VIII ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO DO TRABALHO E MEIO AMBIENTE DO TRABALHO II

Copyright © 2025 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

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 Naspolini - 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

D597

Direito do trabalho e meio ambiente do trabalho II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Liziane Paixao Silva Oliveira; Rosane Teresinha Porto; Sinara Lacerda Andrade. – Florianópolis: CONPEDI, 2025.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-65-5274-185-1
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. Direito do trabalho. 3. Meio ambiente do trabalho. 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

DIREITO DO TRABALHO E MEIO AMBIENTE DO TRABALHO II

Apresentação

É com imensa satisfação que introduzimos o grande público na presente obra coletiva, composta por artigos criteriosamente selecionados, para apresentação e debates no Grupo de Trabalho intitulado “DIREITO DO TRABALHO E MEIO AMBIENTE DO TRABALHO II”, durante o VIII ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI, realizado por meio de plataformas digitais, entre os dias 24 a 28 de junho de 2025, com a temática “Direito Governança e Políticas de Inclusão”.

Os aludidos trabalhos, de incontestável relevância para a pesquisa jurídica no Brasil, demonstram notável rigor técnico, sensibilidade e originalidade, com reflexões sobre as relações de trabalho, abordando temas relevantíssimos no que concerne a: hipervulnerabilidade do trabalhador frente à pejotização, os desdobramentos da relação no contexto da inteligência artificial e as plataformas digitais.

Os vinte artigos que compuseram o GT em questão, para além da apresentação por seus autores, deram azo a debates compartilhados por estes últimos e outros participantes do Encontro.

No intuito de melhor organizar apresentações e debates, mas notadamente estes últimos, cuidou-se de classificar os textos segundo a predominância dos assuntos abordados, o que resultou em quadro blocos. Os artigos classificados na temática em tela são os que abaixo estão arrolados:

BLOCO 1 – Plataformização, Subordinação Algorítmica e Novas Formas de Precarização do Trabalho

Este bloco reúne pesquisas que investigam os efeitos da plataformização sobre o modelo tradicional de emprego, com ênfase na subordinação algorítmica, no enfraquecimento de vínculos trabalhistas e na crítica à ideologia do empreendedorismo. Os textos analisam desde o Projeto de Lei nº 12/2024, proposto para regular o trabalho em plataformas digitais, até os impactos psíquicos da precarização e o apagamento político do trabalhador.

1. A Relevância do Projeto de Lei nº 12/2024 para Sanar os Impasses sobre a Uberização no Brasil

Vanessa Rocha Ferreira, Kaio do Nascimento Rodrigues, Anderson Cardoso Pantoja

2. A Função Conciliadora da Justiça do Trabalho sob Risco: Análise da Estratégia Processual Utilizada pela Uber

Joanna Alencar Rolim França Pinto

3. Trabalho Plataformizado e Subordinação Algorítmica: O Caso da Plataforma Digital Workana

Hudson Rafael Lonardon, Samia Moda Cirino

4. Impactos da Precarização do Trabalho em Plataformas Digitais na Dignidade Humana

Paulo Eduardo Rossi Dourado, José Alexandre Ricciardi Sbizera

5. A Era da Incerteza: Modernidade Líquida e a Plataformização do Trabalho

Maria Cecília de Almeida Monteiro Lemos, Kemellyn Marques da Silva

6. Plataformas Digitais e Precarização do Trabalho: Os Desafios do Ciberproletariado frente à Ideologia do Empreendedorismo

Tais Ribeiro Ranieri, Valena Jacob Chaves

BLOCO 2 – Inteligência Artificial, Inclusão, Saúde Mental e Direito ao Trabalho Decente

Aqui, os trabalhos analisam os riscos e as potencialidades do uso de inteligência artificial nos processos seletivos e nas relações laborais. São discutidos temas como o viés discriminatório de algoritmos, a exclusão de pessoas neurodivergentes (como no caso de pessoas com TEA), o direito à desconexão e a valorização da saúde mental no meio ambiente do trabalho. As reflexões apontam para a urgência de uma regulação ética e inclusiva da tecnologia no mundo laboral.

7. A Inteligência Artificial Aplicada aos Processos Seletivos de Trabalhadores: A Toxicidade Algorítmica e o seu Viés Discriminatório para Grupos em Estado de Vulnerabilidade e a Mitigação dos Direitos Humanos

Renata Aparecida Follone, Sinara Lacerda Andrade Caloche

8. A Utilização de Inteligência Artificial em Processos Seletivos e o seu Viés Discriminatório para Pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA)

Joel Sousa do Carmo

9. A Contribuição das Ferramentas de Inteligência Artificial para o Cumprimento do Direito à Desconexão e o Alcance do Trabalho Decente no ODS 8

Isabella Taís Mesquita Loureiro, Vilma Lucia Veiga de Souza, Juliana Oliveira Eiró do Nascimento

10. Meio Ambiente de Trabalho Equilibrado e a Valorização da Saúde Mental do Trabalhador sob a Ótica do Trabalho Decente

Vanessa Rocha Ferreira, Ana Luiza Crispino Mácola, João Gabriel Macêdo Morais

11. Teletrabalho: Da Emergência da Pandemia de Covid-19 ao Momento Pós-pandemia, Necessidade de (Re)configuração Jurídico-Social no Brasil

Júlia Mesquita Ferreira, Lais Faleiros Furuya, Iara Marthos Águila

BLOCO 3 – Flexibilização Contratual, Precarização e Vulnerabilidade dos Trabalhadores

Neste bloco são abordadas práticas como a terceirização, a pejotização fraudulenta, o contrato intermitente e a omissão legislativa sobre o adicional de penosidade. As pesquisas revelam os múltiplos mecanismos de esvaziamento dos direitos sociais e de degradação das condições laborais, incluindo o caso específico da terceirização docente no setor público, que expõe não apenas uma precarização objetiva, mas também simbólica, com violação dos direitos da personalidade dos profissionais da educação.

12. O Fio de Ariadne e Direitos Trabalhistas: Terceirizados e Novos Labirintos

Viviane Freitas Perdigão Lima, Herbeth Silva Santos Júnior

13. Fraude na Pejotização e a Desigualdade na Proteção Social: Impactos Jurídicos e Trabalhistas

Juliana Oliveira Eiró do Nascimento, Carlos Daniel Romão Dantas, José Augusto Pacheco Viegas

14. Contrato de Trabalho Intermitente: Flexibilização Necessária ou Precarização do Emprego?

Stella Jade Carvalho Fernandes

15. Personalidade como Categoria Jurídica e sua Violação no Ambiente Escolar: Notas sobre a Terceirização Docente

Rodrigo dos Santos Andrade, Guilherme Magalhães de Souza

16. O Adicional de Penosidade e a Omissão Legislativa: Entre a Efetividade dos Direitos Sociais e os Desafios das Relações de Trabalho

Stella Jade Carvalho Fernandes

BLOCO 4 – Exclusão Estrutural, Justiça Racial, Direitos Humanos e Resistência Sociopolítica

O último bloco conecta os eixos do racismo estrutural, do capacitismo recreativo, da exploração de comunidades tradicionais e do trabalho análogo à escravidão. As pesquisas partem de casos concretos — como o uso de termos de ajustamento de conduta pelo MPT no RS, ou os impactos da CPI das ONGs na Amazônia — para denunciar formas contemporâneas de dominação e exclusão social. Os textos apontam, com clareza, para a necessidade de um Direito comprometido com a equidade e com a superação de estruturas coloniais ainda ativas.

