou revolta pelos taxistas até por meio de perseguições evidenciadas pelo programa Fantástico, relatado no site G1 da Rede Globo de televisão:

- **Taxista:** Você é Uber? - **Motorista:** Não, por quê? - **Taxista:** É Uber, sim! E o que você está fazendo aqui? - **Motorista:** Esperando uma pessoa. - **Taxista:** Esperando uma pessoa na Uber? Sai daqui senão vou quebrar você tudinho. Não aparece aqui, não. Não aparece! E vou falar pra você na boa: Uber aqui não cola, não. Vou quebrar você e o carro. Caminha, já era. O que você vem fazer aqui? Sai e fala pros seus camaradas não aparecer aqui, senão nós vai matar e quebra mesmo.

O motorista ameaçado é na verdade um jornalista do Fantástico que percorreu as ruas de São Paulo dirigindo um carro preto. A cena aconteceu na saída de uma casa noturna, esta semana. Quem fez as ameaças foi um taxista. (G1, 2024)

É inevitável a interferência do Estado diante dos fatos expostos. Após analisarmos alguns conceitos liberais econômicos de Milton Friedman e Adam Smith, juntamente com os

fundamentos que norteiam a nossa constituição nas palavras do Senhor Ministro do Supremo Tribunal Federal Gilmar Mendes, e das relações já existentes entre empresas do meio digital prestadoras de serviços com os motoristas de transportes individuais, teremos agora, uma perspectiva mais jurídica dessa lide.

Foi apresentado uma Lei Municipal nº16.279/2015 na cidade de São Paulo/SP que “Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Paulo, e dá outras providências”. (Brasil, 2015). A fim de repelir essa nova modalidade a lei firmava aplicação de multa para aqueles que não a cumprisse.

No mesmo dia da promulgação estabeleceu o Decreto nº 56.489 na cidade de São Paulo, uma subcategoria nos táxis afim de que oferecesse uma prestação de serviço de maior qualidade, em contrapartida da subcategoria que a empresa Uber oferecia (*Uber Black*). Assim, iniciou-se um conflito que gerou um Recurso Extraordinário (RE 1054110) por se entender que era um caso de grande repercussão. (Brasil, 2015). Neste recurso foi determinado que era inconstitucional a Lei Municipal promulgada, que foi recorrida ao Tribunal de Justiça de São Paulo pela Confederação Nacional de Serviços (CNS) e foi determinado o provimento. Por decisão na relatoria do Senhor Ministro do STF Luís Roberto Barroso em 26 de setembro de 2017:

Ementa: DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. PROIBIÇÃO DO USO DE CARROS PARTICULARES PARA O TRANSPORTE REMUNERADO INDIVIDUAL DE PESSOAS. PRESENÇA DE REPERCUSSÃO GERAL. 1. A decisão recorrida declarou a inconstitucionalidade de lei municipal paulistana que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas particulares cadastrados em aplicativos como *Uber* e *Cabify*. 2. Constitui questão constitucional relevante definir se a proibição ao uso de carros particulares para o transporte individual remunerado de passageiros viola princípios da ordem econômica. 3. Repercussão geral reconhecida. Decisão: O Tribunal, por unanimidade, reputou constitucional a questão. O Tribunal, por unanimidade, reconheceu a existência de repercussão geral da questão constitucional suscitada. Ministro ROBERTO BARROSO Relator. (STF, 2024)

Este recurso tinha como recorrente a Câmara Municipal de São Paulo, representado pelo Ministério Público Estadual de São Paulo. Na decisão determina que constitui questão constitucional, pois deveria se analisar se viola princípios da ordem econômica. Ou seja, aqui se observou somente a permissão da atividade.

Na contestação ao STF, a Câmara Municipal de São Paulo alega que sem norma municipal a atividade se equivale a táxi clandestino gerando injusta competição. A Procuradoria Geral da República se posicionou em favor do desprovimento do recurso, alegando ser de

competência privativa da União. A PGR também declarou que a lei municipal está incompatível com o princípio da livre iniciativa, pois se trata de um dos fundamentos do Estado brasileiro. Também se ressaltou a importância da regulamentação para não haver concorrência abusiva.

