

**XXXII CONGRESSO NACIONAL DO  
CONPEDI SÃO PAULO - SP**

**DIREITO DO TRABALHO E MEIO AMBIENTE DO  
TRABALHO II**

**RUBENS BEÇAK**

**PATRÍCIA TUMA MARTINS BERTOLIN**

**IARA MARTHOS ÁGUILA**

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 Haydée 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: Rubens Beçak, Patrícia Tuma Martins Bertolin, Iara Marthos Águila – Florianópolis: CONPEDI, 2025.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-333-6

Modo de acesso: [www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br) em publicações

Tema: Os Caminhos Da Internacionalização E O Futuro Do Direito

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito do trabalho. 3. Meio ambiente do trabalho. XXXII Congresso Nacional do CONPEDI São Paulo - SP (4: 2025 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34

# **XXXII CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI SÃO PAULO - SP**

## **DIREITO DO TRABALHO E MEIO AMBIENTE DO TRABALHO II**

---

### **Apresentação**

A revolução tecnológica em andamento, manifestada no mundo do trabalho por novos modos de contratação da prestação de serviços e novas formas de organização do trabalho, propõe não apenas a substituição do trabalho humano por algoritmos e sistemas tecnológicos, mas também a precarização das condições de trabalho e modelos de trabalho para além do vínculo de emprego.

Nesse contexto se encontra a pejetização, o trabalho prestado por meio de plataformas digitais, a mecanização do trabalho, dentre outras inovações que desafiam o Direito do Trabalho a adotar interpretação ampliativa para garantir direitos fundamentais consagrados na Constituição da República Federativa do Brasil aos trabalhadores. O trabalho digno e meio ambiente de trabalho seguro e saudável não são prerrogativas apenas dos empregados e sim de todos os trabalhadores.

O poder econômico que movimenta as inovações tecnológicas e seus impactos no mundo do trabalho com o objetivo de aumentar a produtividade e reduzir custos resulta no aumento da assimetria de forças nas relações de trabalho, trazendo desigualdade também entre os trabalhadores, criando classes diferentes entre eles, com trabalhadores protegidos pelo emprego, trabalhadores sem vínculo de emprego e com trabalho precário, sem direitos trabalhistas garantidos na legislação laboral em vigor, e trabalhadores sem qualificação sujeitos à exploração que a necessidade lhes impõe.

As inovações tecnológicas não serão paralisadas e não deixarão de ser implementadas na organização do trabalho, o capital não deixará de exercer seu poder na economia e no mundo do trabalho, contudo o valor social do trabalho e a dignidade do trabalhador são valores éticos e sociais que se sobrepõem ao interesse puramente econômico. Necessário, portanto, conjugar o valor social do trabalho com a liberdade econômica, sem tirar o trabalhador do centro do debate.

Os pesquisadores que apresentam artigos nesta seção, em sintonia com as exigências do momento atual do Direito do Trabalho, desenvolveram suas pesquisas com temáticas sensíveis e voltadas para a dignidade e proteção do trabalhador, como ao tratar da precarização do trabalho pejetizado, inclusive na perspectiva de gênero, e a fragilidade do princípio da primazia da realizada na validação da pejetização.

A temática do trabalho prestado por meio de plataformas digitais também está presente, na análise da subordinação em nova dimensão na uberização; a precarização do trabalho apontada na uberização e sua relação com o aspecto econômico do Direito. No mesmo sentido, foram apresentados desafios contemporâneos para o Direito do Trabalho do ponto de vista da globalização, crise do capitalismo e inteligência artificial.

O imperativo da dignidade do trabalho humano e sua sobreposição ao capital está presente nas pesquisas sobre a mecanização do trabalho no campo e persistência do trabalho em condição análoga à escravidão; o racismo estrutural no trabalho doméstico; o respeito à privacidade do trabalhador expresso na LGPD; o direito à desconexão; e a inclusão inóvia no recrutamento de empregados.

Nesta seção também estão pesquisas importantes sobre meio ambiente de trabalho, tratando do risco de monetização da saúde do trabalhador; análise sobre os riscos psicossociais da NR1; a regulamentação do adicional de penosidade; e o meio ambiente de trabalho do teletrabalhador.

Os artigos apresentados nesta seção são fruto de relevantes análises e pesquisas voltadas para temas que suscitam reflexão de todos aqueles que participam do mundo jurídico, em especial, dos juslaboralistas.

Coordenadores do GT:

Profa. Dra. Iara Marthos Águila – Faculdade de Direito de Franca

Profa. Dra. Patrícia Tuma Martins Bertolin – Universidade Presbiteriana Mackenzie