17. O Enfrentamento ao Trabalho Análogo à Escravidão e a Aplicação do Termo de Ajustamento de Conduta pelo Ministério Público do Trabalho da 4ª Região: Um Estudo a Partir de Pelotas/RS

Thais Valim Barbosa Alves

18. Governança, Políticas de Inclusão e Herança Escravocrata: Um Estudo sobre os Desafios da Justiça Racial no Brasil Contemporâneo

Dafne Fernandez de Bastos

19. Capacitismo Recreativo: Impactos Emocionais, Discriminação Estrutural e o Papel da Educação na Transformação Social

Valeska Sostenes Braga

20. Resistência e Resiliência: Uma Análise da CPI das ONGs e a Exploração Socioambiental de Comunidades Indígenas na Amazônia

Thássila Gabriela Mota Smith, Suzy Elizabeth Cavalcante Koury

As pesquisas reunidas neste volume revelam um denominador comum: a urgência de reposicionar o ser humano no centro das relações jurídicas e laborais. As autoras e os autores contribuem para uma crítica sólida e engajada das contradições do sistema produtivo contemporâneo, apontando caminhos para a construção de um Direito do Trabalho comprometido com a democracia substantiva, a inclusão e a justiça social.

Nesse prisma, a presente obra coletiva, de inegável valor científico, demonstra tecnicidade, por meio de uma visão lúcida e avançada sobre questões do direito das relações de trabalho, suas problemáticas, sutilezas e importância para a defesa de uma sociedade mais igualitária e justa às futuras gerações, pelo que certamente logrará êxito junto à comunidade acadêmica.

Boa leitura!

Prof.ª Dr.ª Liziane Paixão Silva Oliveira

Prof.ª Dr.ª Rosane Teresinha Carvalho Porto

Prof.ª Dr.ª Sinara Lacerda Andrade Caloche

A RELEVÂNCIA DO PROJETO DE LEI Nº 12/2024 PARA SANAR OS IMPASSES SOBRE A UBERIZAÇÃO NO BRASIL

THE RELEVANCE OF BILL NO. 12/2024 TO REMOVE IMPASES ON UBERIZATION IN BRAZIL

Vanessa Rocha Ferreira [1]
Kaio do Nascimento Rodrigues [2]
Anderson Cardoso Pantoja [3]

Resumo

A pesquisa se propõe a apresentar o contexto da uberização no Brasil para a partir dele verificar se a aprovação do Projeto de Lei nº 12/2024, que prevê a regulamentação do tema, será adequada para sanar os problemas identificados. Trata-se de pesquisa qualitativa, com a aplicação de análise documental, na modalidade exploratória, e de conteúdo, que permeará o exame do projeto de lei, livros, artigos e jornais que tratam do tema. Primeiramente, apresenta-se o cenário da uberização no Brasil e as principais discussões sobre a sua caracterização. Em seguida, analisam-se os artigos do projeto para verificar se solucionariam os impasses identificados no tópico anterior e resguardariam os direitos trabalhistas dos motoristas. Posteriormente, mostra-se como a dissolução do Homo faber no Animal Laborans, proposta no livro "A condição humana", de Hannah Arendt, afetou a capacidade de reflexão, de organização e expressão política dos trabalhadores. Ao final, a pesquisa identificou que o projeto de lei precisa ser ajustado por não respeitar o ordenamento jurídico vigente, não aplicar conceitos corretamente e não possuir efetividade.

Palavras-chave: Uberização, Precarização do trabalho, Dissolução do homo faber, Projeto de lei nº 12/2024, Trabalho decente

Abstract/Resumen/Résumé

The research aims to present the context of uberization in Brazil in order to verify whether the approval of Bill No. 12/2024, which provides for the regulation of the topic, will be adequate to solve the problems identified. This is a qualitative research, with the application of documentary analysis, in the exploratory modality, and content analysis, which will permeate the examination of the bill, books, articles and newspapers that deal with the topic.

---

[1] Doutora em Direitos Humanos pela Universidade de Salamanca (Espanha). Mestre em Direitos Fundamentais pela Universidade da Amazônia (UNAMA/PA). Auditora do Tribunal de Contas do Estado do Pará (TCE/PA).

[2] Mestrando em Direito, Políticas Públicas e Direitos Humanos pelo Centro Universitário do Estado do Pará (CESUPA). Bacharel em Direito pelo CESUPA. Advogado.

[3] Mestrando em Direito pelo Centro Universitário do Estado do Pará – CESUPA, Advogado e Auditor do Tribunal de Contas do Estado do Pará.

First, the scenario of uberization in Brazil and the main discussions about its characterization are presented. Then, the articles of the bill are analyzed to verify whether they would solve the impasses identified in the previous topic and protect the labor rights of drivers. Subsequently, it shows how the dissolution of Homo faber in Animal Laborans, proposed in the book “The Human Condition”, by Hannah Arendt, affected the capacity for reflection, organization and political expression of workers. In the end, the research identified that the bill needs to be adjusted because it does not respect the current legal system, does not apply concepts correctly and is not effective.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Uberization, Precarious work, Dissolution of homo faber, Bill no. 12/2024, Decent work

1 INTRODUÇÃO

A uberização do trabalho surgiu, no Brasil, em meados de 2014, quando a empresa *Uber* iniciou no país as suas atividades por meio da disponibilização de aplicativo de transporte que gerencia a conexão de usuários a motoristas.

No decurso dos anos, eclodiu o debate sobre a caracterização dessa atividade como vínculo de emprego – argumento defendido por alguns motoristas, ou como trabalho autônomo – como considerado pelas empresas, ambos os grupos com apoio de juristas distintos.

Essa discussão é relevante em razão da definição repercutir no reconhecimento de direitos trabalhistas aos motoristas, mormente porque a partir de 2020 houve o progressivo aumento do ajuizamento de ações pleiteando o reconhecimento do vínculo empregatício. Contudo, geralmente os Tribunais Regionais do Trabalho (TRTs) reconheceram o trabalho dos motoristas como autônomo. Esse entendimento predominou principalmente após algumas decisões do Tribunal Superior do Trabalho (TST) sobre o assunto (Consultor Jurídico, 2023).

Porém, os questionamentos sobre a necessidade de se atribuir direitos aos motoristas não cessaram e, por isso, alguns segmentos da sociedade indicaram a necessidade de regulamentação dessa atividade por norma específica para tratar das peculiaridades dessa relação de trabalho.

Então, em 2024, houve a propositura do Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 (PLC nº 12/2024), que dispõe sobre a regulamentação dessa relação de trabalho. A partir disso, questiona-se: em que medida os termos iniciais do Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 são suficientes para tratar as peculiaridades dessa relação de trabalho e garantir aos motoristas o mínimo acesso aos direitos trabalhistas?