Para seguirmos com a temática regulatória, precisamos analisar a jurisprudência no reconhecimento de vínculo empregatício. Uma ação de reclusatória trabalhista com vínculo empregatício foi estabelecida em face da Uber do Brasil pela autora Viviane Pacheco Câmara. Essa ação foi indeferida pelo Exmo. Juiz do Trabalho, Dr. Fabio Correia Luiz Soares, julgando improcedentes os pedidos formulados pela reclamante.

A autora interpôs Recurso Ordinário (0100853-94.2019.5.01.0067) reformando entendimento anterior, senão vejamos:

ACÓRDÃO ACORDAM os Desembargadores que compõem a 7ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região deixar de homologar a proposta de acordo trazida ao processo, conhecer o recurso interposto pela autora VIVIANE PACHECO CAMARA e, no mérito, DAR-LHE PAROVIMENTO para reconhecer a existência de vínculo empregatício entre reclamante e reclamada, no período de 01/12/2018 a 30/05/2019, devendo a ré proceder à anotação da CTPS, no prazo de 10 dias a contar da intimação, sob pena de multa diária de R\$ 300,00, bem como para condenar a ré ao pagamento: a) do aviso prévio (30 dias), 13º salário proporcional de 2018(01/12), 13º salário proporcional de 2019 (06/12), férias proporcionais mais 1/3 (07/12), FGTS com multa fundiária de todo o período contratual, indenização substitutiva de seguro desemprego e multa do artigo 477, § 8º, da CLT; b) do adicional de 50% relativo às horas laboradas além da 8ª diária, e de 100% para o labor aos domingos e feriados, com os devidos reflexos, aplicando-se a Súmula 340 do C. TST, inclusive no tocante ao divisor; c) indenização por dano moral no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais); e d) dos honorários sucumbenciais em favor dos advogados da parte autora no percentual de 15% sobre o valor que resultar da liquidação da sentença; bem como para excluir a condenação da autora ao pagamento dos honorários sucumbenciais em favor dos advogados da ré, tudo nos termos da fundamentação do voto da Exma. Desembargadora Relatora. Custas de R\$800,00 face ao valor ora fixado para condenação em R\$40.000,00, pela ré diante da inversão da sucumbência, ficando as partes, desde já intimadas do teor da Súmula nº 25 do C. TST. CARINA RODRIGUES BICALHO Desembargadora Relatora. (TRT, 2024)

Por se tratar de matéria constitucional, cabia Recurso Extraordinário por parte da empresa, o qual foi negado provimento no Tribunal Superior do Trabalho (TST) reconhecida pelo Senhor Ministro Edson Fachin a decisão:

O SENHOR MINISTRO EDSON FACHIN (RELATOR): Em apertada síntese, trata-se de recurso extraordinário interposto em face do acórdão da 8ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, que manteve a decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, que reconheceu a existência de vínculo empregatício de motorista de aplicativo com a empresa Uber. (STF, 2024)

Ante o exposto, manifesto-me pela existência de repercussão geral da matéria constitucional vertida no presente recurso extraordinário, e submeto esta decisão aos Ministros do Supremo Tribunal Federal, nos termos do art. 1.035 do Código de Processo Civil, combinado com o art. 323 do RISTF. Brasília, 8 de fevereiro de 2024.

Conforme a demanda do recurso no site do STF, ainda não houve decisão da corte sobre o tema até este momento de acesso no site. Após analisado o posicionamento do STF perante a liberdade das empresas de transporte por aplicativo, e ainda, o posicionamento sobre o vínculo empregatício, temos o Projeto de Lei Complementar 12/24 apresentado em 05/03/2024. Nele poderemos verificar as pretensões do Poder Executivo em estabelecer as diretrizes regulamentárias. Até o momento se encontra fora de pauta por não haver acordo.