Para responder essa pergunta se realizou uma pesquisa por meio do método qualitativo, com a aplicação da análise documental, na modalidade exploratória, e de conteúdo, para o exame do projeto de lei, de livros, artigos, revistas e jornais que abordam o tema.

Essa metodologia viabilizou o alcance do objetivo geral do estudo, que é analisar, de forma crítica, os termos dos principais dispositivos do Projeto de Lei Complementar nº 12/2024, que são pertinentes ao âmbito do trabalho, para, após, identificar se eles têm o potencial de solucionar os principais pontos discutidos sobre a uberização.

Busca-se também apresentar o estágio atual das discussões sobre a uberização, demonstrando as características do trabalhador moderno, a partir da definição do *Animal Laborans*, proposta por Hannah Arendt, no livro "A condição humana" (2010), para demonstrar como o trabalho na contemporaneidade pode afetar a expressão política do trabalhador.

O artigo está estruturado em cinco itens. O primeiro corresponde a essa introdução. O segundo, apresenta a uberização, seus elementos principais e o debate sobre sua caracterização. Já no terceiro, há uma análise sobre os principais dispositivos do Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 e o seu potencial para sanar os problemas identificados no item anterior e para garantir os direitos trabalhistas mínimos aos motoristas. O quarto concentra uma análise sobre como as relações de trabalho na modernidade podem afetar a expressão política do trabalhador a partir da obra "A condição humana", de Hannah Arendt. Por último, apresentam-se as considerações finais do estudo.

2 UBERIZAÇÃO: O ESTADO DA ARTE

As relações de trabalho sofreram mudanças no decurso da história em razão das transformações no contexto social e nos sistemas econômicos. Assim, verifica-se que nos primórdios havia o predomínio do trabalho livre, com a finalidade de subsistência. Em seguida, na Idade Antiga, a escravidão tornou-se predominante em várias localidades, como na Grécia e no Império Romano. Já na Idade Média houve o estabelecimento da servidão a partir da organização dos feudos. Adiante, já adentrando na Idade Moderna, houve a instituição da manufatura (Fontana, 2021).

Porém, de acordo com Singer (2022), ainda na modernidade, essas mudanças se tornaram mais céleres a partir das Revoluções Industriais, que geraram alterações profundas nas relações sociais e no capitalismo através da inserção de novas tecnologias nas cadeias de produção, conforme se explana a seguir.

Em síntese, a primeira Revolução Industrial, que ocorreu entre 1760 e 1850, instituiu a mecanização no segmento têxtil, por meio dos teares mecânico e hidráulico, como também da máquina de fiar. Ademais, em outras áreas houve o aprimoramento e a intensificação da utilização da máquina a vapor e da fabricação de ferro. Nesse contexto, o trabalho foi exercido na operação de máquinas em condições degradantes, principalmente devido às longas jornadas de trabalho, as baixas remunerações, aos ambientes precários e aos assédios (Rodrigues, 2020).

Posteriormente, entre meados de 1860 e 1950, ocorreu a segunda Revolução Industrial a partir da introdução da eletricidade e da linha de montagem na de produção, que possibilitaram a fabricação em grande escala. Nesse momento, alguns sistemas de montagem destacaram-se, como o Taylorismo, que congregava a especialização nas atividades laborais para gerar eficiência; o Fordismo, que implementou um sistema de linhas de montagem, em que a homogeneização das atividades era auxiliada pela logística de esteiras e o Toyotismo, que

quebrou o paradigma da produção em massa ao fragmentar o processo produtivo na parcialização da produção no mesmo empreendimento (Pinto, 2010).

Já na segunda metade do século XX, a Terceira Revolução Industrial aconteceu pela inserção da microeletrônica, da robótica, da microinformática e das telecomunicações nos processos de produção. Esse acontecimento proporcionou o surgimento de novas profissões, mas também ocasionou o aumento do desemprego estrutural. Além disso, ele também favoreceu o estímulo ao aumento de produtividade por meio da otimização do trabalho, como também da flexibilização das normas trabalhistas.

No século XXI, houve o advento da Quarta Revolução Industrial – que também é conhecida como Indústria 4.0. Nesse estágio, a inserção das tecnologias digitais – como *softwares* avançados e Inteligência Artificial, em dispositivos tecnológicos – por meio de computadores, *notebooks* e *smartphones*, possibilitou a "plataformização" do trabalho e o seu gerenciamento por algoritmos (Schwab, 2019).

Esse acontecimento possibilitou o surgimento do *crowdwork* e do trabalho *on demand,* que se constituem em duas novas modalidades de labor (Stefano, 2016). Em resumo, o *Crowdwork* – também conhecido como Microtrabalho, consiste na prestação de um serviço de forma fragmentada, sistemática e repetitiva para atender demandas disponibilizadas em plataformas digitais. Portanto, o trabalho é parte que comporá algo mais complexo. Já o trabalho *on demand* está relacionado à disponibilização da prestação de serviços tradicionais em aplicativos, com o objetivo de atender demandas locais, como de transportes e *delivery*.

No segmento de trabalho *on demand,* houve o advento da *uberização,* que consiste em um modelo derivado da operação do aplicativo *UBER*, que foi criado por Garrett Camp e Travis Kalanick em 2009 para oferecer serviços eletrônicos relativos à intermediação do transporte de pessoas, apresentando-se como uma empresa de tecnologia (Gaia, 2019).

A uberização consiste em um negócio de economia compartilhada porque o aplicativo conecta os usuários a um grande volume de motoristas com praticidade, desde que ambos estejam cadastrados na plataforma, ou seja, ele funciona apenas como um intermediador (Signe, 2017).

Na dinâmica de funcionamento, o usuário solicita o transporte após informar os locais de origem e destino ao aplicativo, que seleciona o melhor trajeto e o preço do transporte, contudo, não há interferência do motorista – o qual somente pode aceitar ou recusar a proposta apresentada pelo aplicativo. Após o procedimento, o sistema encaminha o pedido aos motoristas que estão próximos ao local do usuário para atenderem a demanda. Ao final do

percurso, o trabalhador recebe apenas cerca de 75% a 80% do pagamento, já que a empresa retem o restante para si, conforme Martins (2018), Gaia (2018) e Gonçalves (2017).

Nesse contexto, salienta-se que a empresa se torna responsável pelo controle da jornada do motorista em virtude da possibilidade de aplicar sanções em caso do não atendimento das solicitações pelo trabalhador; de acompanhar o transporte do passageiro e, ao constatar alguma violação de direitos ou avaliações negativas, aplicar sanções ao trabalhador, como bloqueios, suspensões e expulsões, e de estimular o trabalho por meio da concessão de bônus pelo cumprimento de metas.

A partir dessas características, observou-se um embate teórico nos últimos anos sobre a adequação desses aspectos à caracterização de trabalho autônomo ou vínculo empregatício – a qual inclusive adentrou no judiciário por intermédio do ajuizamento de ações. Apesar disso, essa qualificação ainda não foi pacificada – já que a discussão alcançou a instância superior da justiça do trabalho, isto é, o Tribunal Superior do Trabalho (TST), mas depois foi direcionada ao Supremo Tribunal Federal (STF), que realizará o julgamento do Recurso Extraordinário nº 1446336 para chancelar a compreensão jurisdicional sobre o tema, por ser atribuído de repercussão geral (STF, 2024).