Segundo o PLC 12/24 apresentado, ele dispõe sobre diversos pontos. No seu primeiro artigo se determina mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Para melhor entendermos se o projeto está em conformidade com os anseios da classe de motoristas iremos de encontro com o posicionamento de Smith: “O homem sempre precisa viver de seu trabalho, e seu salário deve ser suficiente, no mínimo, para a sua manutenção”. (Smith, 1996. p. 120)

Como vimos no tópico 1, se faz necessário a sujeição da liberal economia frente a Constituição Federal, então, de alguma forma deve o trabalhador estar resguardado na seguridade social. O projeto estabelece regulamentação específica sobre veículos automotores de quatro rodas, ou seja, motoristas de motocicletas não se enquadram. No seu artigo 3º está definido que, para fins trabalhistas, será considerado como trabalhador autônomo por plataforma regido pela proposta de lei se for aprovada, desde que se respeite a liberdade de escolha de dias, horários e períodos que estará conectado. Com isso se preserva um preceito liberal defendido por Friedman: “Não tem a liberdade de trabalhar além da hora, em termos mutuamente acordados entre você e seu empregador, a menos que os termos estejam em conformidade com as normas e regulamentos estabelecidos por um funcionário do governo”. (Friedman, 2023. p. 109).

No art. 3º, §1º, inciso I, se fixa o que na prática já é executado que é a disponibilidade de não exclusividade do motorista com uma plataforma específica. Assim, em efeitos práticos, se não houver corridas disponíveis em uma plataforma, poderá optar em conectar com outra. No inciso II do art. 3º, §1º, estabelece que não poderá haver tempo mínimo à disposição e de habitualidade na prestação do serviço, pois senão caracteriza subordinação se vinculando a CLT. A propositura consta que no máximo poderá ficar conectado 12 horas por dia, o que já está nos moldes das plataformas antes mesmo da promulgação da lei.

Algo que polemiza a discussão da classe de motoristas por aplicativo são as representações por sindicatos. A lei quer colocar como norma a fim de respeitar a sindicalização

prevista na Constituição Federal, pois dessa assim se fará a representação judicial e extrajudicial de interesse da categoria.

A lei prevê pontos já existentes que consolidam as práticas de controle das empresas que é o caso das medidas a fim de coibir fraudes digitais, e o acompanhamento real das relações entre trabalhadores e usuários.

A oferta de cursos para aprimoramento dos serviços, bem como, gratificações pecuniárias se estabelece também, o que já vem sendo cumprido pelas plataformas antes mesmo da promulgação dessa lei em debate.

No art. 9º do projeto de lei 12/24 se prevê a remuneração mínima proporcionalmente equivalente ao salário-mínimo nacional. No § 2º deste mesmo artigo se fixa um valor mínimo de por hora de R\$ 32,10 (trinta e dois reais e dez centavos). A média salarial semanal no município de Porto Alegre/RS já está dentro desta perspectiva segundo a Uber do Brasil, que é de R\$ 1.695,00 (um mil seiscentos e noventa e cinco reais) por 45 horas trabalhadas. Quanto mais liberdade de escolha temos, mais o reconhecimento democrático teremos.

A proposta idealizada em consonância com as práticas já aplicadas é a aplicação do entendimento constitucional do Ministro Gilmar Mendes: “Consideradas em conjunto, as normas constitucionais são vistas como a pertencer a um sistema normativo, que lhes imprime uma certa ordem de propósitos e que configura um todo tendencialmente coeso e que se pretende harmônico”. (Mendes, 2014. p. 71 e 72)

A nova lei complementar também estabelece 7,5% (sete inteiros e cinco de décimos por cento) sobre o salário de contribuição. Com isso, entra em consoante com o art. 1º da mesma lei sobre seguridade social. Com isso, entraremos nas questões fiscais da lei complementar. O governo irá procurar definir onde irá ser aplicado esses recursos, tanto na saúde, na previdência, na segurança, na educação, e tantos outros fins; porém, os trabalhadores diante desse projeto temem a perda de recurso para o Estado sem o retorno devido. Essa arrecadação compulsória causa um desconforto, que Friedman destaca: “A parte da nossa renda que financia os gastos do governo – supostamente para nosso benefício – não diminui de modo considerável e em muitos países continuou a crescer”. (Friedman, 2023. p. 10).