Em resumo a discussão sobre a Uberização ocorre devido a uma parte dos juristas brasileiros compreender que se trata de trabalho autônomo pela razão de a *Uber* se apresentar como uma plataforma de tecnologia que intermedia a conexão de motoristas a usuários; da possibilidade de o motorista selecionar os momentos em que desejará trabalhar, já que os motoristas são responsáveis pela sua jornada de trabalho e, por isso, poderiam exercê-la conforme suas preferências – fato que justificaria uma possível ausência de subordinação, assim como por eles deverem arcar com os gastos decorrentes da atividade (Ferreira, Figueiredo e Oliveira, 2022).

Outro grupo de juristas entende que essa atividade se caracteriza como um vínculo de emprego porque a *UBER* controla a prestação do serviço ao estipular regramentos sobre o padrão de conduta – que em caso de descumprimento se torna passível da aplicação de sanções, o que se constitui em uma subordinação algorítmica; gerencia as negociações sobre os preços do transporte; haver pessoalidade devido à prestação do serviço estar conectada a um trabalhador específico e ser intransferível e habitualidade, já que, geralmente, os indivíduos exercem o labor com relevante frequência (Martins, 2018).

Além disso, é necessário indicar que há um terceiro grupo – que entende que o vínculo entre a *UBER* e os motoristas apresenta lacunas e não se caracteriza plenamente como uma relação de trabalho autônomo nem como o vínculo empregatício. Para esse grupo, haveria a

necessidade da adoção de uma nova regulamentação que atendesse às peculiaridades dessa relação de trabalho e assegurasse o conjunto mínimo de direitos trabalhistas previstos na concepção de trabalho decente (Ferreira, Figueiredo e Oliveira, 2022).

Diante disso, é importante indicar que alguns países já analisaram o assunto, de acordo com suas legislações internas e suas tradições jurídicas, e já apresentaram uma definição sobre a caracterização do vínculo entre empresa e o motorista, dos quais se destacam os seguintes exemplos.

Em relação à Europa, destaca-se a Espanha, que publicou o Real Decreto-ley 9/2021, em maio de 2021, reconhecendo direitos trabalhistas aos entregadores de aplicativos mediante a presunção de laboralidade, que, em certa medida, aproxima-se do vínculo de emprego (Boletín Oficial del Estado, 2021). Já na França, o Poder Judiciário compreende que há o vínculo de emprego, conforme interpretação da legislação interna (Moreira, 2020).

Além desses casos, frisa-se que o Parlamento Europeu aprovou, em abril de 2024, diretrizes sobre a uberização no sentido de conduzir as interpretações para o não reconhecimento dos trabalhadores como autônomos, e sim partes em uma relação de trabalho tal qual um emprego (European Parliament, 2024).

Já na América, o Chile adotou uma regulamentação específica para tratar sobre essa relação de trabalho ao instituir no artigo 152, do Código de Trabalho, as disposições que tratam sobre os "trabalhadores de plataformas digitais dependentes" e os "trabalhadores de plataformas digitais independentes" em 2022 e o artigo 12-A, que trata das condições de presunção de configuração de contrato de trabalho entre a empresa do aplicativo e o trabalhador em 2023 (Dirección del Trabajo, 2025).

Outrossim, a Corte Interamericana de Direitos Humanos dispôs no Parecer Consultivo nº 27, que os países deveriam aplicar medidas para o reconhecimento dos trabalhadores como empregados para terem acesso aos direitos trabalhistas positivados em legislação interna (Corte IDH, 2021).

Por isso, ressalta-se que é necessário que o Brasil se posicione sobre o assunto de forma definitiva para acompanhar a tendência de outros países, para proporcionar segurança jurídica as empresas de aplicativo e aos trabalhadores, e até mesmo para gerar celeridade na resolução de lides judiciais, considerando que a compreensão uniforme evitará o prosseguimento da interposição de vários recursos no âmbito judicial.

3 O PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 12/2024

Diante dos impasses sobre a uberização, o Poder Executivo instituiu um Grupo de Trabalho (GT), por meio do Decreto nº 11.513/2023 (Brasil, 2023), para apresentar uma proposta de regulamentação para essa relação de trabalho. Ele foi composto por 45 membros, que estavam subdivididos em 3 grupos, cada um com 15 pessoas, que representaram o governo, as empresas e os motoristas (Brasil, 2024).

Ressalta-se que, de modo mais específico, os trabalhadores foram representados pela Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB), pela Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB), pela Central Única dos Trabalhadores, pela Força Sindical (FS), pela Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST) e pela União Geral dos Trabalhadores (UGT) (Brasil, 2024). Ou seja, as associações dos motoristas não foram inseridas nem ouvidas nos debates, por isso, houve grande insatisfação da categoria.

Como resultado das tratativas, a equipe apresentou o documento que se tornou o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 (PLC nº12/2024). Ele é composto por 18 artigos que tratam sobre vários aspectos fundamentais da uberização, como a definição de empresas de aplicativo e as prerrogativas que elas possuem para controlar o trabalho dos motoristas. Abordam, também, a caracterização desses trabalhadores e a previsão de seus direitos e trazem disposições sobre as negociações coletivas, dentre outros elementos (Brasil, 2024).

Porém, acredita-se que alguns dispositivos não foram elaborados adequadamente por estarem dissonantes com o ordenamento jurídico brasileiro, não atenderem às necessidades de regulamentação da uberização e não respeitarem a dignidade do trabalhador, conforme será explanado a seguir.

No artigo 1º, *caput*, o projeto dispõe, especificamente, que tem o objetivo de regulamentar "a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas [...]" (Brasil, 2024). Critica-se essa particularidade, que está direcionada apenas ao transporte que envolve carros, já que devem contemplar também os motoristas de moto, que realizam transporte de passageiros e de objetos, gerando economia normativa.

Em relação ao artigo 2º, *caput* – indica-se que as empresas de aplicativo foram definidas como "intermediárias", ou seja, elas apenas conectam os usuários aos motoristas, em consonância como elas se apresentavam publicamente. Entretanto, rememora-se que essas empresas se autodeclaram no registro de marca, realizado no Instituto Nacional de Propriedade Intelectual (INPI), como "empresas de transporte" devido às características de sua atuação. Por isso, o dispositivo não corresponde aos registros formais e viola o artigo 128 da Lei nº 9.279/96, que prevê que a empresa deve requerer o registro para atuar na atividade fim (Brasil, 1996).

Além disso, relembra-se que as empresas receberam autorização para realizar o transporte de pessoas pela Lei nº. 12.587/2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que as considerou como "empresas de transporte" (Brasil, 2012). Assim, o motorista somente pode atuar devido à permissão que a empresa possui e para atender as demandas do aplicativo, o que também revela que há incongruências no dispositivo que se contrapõe ao modo como as empresas são reconhecidas pelas instituições brasileiras.