Já nos artigos 13º e 14º do projeto de lei complementar 12/24, temos um dos assuntos mais polêmicos do projeto, que é a regulação fiscal da atividade. Pois eles definem a transparência das plataformas e as condições da Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil em monitorar a veracidade das informações. Também isso irá permitir a cobrança de imposto de renda sobre os valores do salário, fazendo com que o trabalhador ganhe menos. Em contra partida o projeto não prevê melhores remunerações para cobrir a diferença dessas cobranças.

Essa medida de regulação inviabiliza a classe, provocando posteriormente um declínio na quantidade de motoristas. Os sindicatos deveriam de fato representar a categoria sendo apreciada suas reivindicações. Para o liberal Friedman: “Qualquer coisa que impeça os preços de exprimir livremente as condições de oferta e procura interfere na transmissão de informações precisas”.

Com isso, houve a retirada de pauta por falta de acordo da classe com os representantes do Poder Executivo. O Estado interfere sempre na intenção de poder arrecadar contribuições fiscais. Para Friedman: “Impostos sobre os salários são rotulados de “contribuições”.

Diante disto vemos as bases liberais econômicas sendo conflitadas, o governo tenta se valer de uma regulamentação sem considerar reajustes remuneratórios viáveis para poder o trabalhador manter seus ganhos diante da desigualdade econômica brasileira. Uma reportagem da CNN Brasil noticia a decisão da base do governo:

Atendendo ao pedido dos líderes da base na Câmara dos Deputados, encaminhamos ao Governo e ao Presidente da Câmara dos Deputados, @Arthur Lira_, a retirada da Urgência Constitucional do PLP 12/24, que regulamenta o trabalho por aplicativos dos trabalhadores autônomos por direito”, publicou nas redes o líder. Em uma audiência na Comissão de Legislação Participativa (CLP) da Câmara, em 21 de março, a categoria não chegou a um consenso sobre a proposta do governo. (CNN, 2024)

A retirada de urgência na pauta está justamente em não haver acordo e reconhecimento para com o trabalhador prestador de serviço. Um entendimento liberal de Friedman é: “Um aspecto fundamental da liberdade econômica é a liberdade de escolher como usar nossa renda: quanto gastar conosco e em que artigos; quanto poupar e de que forma, quanto destinar a doações e a quem”. (Friedman, 2023. p. 107). Com isso nos compete observar os próximos debates na comissão legislativa e as definições do acordo que irá para votação.

CONCLUSÃO

Os conceitos liberais constituem uma visão de mais autoridade ao trabalhador sobre sua remuneração, dando-lhe liberdade de onde aplicar. Os Estados de alguma forma interferirão, pois é justo que todo cidadão pague impostos, mas que não prejudique a classe trabalhadora.

As relações entre empresas e motoristas se dão a partir da troca de benefícios pecuniários que devam suprir as necessidades de execução da atividade, mas que também cumpram as melhorias de qualidade de vida. Um trabalho bem executado se demonstra a partir de investimentos aplicados no processo que serão pagos através do consumidor final. Assim,

haverá progressividade qualitativa nas prestações de serviço e na satisfação do motorista que desempenha tal atividade.

As jurisprudências norteiam uma nova regulamentação do transporte individual de passageiros por aplicativo, não vinculando as empresas dentro da Lei 5.452/1943 (Consolidação das Leis do Trabalho). A facilidade tecnológica aproximou clientes de uma forma mais acessível, tanto na distância, quanto no pagamento valorativo. O trabalhador vê como uma oportunidade de alavancar seus rendimentos resultante de uma negociação simples de troca de serviços por um valor estipulado. Porém observa a sua atividade ameaçada pelo aglomerado formado por Estado, empresas de tecnologia de mobilidade, e sindicato.

A redefinição nos parâmetros de cobrança de baixo valor remuneratório pode impactar diretamente não só o trabalhador, mas também quem necessita do serviço. Adicionar impostos a atividade é algo que já se espera por parte do Estado, contudo deve-se repassar isso ao preço final. A falta de reajuste nos rendimentos deixa progressivamente precária a manutenção da atividade.