Em seguida, o artigo 3º, *caput*, §1º, incs. I e II, qualifica o motorista como um trabalhador autônomo, desde que haja liberdade para a escolha dos momentos de trabalho e não haja exigências de exclusividade nem de tempo à disposição do aplicativo. Todavia, apenas essas prerrogativas não são suficientes para caracterizar o autônomo dessa forma, haja vista que ele possui liberdade para negociar preços da prestação de serviço, poder para estipular as suas regras de prestação de serviço e não está sujeito às diretrizes e controle de outrem, o que ocorre na *UBER*. Por isso, essa caracterização está incoerente com o artigo 4º, c, da Lei nº 5890/73 (Brasil, 1973).

Já o §2º, do mesmo dispositivo, estabelece que o motorista não poderá ultrapassar 12 horas de trabalho no mesmo aplicativo. Essa proposição viola a noção de trabalho decente constante na Declaração Sobre Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho (OIT,1998), da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que previu como rol mínimo de proteção "a liberdade sindical e ao reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva; a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou obrigatório; a abolição efetiva do trabalho infantil e a eliminação da discriminação em matéria de emprego e ocupação" (OIT, 1998).

Contudo, posteriormente Brito Filho (2023) propôs uma concepção mais ampla por compreender que a assinalada pela OIT era insuficiente. Então, disciplinou que o conjunto mínimo envolve o "direito ao trabalho; à liberdade de escolha do trabalho; à igualdade no trabalho; ao trabalho com condições justas, incluindo a remuneração e que preservem sua saúde e segurança; à proibição do trabalho infantil; à liberdade sindical; e à proteção contra os riscos sociais".

Então, a violação ocorre pelo projeto não estimular que o trabalhador exerça suas atividades em condições justas que preservem sua saúde e segurança – considerando que a jornada de 12 horas é extremamente prejudicial ao trabalhador e desrespeita o artigo 7º, XIII, da Constituição da República (CRFB/88), que estabeleceu o padrão de 8 horas diárias e 44 horas semanais, salvo disposição mais específica e disciplinada em acordo ou convenção coletiva (Brasil, 1988). Ademais, no dispositivo também não há limites para o tempo do

trabalho, de modo que o trabalhador poderia exercer 12 horas de trabalho em um aplicativo e, depois, migrar para outro.

Sobre os artigos 5º, *caput* e seus incisos, e o 6º, *caput*, assinala-se que as empresas possuiriam a prerrogativa de adotar regras; disponibilizar avaliações aos usuários sobre os motoristas e aplicar medidas coercitivas, como suspensões e exclusões, para proporcionar segurança e qualidade na prestação do serviço, assim como ofertar cursos para o aprimoramento dos trabalhadores (Brasil, 2024).

Diante disso, atesta-se que, novamente, os termos do projeto não respeitaram a concepção de trabalhador autônomo pelo motivo de atribuir à empresa o controle sobre o acompanhamento e a fiscalização do serviço, o estabelecimento da remuneração – conforme será visto na análise do artigo 9º, e a prerrogativa de aplicação de sanções, o que restringe a autonomia do trabalhador.

Consequentemente, observa-se que há uma inconsistência no projeto ao qualificar o motorista como trabalhador autônomo, mas estipular prerrogativas de controle às empresas que estão presentes no vínculo empregatício, disposto no art. 3º, da CLT, que, nesse caso, estão relacionadas à subordinação pelo motivo do trabalhador necessitar se adequar às diretrizes da empresa (Brasil, 1973).

Por isso, o projeto necessita de ajustes devido à inadequação ao ordenamento jurídico brasileiro; ao poder de controle que favorece a dinâmica comercial das empresas, mas as exime dos encargos trabalhistas; ao estabelecer regras em detrimento dos direitos do trabalhador e por não ser suficiente para sanar as discussões que permeiam a caracterização dessa relação de trabalho. Assim, observa-se que não houve um avanço significativo em relação à disposição técnica pela razão do projeto representar a positivação dos termos anteriormente defendidos pelas empresas.

Adiante, o artigo 9º, *caput* e parágrafos, disciplinou o pagamento dos motoristas, dispondo que a remuneração mínima deve ser equivalente ao salário-mínimo e conter a compensação pelos gastos derivados da prestação do serviço, que estão relacionados ao consumo de combustível; ao uso do celular e planos de operadora; à manutenção, à depreciação e outras necessidades do veículo. Ele assinalou também que o valor de R$ 32,10 reais, por hora de trabalho, apenas contempla o período entre o aceite da demanda e o seu término, com a chegada do usuário ao local de desembarque. Desse modo, 25% (R$ 8,03) são referentes aos serviços prestados e 75% (R$ 24,07) aos gastos do trabalhador pelo serviço.

Entretanto, essas disposições não representam uma benesse ao motorista, primeiro, por não contemplarem outros aspectos que são relativos ao trabalho, como o tempo para a

realização de limpeza, de manutenção e aguardando solicitações de demandas. Ou seja, o pagamento só recompensa a hora trabalhada, por isso, é limitado.

A segunda consideração sobre esse segmento é relativa ao reajuste do pagamento dos trabalhadores, que acompanhará a valorização do salário-mínimo, de acordo com o artigo 3º, da Lei nº 14.663/2023 (Brasil, 2023). Essa condição apenas seria benéfica ao trabalhador em momentos em que os preços dos combustíveis estivessem estáveis ou favoráveis. Porém, em momentos de adversidades que impactam os valores do petróleo, os motoristas seriam prejudicados por precisarem aguardar o próximo aumento.

Por isso, é necessário que o projeto considere os valores atualmente praticados, isto é, tomando como paradigma a média de R$ 1,05 reais, por km rodado mais R$ 0,19 reais, por minuto, considerando ainda as condições locais, para propor um parâmetro mais adequado, já que em certa medida esse parâmetro é proporcional ao desempenho do trabalhador (Gav, 2024).

Por último, os artigos 10º, *caput* e parágrafos, e 11º, *caput* e parágrafos, regulamentaram o enquadramento previdenciário ao estabelecer que o trabalhador é contribuinte individual e que, por isso, ele seria responsável pelo recolhimento de 7,5% e a empresa de 20%, ambos sobre 25% do valor bruto ganho no mês.

Todavia, a partir da Emenda Constitucional nº 103/2019, popularmente conhecida como a Reforma da Previdência, os recolhimentos de quantias inferiores ao salário-mínimo (R$ 1.518,00 reais) não são considerados para o cálculo de tempo de contribuição, nem de carência para benefícios previdenciários (Brasil, 2019).

Ou seja, dado que o valor da hora trabalhada seria de R$ 32,10 reais, o motorista deveria trabalhar para fazer jus à remuneração de R$ 6.076,00 reais, que corresponde a 189,3 horas mensais e 6,31 horas diárias de trabalho, considerando a prestação do serviço de forma contínua e sem intervalos, para que o recolhimento implicasse em efeitos previdenciários. Portanto, os termos propostos no projeto são ineficientes, já que submetem o trabalhador a jornadas extenuantes para receber pela prestação dos serviços.