A livre negociação das entidades associadas de motoristas é o que traz ativo o comprometimento da classe. Os sindicatos até o momento não se posicionaram em favor do motorista, mas sim do projeto de lei complementar analisado neste artigo. As empresas somam inúmeros pedidos de vínculos trabalhistas já derrubados em instâncias superiores, contudo é do interesse das empresas uma regulamentação que resguarde garantias de execução.

A Constituição Federal de 1988 prevê, como já relatado, direitos essenciais para o cidadão, porém não expressa os anseios do trabalhador nessa atividade por querer definir aplicabilidade da remuneração naquilo que lhe convém. Em uma democracia há espaço para que se exerça o pedido de firmar os desejos de prosperidade individual, e que haja respeito aos seus direitos almejados.

Por fim, não haverá acordo de uma proposta se não houver uma justa remuneração aos motoristas. O Estado impor uma regulamentação fazendo com que o trabalhador receba menos do que já vem recebendo é algo não aceitável, por isso a retirada de urgência na pauta da Câmara dos Deputados. Pode-se pagar impostos, mas desde que haja respeito a categoria.

REFERÊNCIAS

99, Por. 99Pop: **o que é e como funciona!** 99APP, 2022. Disponível: <https://99app.com/blog/motorista/99pop-o-que-e-e-como-funciona/>. Acesso em 18/09/2024.

CNN Brasil. **Líder do governo na Câmara anuncia retirada de urgência de projeto de motoristas de aplicativo.** CNN Brasil. 09/04/2024. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/politica/lider-do-governo-na-camara-anuncia-retirada-de-urgencia-de-projeto-de-motoristas-de-aplicativo/>. Acesso em: 24/09/2024

FRIEDMAN, Milton; **Livre para escolher.** Tradução Lígia Filgueiras. – 12º ed. – Rio de Janeiro: Record, 2023.

G1, REDE GLOBO. **Inimigo número 1 dos taxistas, aplicativo Uber vira caso de polícia.** Globo Comunicação e Participações. 23/07/2014. <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/07/inimigo-numero-1-dos-taxistas-aplicativo-uber-vira-caso-de-policia.html>.

INNOVATIONS, Suol. **Estratégia de sustentabilidade.** IDB INTERMEDIACAO E AGENCIAMENTO DE SERVICOS EM SITES LTDA (*Indrive*). Disponível: <https://indrive.com/pt-br/sustainability>. Acesso em 20/09/2024.

MENDES, Gilmar Ferreira. **Curso de Direito Constitucional.** 9º. ed. rev. e atual. – São Paulo: Saraiva, 2014.

UBER, Equipe. **Campanha indique e ganhe 2024.** Uber, 13 de junho de 2024. Disponível: https://www.uber.com/pt-BR/blog/campanha-indique-e-ganhe-2024-chama-para-uber/?uclid_id=e1da4367-dc72-462d-a9cb-bd4f9af9a3d3. Acesso em 20/09/2024.

UBER, Equipe. **Conheça mais sobre a Uber e veja por que vale a pena ser um motorista parceiro.** Uber, 2024. Disponível: Dirigir Uber vale a pena? Confira oito vantagens | Uber Blog. Acesso em 19/09/2024.

UBER, Equipe. **Conte com o app da Uber nas avaliações com estrelas.** Uber, 18 de julho de 2023. Disponível: <https://www.uber.com/pt-br/blog/contar-com-o-app-da-uber-nas-avaliacoes-com-estrelas> | Uber Blog. Acesso em 19/09/2024.

UBER, Equipe. **Fatos e Dados sobre a Uber.** Uber, 2024. Disponível: <https://www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>, Acesso em 19/09/2024.

UBER, Equipe. **Qual o limite de idade dos veículos na Uber?** Conheça as restrições. Uber, 2024. Disponível: <https://www.uber.com/pt-br/blog/qual-o-limite-de-idade-dos-veiculos-na-uber> | Uber Blog. Acesso em 19/09/2024.

UBER, Equipe. **Quanto é possível ganhar com a Uber?** Uber, 2024. Disponível: Quantos de ganho os motoristas parceiros da Uber podem gerar? Acesso em 23/09/2024.

SMITH, Adam; **A Riqueza das Nações.** Tradução Luiz João Baraúna – vol.2 edição 1996. – São Paulo: Nova Cultural, 1996.

TECNOLOGIA, 99. **Respeito.** 99 Tecnologia Ltda. 2022. Disponível: https://99app.com/guiadacomunidade_respeito/#lp-pom-block-328. Acesso em 20/09/2024.

REFERÊNCIAS LEGISLATIVAS

BRASIL. **Lei nº 5.452**, de 01 de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Diário Oficial da União: Brasília, DF, p. 11937, 01 de maio de 1943. [Htps:DEL5452 \(planalto.gov.br\)](https://del5452.planalto.gov.br) Acesso em 17/09/2024.

BRASIL. **Lei nº 10.406**, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 139, n. 8, p. 1-74, 11 jan. 2002. [https: Página 1 do Diário Oficial da União - Seção 1, número 8, de 11/01/2002 - Imprensa Nacional.](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/01/leis_10406.htm) Acesso em 17/09/2024.

BRASIL. **Lei nº 12.468**, de 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista. Diário Oficial da União: Brasília, DF, ano 148, n. 166, p. 1-152, 26 ago. 2011. Disponível: [https:L12468 \(planalto.gov.br\)](https://l12468.planalto.gov.br) Acesso em 19/09/2024.

BRASIL. **Lei nº 13.874**, de 20 de setembro de 2019. Institui a Declaração de Liberdade Econômica. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 157, n. 183-B, p. 1-4, 20 set. 2019. Acesso em 17/09/2024

BRASIL, Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei Complementar 12/2024**. 05 de março de 2024. Disponível em: Portal da Câmara dos Deputados (camara.leg.br). Acesso em 23/09/2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 05 de outubro de 1988. Institui a Constituição da República Federativa Do Brasil - 1988. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, ano 126, n. 191-A, p. 1-32, 05 out. 1988. Disponível: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/DOUconstituicao88.pdf. Acesso em 18/09/2024.

BRASIL, Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário nº 1.446.336**. Uber do Brasil versus Viviane Pacheco Câmara. Brasília, 8 de fevereiro de 2024. Disponível em: downloadPeca.asp (stf.jus.br). Acesso em 23/09/2024.

BRASIL, Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário 1054110/SP**. Relator: Roberto Barroso. Julgado em: 01/06/2016. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5206938>. Acesso em 21/09/2024.

CIDADE DE SÃO PAULO. **Decreto nº 56.489**, de 08 de outubro de 2015. Diário Oficial da Cidade de São Paulo: seção 1, São Paulo, SP, ano 60, n. 189, p. 1-128, 09 out. 2015. Disponível: https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=/2015/diario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo/outubro/09/pag_0001_1MCS0PEBLJ9RLe8H1UAU77KNOGE.pdf&pagina=1&data=09/10/2015&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=100001. Acesso em 21/09/2024.

CIDADE DE SÃO PAULO. **Lei nº 16.279**, de 08 de outubro de 2015. Diário Oficial da Cidade de São Paulo: seção 1, São Paulo, SP, ano 60, n. 189, p. 1-128, 09 out. 2015. Disponível: https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=/2015/diario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo/outubro/09/pag_0001_1MCS

0PEBLJ9RLe8H1UAU77KNOGE.pdf&pagina=1&data=09/10/2015&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=100001.
Acesso em 21/09/2024.

RIO DE JANEIRO, 1º Tribunal Regional do Trabalho. **Recurso Ordinário nº 0100853-94.2019.5.01.0067**. Vínculo de Emprego. Viviane Pacheco Câmara versus Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relatora: Carina Rodrigues Bicalho. Rio de Janeiro, 21 de julho de 2021. Jurisprudência Rio de Janeiro. Disponível em: Biblioteca Digital TRT-1: 0100853-94.2019.5.01.0067 - DEJT 2021-07-28 (trt1.jus.br). Acesso em 23/09/2024.