Pelo exposto, conclui-se que o projeto de lei necessita de ajustes principalmente em razão das incongruências com o ordenamento jurídico no que tange ao objeto de *UBER* e à caracterização do motorista; da aplicação inadequada de conceitos jurídicos em relação ao vínculo das empresas e dos trabalhadores; da violação de direitos dos trabalhadores por não respeitar a concepção de trabalho decente e da propositura de direitos de forma ineficiente, como os relacionados à arrecadação previdenciária.

4 O *ANIMAL LABORANS* NA COMPEMPORANEIDADE

Nesse segmento, recorre-se ao fenômeno da dissolução do *Homo Faber* no *Animal Laborans*, proposto no livro "A condição humana" (1958), de autoria da filósofa alemã Hannah Arendt, para demonstrar que esse fenômeno prejudicou a capacidade reflexiva e a expressão política dos trabalhadores para, então, relacioná-lo ao contexto da uberização.

Por oportuno, salienta-se que, apesar da análise da autora ser relativa à modernidade, ela ainda pode ser aplicada atualmente por conta das relações sociais e de trabalho conservarem alguns aspectos similares. Destaca-se também que, primeiramente, serão apresentados alguns dos elementos fundamentais da teoria política de Arendt, que são relativos aos modos de vida (*Vita Activa e Vita Contemplativa*) e as diferenças entre as esferas privada, pública e social. Em seguida, será demonstrado como as inversões de valoração delas no decurso da história desencadearam a dissolução do *Homo Faber* no *Animal Laborans*.

Arendt propôs que há dois modos de vida, sendo eles a *Vita Activa*, que está direcionada à satisfação das necessidades do homem; e a *Vita Contemplativa,* que consiste no exercício intelectual, e que ambos se relacionam tanto com a essência do indivíduo, que somente poderia ser definida por Deus, quanto com as condições humanas, que são os aspectos que possuem contato com a vida do indivíduo e têm a capacidade de influenciá-la (Arendt, 2010)

Em síntese, a *Vita Activa* compreende três elementos, quais sejam, o labor, o trabalho e a ação. O labor se refere ao funcionamento biológico do corpo e aos elementos externos que cooperam para ele; o trabalho se refere à fabricação dos objetos que compõem o mundo e a ação consiste na expressão política do indivíduo, que ocorre em ambiente público, em pluralidade, e em contato com outros indivíduos por meio do discurso.

Por sua vez, a *Vita Contemplativa* é constituída pelo pensar, pela vontade e pelo julgar. O pensar equivale ao exercício da reflexão, ou seja, desenvolver uma avaliação crítica sobre algo. A vontade está conectada com a ideia de ânimo, isto é, à propensão que gera a conduta e, consecutivamente, o início de processos. Por fim, o ato de julgar pressupõe um exame sobre o objeto, que toma como paradigma uma proposição geral, para estabelecer uma decisão singular que possa ser pertinente às particularidades dele.

No que tange às esferas, estabelece que a pública é o espaço em que o indivíduo se apresenta e, ao dialogar com terceiros, realiza a política. Em relação à privada, afirma que ela está compreendida nos ambientes internos, onde pode haver uma relação de hierarquia, e pode ser exemplificada pela casa, onde ocorriam as relações entre pais e filhos.

Na modernidade, houve o surgimento da esfera social através da mistura dos âmbitos público e privado, em razão daqueles aspectos que discerniam à vida privada, como o acúmulo

de capital e o consumo, entrarem no espaço público e na política. Por isso, eles perderam o caráter de privado para se tornarem "social", portanto, possibilitando o condicionamento das condutas humanas. Consequentemente, os assuntos relativos à vida, como o trabalho, tornaram-se políticos (Arendt, 2010).

A partir dessa compreensão, explana-se que Arendt concebeu a política como a manifestação do discurso do indivíduo (expresso pela ação, da vida ativa) na esfera pública, onde há a formação de diálogos com terceiros (pluralidade) (Arendt, 2010).

Porém, ela conclui que esse exercício político restou prejudicado desde a Idade Antiga, na Grécia, quando se preferiu julgar Sócrates com fundamento em verdades incontroversas e não nas opiniões (*doxa*) – as quais são capazes de convencer outros indivíduos por meio da argumentação, pelo motivo dos referidos axiomas poderem gerar mais estabilidade nas decisões políticas.

A autora assinalou também que houve outros acontecimentos no decurso da história, como as inversões entre a vida contemplativa e a ativa; entre a ação e a fabricação e entre a fabricação e o labor, que também foram prejudiciais à atividade política (Arendt, 2010).

Ao analisar a história do pensamento político ocidental, percebe-se que a inversão entre a contemplação e a ação ocorreu quando o valor atribuído à vida contemplativa, que era estimada pelos indivíduos em níveis superiores à vida ativa, foi direcionado para a vida ativa na Idade Moderna. A partir desse momento, o conhecimento, que antes era obtido pela contemplação, passou a ser alcançado pela verificação, como também o interesse dos sujeitos foi direcionado para o trabalho, mais especificamente à produção de objetos (Arendt, 2010).

Então, as pessoas passaram a adquirir o conhecimento por meio da ação, isto é, através da utilização dos objetos produzidos, como o telescópio. Essa circunstância revela que a atenção destinada a análise do "ser", à essência e ao abstrato, foi direcionada para os processos e aos resultados previsíveis.

Ou seja, os processos de produção assumem um nível de destaque sobre a reflexão. Dessa forma, o agir subjugou a capacidade intelectual, de modo que esta foi direcionada para atender os processos de fabricação, assim, houve o reconhecimento do *Homo Faber* – que, em resumo, se tratava do indivíduo que estava envolvido na produção dos objetos que passaram a compor parte do mundo conhecido.

Esse contexto possibilitou que ocorresse uma segunda inversão, que é hierárquica, no campo da vida ativa, pelo valor que, na Antiguidade, era atribuído à ação (exercício político), ser direcionado para o trabalho (fabricação), na Modernidade.

Então, por ocasião do estímulo do trabalho, houve a introspeção do indivíduo em razão dele passar a destinar mais atenção a elementos que compunham a esfera privada, como o consumo. Consequentemente, o exercício político, que ocorria no âmbito público, foi desprestigiado.

Adiante, com a continua inserção de tecnologia na produção e o estímulo ao consumo, o indivíduo – que no contexto do *Homo Faber* produzia os objetos em razão de sua utilidade, como um fim em si mesmo, passou a fabricar para atender ao desejo de consumo das pessoas, de modo que a produção se tornou um "meio" para alcançar algo, como a felicidade (Arendt, 2010).

Nesse momento, criou-se o imaginário de que para o indivíduo se realizar e alcançar a felicidade ou a satisfação, ele deveria adquirir e consumir os objetos, os quais passaram a ser amplamente produzidos em decorrência dos processos produtivos.

Essa perspectiva possibilitou que os objetos adentrassem na concepção de labor, proposta inicialmente no modo de vida ativo. Desse modo, o indivíduo internalizou o imaginário de que necessitava consumir os objetos para sobreviver e atender às suas próprias necessidades. Esse acontecimento representou a dissolução do *Homo Faber* no *Animal Laborans*, na medida em que os indivíduos que antes foram reconhecidos pelos objetos criados se tornaram sujeitos que trabalhavam bastante para atender às suas necessidades de consumo (Arendt, 2010).

Assim, os sujeitos adotaram ritmos de trabalho extenuantes, por vezes de forma solitária, para atender às suas expectativas de consumo, inserindo-se em um ciclo, no qual ele realiza o trabalho para acumular capital, adquirir objetos e consumi-los.

Essa conjuntura é prejudicial ao ser humano em razão de torná-lo supérfluo, por sua atenção ser direcionada à materialidade, e alienado, por deixar de exercitar a contemplação e a reflexão. Em decorrência disso, o exercício político se torna prejudicado, já que o excesso de horas no trabalho compromete as análises sobre as relações sociais e sobre os demais aspectos que compõem o mundo.

Apesar dessa perspectiva se referir à Modernidade, até meados da década de 1960, ela ainda pode ser identificada na contemporaneidade, principalmente a partir da utilização da internet e das plataformas digitais na execução do trabalho, uma vez que o trabalhador passa muitas horas em frente às telas, em jornadas longas, para produzir resultados que serão convertidos, futuramente, em maiores e melhores condições de consumo. Portanto, o trabalhador contemporâneo também pode ser identificado como um *Animal Laborans.*

Diante disso, torna-se possível caracterizar, em certa medida, o trabalhador uberizado como o *Animal Laborans* descrito por Arendt devido à constatação de que, hoje, há muitos trabalhadores que se expõem a longas jornadas de trabalho, que não resguardam o mínimo de seus direitos trabalhistas, para poderem adquirir objetos para o seu consumo, considerando que a sistemática do capitalismo hodierno estimula cada vez mais o consumismo nas pessoas.

Consequentemente, esse trabalhador encontrará dificuldades para refletir sobre as suas condições de trabalho e os demais elementos que compõem a vida, tornando-se, assim, alienado no meio em que vive, como também possuirá dificuldades para se organizar politicamente para pleitear os seus direitos, já que a lógica do capitalismo continua a disseminar o ideal de que ele é um trabalhador autônomo e que o vínculo de emprego não favorece suas liberdades.

Assim, infere-se que essa conjuntura impactou no processo de tratativas para a elaboração do Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 por se acreditar que se os trabalhadores possuíssem mais qualidade de vida e melhores condições de trabalho poderiam se dedicar mais aos estudos, à leitura e à reflexão, e consequentemente constituírem associações mais consolidadas e influentes que tivessem a capacidade de representá-los de forma mais efetiva diante dos demais setores.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os impasses que envolvem a caracterização da uberização no Brasil são antigos e ainda não foram solucionados definitivamente por meio das decisões do Poder Judiciário (considerando que a discussão atingiu o ápice da justiça do trabalho, quando foi analisado pelo Tribunal Superior do Trabalho, mas posteriormente foi direcionada ao Supremo Tribunal Federal, que a partir do julgamento do Recurso Extraordinário nº 1446336 (Tema: 1291 - Repercussão geral) será o responsável por apresentar uma definição sobre o assunto.

Por isso, a necessidade de regulamentar essa relação de trabalho é urgente, considerando que o governo assumiu uma postura, em certa medida, omissa sobre os problemas que permeavam os debates, na medida que em 2024 a *UBER* realizou 10 anos de atuação no país.

Constatou-se que, ainda em 2024, houve um esforço do Poder Executivo para regulamentar essa atividade, por meio do Projeto de Lei Complementar nº 12/2024. Todavia, esse documento não representou um avanço significativo por reconhecer as empresas como intermediárias na prestação de serviço e os motoristas como trabalhadores autônomos; aplicar conceitos jurídicos inadequadamente; não respeitar os direitos trabalhistas dos motoristas, de acordo com a noção de trabalho decente; apresentar um modelo de remuneração que não

contempla todos os aspectos do trabalho e por propor um modo de contribuição previdenciária que não é eficaz, tendo em vista que o indivíduo deve trabalhar excessivamente para que a realização do seu recolhimento previdenciário seja reconhecido para fins de tempo de contribuição e de carência para recebimento de benefícios.

Em seguida, apresentou-se como a concepção da dissolução do *Homo Faber* no *Animal Laborans*, proposta pela filósofa Hannah Arendt, no livro "A condição humana" (2010) contribuiu para que o trabalhador contemporâneo se tornasse um indivíduo alienado e que não realiza o exercício reflexivo pelo motivo de desempenhar uma jornada de trabalho excessiva para acumular capital com o objetivo de adquirir objetos para consumi-los como condição para a sua própria existência.

Consecutivamente, observou-se que essa conjuntura prejudica o exercício político dos trabalhadores já que passam a encontrar dificuldades para se organizarem e pleitearem melhores condições de trabalho. Portanto, presume-se que a estrutura do sistema econômico atual não favorece que o indivíduo tenha autonomia para se manifestar no âmbito público adequadamente.

Por essas razões, ressalta-se, novamente, que há urgência na atuação das instituições brasileiras para regulamentarem, de forma adequada, essa relação de trabalho em termos coerentes ao ordenamento jurídico vigente, que resguardem os direitos dos trabalhadores e que apresentem as aplicações de conceitos de forma adequada para que o Brasil se atualize em relação a esse debate, considerando que outros países como Espanha, França, Alemanha e Costa Rica já chancelaram suas concepções ao reconhecer os motoristas, de forma comparada e aproximada, como titulares de vínculos de emprego.

Além disso, é necessário destacar que a regulamentação é importante não apenas para atribuir aos trabalhadores condições e direitos mínimos de trabalho, mas também para controlar o aumento do precariado no Brasil, que se constitui em um grupo de pessoas, que desempenham atividades relacionadas ao trabalho informal, sem o respeito aos direitos trabalhistas mínimos, como uma herança do período colonial – considerando que o país não passou por intensos processos de industrialização. Portanto, nesse caso, o termo não se constitui como uma evolução do termo "proletário", de acordo com Antunes (2018).

Assim, regulamentar essa relação de trabalho significa também promover mais dignidade a uma parcela fragilizada da sociedade brasileira.

REFERÊNCIAS

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: **o novo proletariado de serviços na era digital.** São Paulo: Boitempo, 2018.

ARENDT, H. **A condição humana.** Trad. Roberto Raposo. Rev. técnica Adriano Correia. 11. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. Real Decreto-ley 9/2021. Disponível em: https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2021-7840. Acesso em: 18 mar. 2025.

BRASIL. Consolidação das Leis Trabalhistas. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 07 jan. 2025.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 08 jan. 2025.

BRASIL. Emenda Constitucional nº 103, de 12 de novembro de 2019. Altera o sistema de previdência social e estabelece regras de transição e disposições transitórias. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc103.htm. Acesso em: 08 jan. 2025.

BRASIL. Lei nº 5.890, de 08 de junho de 1973. Altera a legislação de previdência social e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5890.htm. Acesso em: 07 jan. 2025.

BRASIL. Lei nº 9.279, de 14 de maio de 1996. Regula direitos e obrigações relativos à propriedade industrial. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9279.htm. Acesso em: 07 jan. 2025.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 07 jan. 2025.

BRASIL. Lei nº 14.663/2023, de 28 de agosto de 2023. Define o valor do salário-mínimo a partir de 1º de maio de 2023; estabelece a política de valorização permanente do salário-mínimo a vigorar a partir de 1º de janeiro de 2024; e altera os valores da tabela mensal do Imposto sobre a Renda da Pessoa Física de que trata o art. 1º da Lei nº 11.482, de 31 de maio de 2007, e os valores de dedução previstos no art. 4º da Lei nº 9.250, de 26 de dezembro de 1995. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/lei/l14663.htm. Acesso em: 08 jan. 2025.

BRASIL. Poder Executivo. Projeto de Lei Complementar nº 12, de 05 de março de 2024. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Brasília: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2391423&filename=PLP%2012/2024. Acesso em 22 dez. 2024.

BRASIL. Ministério Público do Trabalho. Nota Técnica sobre o Projeto de Lei Complementar N. 12/2024. 22 mai. 2024. Disponível em: https://mpt.mp.br/pgt/noticias/nt-plp-12-2024.pdf. Acesso em: 07 jan. 2025.

BRASIL. Secretaria de Comunicação Social. Empresas e trabalhadores debateram proposta de regulação do trabalho autônomo por plataforma. Brasília: Secretaria de Comunicação Social, 06 mar. 2024. Disponível em: https://www.gov.br/secom/pt-br/fatos/brasil-contra-fake/noticias/2024/empresas-e-trabalhadores-debateram-proposta-de-regulacao-do-trabalho-autonomo-por-plataforma#:~:text=Resultado%20de%20acordo%20no%20Grupo,debatido%20com%20empresas%20e%20trabalhadores. Acesso em: 07 jan. 2025.

BRITO FILHO, J. C. M. Trabalho decente: análise jurídica da exploração do trabalho, trabalho escravo e outras formas de trabalho indigno. 6. ed. São Paulo: LTr, 2023.

CONSULTOR JURÍDICO. Relação de emprego: Flexibilidade e autonomia descaracterizam vínculo de motorista e Uber, decide TST. 2023. Disponível em: https://www.conjur.com.br/2023-out-16/flexibilidade-autonomia-descaracterizam-vinculo-motorista-uber/#:~:text=Essa%20%C3%A9%20a%20d%C3%A9cima%20vez%20que%20o%20TST%20reconhece%20n%C3%A3o,natureza%20comercial%20e%20n%C3%A3o%20empregat%C3%ADcia. Acesso em: 22 dez. 2024.

CORTE IDH. Derechos a la libertad sindical, negociación colectiva y huelga, y su relación con otros derechos, con perspectiva de género (interpretación y alcance de los artículos 13, 15, 16, 24, 25 y 26, en relación con los artículos 1.1 y 2 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, de los artículos 3, 6, 7 y 8 del Protocolo de San Salvador, de los artículos 2, 3, 4, 5 y 6 de la Convención de Belem do Pará, de los artículos 34, 44 y 45 de la Carta de la Organización de los Estados Americanos, y de los artículos II, IV, XIV, XXI y XXII de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre). Opinión Consultiva OC-27/21 de 5 de mayo de 2021. Serie A No. 27, parágrafo 209.

DIRECCIÓN DEL TRABAJO. Código del Trabajo. Disponível em: https://www.dt.gob.cl/legislacion/1624/articles-95516_recurso_1.pdf. Acesso em: 18 mar. 2025.

EUROPEAN PARLIAMENT. Parliament adopts Platforwm Work Directive. Disponível em: https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20240419IPR20584/parliament-adoptsplatform-workdirective#:~:text=The%20directive%20obliges%20EU%20countries,the%20person%20performi ng%20platform%20work. Acesso em 06 jan. 2024.

FONTANA, Clarissa Peres. A EVOLUÇÃO DO TRABALHO: DA PRÉ-HISTÓRIA ATÉ AO TELETRABALHO. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**, *[S. l.]*, v. 7, n. 7, p. 1155–1168, 2021. DOI: 10.51891/rease.v7i7.1759. Disponível em: https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/1759. Acesso em: 19 mar. 2025.

GAIA, Fausto Siqueira. **Uberização do trabalho: aspectos da subordinação jurídica disruptiva.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

GAV. Uber muda forma de cobrança a motoristas e extingue taxa fixa. GAV News, 2024. Disponível em: https://blog.gavclub.com.br/uber-muda-cobranca-motoristas. Acesso em: 05 jan. 2025.

GAZETA DO POVO. Governo quer regular Uber, 99, e mais; como outros países tratam o trabalho por aplicativo. Disponível em: https://www.gazetadopovo.com.br/economia/governo-quer-regular-uber-99-e-mais-como-outros-paises-tratam-o-trabalho-por-aplicativos/. Acesso em: 08 jan. 2025.

MARTINS, Sérgio Pinto. Motorista do Uber e Relação de emprego. **Repertório de Jurisprudência Iob**, São Paulo, v. 2, n. 07, p. 245-247, 2018.

MOREIRA, Aline Lorena Mourão. Estudo de direito comparado do trabalho: análise crítica da uberização do trabalho nos Estados Unidos, França e Brasil. **Direito comparado do Trabalho no mundo globalizado**, p. 9, 2020.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). Declaração da OIT sobre os princípios e direitos fundamentais no trabalho. Genebra, 1998. Disponível em: https://www.ilo.org/public/english/standards/declaration/declaration_portuguese.pdf. Acesso em: 22 dez. 2024.

PINTO, Geraldo Augusto. **A organização do trabalho no século XX: Taylorismo, Fordismo e Toyotismo.** 2ª ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

RODRIGUES, Priscila. Direito do Trabalho 4.0: as relações de trabalho na quarta revolução tecnológica. Rio de Janeiro: Editora Lúmen Juris, 2020.

Rocha Ferreira, V.; Figueiredo lima, P.; Oliveira Eiró do Nascimento, J. O fenômeno da uberização do trabalho e a necessidade de se resguardar os direitos mínimos do trabalhador. **Revista Jurídica do Cesupa**, v. 3, n. 2, p. 101 - 120, 16 dez. 2022.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial.** São Paulo: Edipro, 2019.

SIGNES, Adrián Todolí. O mercado de trabalho no século XXI: on-demandeconomy, crowdsourcing e outras formas de descentralização produtiva que atomizam o mercado de trabalho. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coords.). Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano: a intermediação de mão de obra a partir das plataformas eletrônicas e seus efeitos jurídicos e sociais. São Paulo: LTr, 2017.

SINGER, Paul. **Uma utopia ululante**; três ensaios sobre o socialismo. São Paulo: UNESP, 2022.

STEFANO, Valerio de. The rise of the" just-in time workforce": on demand work, crowdwork, and labor protection in the" gig economy". **Comparative labor law and policy journal**, v. 37, n. 3, p. 461-471, 2016.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). STF encerra audiência pública sobre vínculo empregatício em plataformas digitais: Durante dois dias, discussões destacaram precarização, controle algorítmico e papel da Constituição no reconhecimento dos direitos trabalhistas. Disponível em: https://noticias.stf.jus.br/postsnoticias/stf-encerra-audiencia-publica-sobre-vinculo-empregaticio-em-plataformas-digitais/. Acesso em: 17 mar. 2025.