Prof. Dr. Rubens Beçak – USP

## **UBERIZAÇÃO, PRECARIZAÇÃO E DEPENDÊNCIA: ALGUMAS REFLEXÕES COM BASE NA ANÁLISE ECONÔMICA DO DIREITO**

### **UBERIZATION, PRECARIZATION, AND DEPENDENCE: SOME REFLECTIONS BASED ON THE ECONOMIC ANALYSIS OF LAW**

**Michel Ferro e Silva <sup>1</sup>**  
**Vanessa Rocha Ferreira <sup>2</sup>**

#### **Resumo**

O artigo visa investigar as razões do aumento exponencial dos acidentes de trânsito envolvendo motoristas de aplicativos e, em especial, aqueles que exercem suas atividades via serviço de Uber Moto. O trabalho emprega a análise sistemática e crítica da literatura existente sobre o assunto e utiliza alguns dados quantitativos obtidos por pesquisas empíricas para investigar as razões que justificam o elevado número de infrações e acidentes, muitos dos quais com vítimas fatais, ocasionados por motociclistas. Na sequência, são apresentadas algumas considerações a respeito da ausência de autonomia e dependência dos motoristas em relação ao aplicativo, além da precarização, que são características marcantes desse tipo de atividade. Com efeito, o que se observa é um cenário marcado pela instabilidade e dependência, sendo que os trabalhadores são privados das mais fundamentais garantias e forçados a cumprir jornadas extenuantes para obtenção de uma mínima remuneração. Propõe-se uma abordagem com a utilização das lições advindas da Análise Econômica do Direito (AED) para identificação dos motivos que provocam os sinistros. Para tanto, com base numa correlação entre o direito e a economia, propõe-se a utilização do método de construção de modelos adotado pela segunda para identificar aspectos que são omitidos através de uma análise exclusivamente jurídica. Ao fim são apresentadas as conclusões obtidas.

**Palavras-chave:** Uberização, Precarização, Dependência, Análise econômica do direito, Direito e economia

#### **Abstract/Resumen/Résumé**

This article aims to investigate the reasons for the exponential increase in traffic accidents involving app-based drivers, especially those who work through the Uber Moto service. The work employs a systematic and critical analysis of the existing literature on the subject and uses quantitative data obtained through empirical research to investigate the reasons behind the high number of violations and accidents, many of which result in fatalities, caused by motorcyclists. Subsequently, some considerations are presented regarding the lack of

---

<sup>1</sup> Doutorando em Direito, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional pelo CESUPA. Mestre e Especialista em Direito. Professor do curso de Direito do CESUPA. Membro do IBDP e da ANNEP. Advogado.

<sup>2</sup> Doutora em Direitos Humanos (USAL/Espanha). Mestre em Direitos Fundamentais (UNAMA). Professora do Curso de Direito do CESUPA.

autonomy and dependence of drivers on the app, as well as the precariousness of employment, which are striking characteristics of this type of activity. Indeed, what we observe is a scenario marked by instability and dependence, with workers deprived of the most fundamental guarantees and forced to work grueling hours to earn minimal pay. We propose an approach that utilizes lessons learned from the Economic Analysis of Law (AED) to identify the causes of accidents. To this end, based on a correlation between law and economics, we propose using the model-building method adopted by the latter to identify aspects that are omitted through a purely legal analysis. Finally, we present the conclusions obtained.

**Keywords/Palabras-claves/Mots-clés:** Uberization, Precariousness, Dependence, Economic analysis of law, Law and economics

## 1 Introdução

Nos dias atuais os serviços de transporte por meio de aplicativos são frequentemente utilizados nas cidades brasileiras, muitas vezes como alternativa a um trânsito caótico ou em razão da precariedade do transporte público.

Por outro lado, muitos brasileiros, sobretudo aqueles pertencentes às classes menos favorecidas economicamente, identificam a prestação do serviço como forma de obtenção de renda para o seu sustento e de sua família.

Ocorre que, diversamente do que é divulgado pelas empresas proprietárias dos aplicativos, a relação é marcada pela ausência de autonomia, já que aquelas não reconhecem o vínculo empregatício por entenderem que são meras intermediadoras entre o motorista e o passageiro/consumidor.

Em razão disso, a relação é marcada pela dependência – muitas vezes representando a única fonte de renda do trabalhador – e pela precarização, uma vez que desempenhada informalmente e sem que sejam assegurados os mais básicos direitos legalmente regulamentados.

No Brasil, tem-se observado um aumento significativo no número de acidentes de trânsito envolvendo motoristas de aplicativos e, em especial, de motociclistas.

Diversas podem ser as justificativas, contudo, uma análise séria precisa levar em conta aspectos que, muitas vezes, são desconsiderados na investigação, o que acaba comprometendo a correta identificação das razões do problema e, conseqüentemente, a propositura de mudanças que gerem resultados positivos.

Nesse sentido, mostra-se necessária uma abordagem sob o ponto de vista da Análise Econômica do Direito (AED), que utiliza a teoria econômica para estudar o mundo jurídico, propondo, quando viável, as mudanças que se mostrem necessárias. Referida abordagem é o escopo do presente trabalho.

Para tanto serão tratados alguns conceitos fornecidos pela AED com o propósito de investigar a razão do aumento exponencial do número de acidentes com motociclistas no país.

Evidentemente que não há qualquer pretensão em se esgotar o tema dada a sua complexidade e as próprias limitações que decorrem de trabalhos dessa natureza. O que se busca aqui é fomentar o debate e permitir que sejam feitas algumas reflexões a seu respeito.

O artigo está dividido, além desta introdução, em outras quatro seções principais. A primeira é destinada a apresentação de breves considerações a respeito do trabalho sob demanda por meio de aplicativos. A segunda apresenta uma análise a respeito da ausência de autonomia, dependência e precarização que são, no nosso modo de vista, as principais características que envolvem essa

modalidade de trabalho. Na terceira são apresentados alguns dados importantes obtidos através de pesquisas empíricas envolvendo, em especial, o serviço de Uber Moto. A quarta seção cuida de tratar o tema central do artigo, isto é, a investigação das razões que justificam o crescente número de acidentes com motociclistas, o que é feito com base na Análise Econômica do Direito. Por fim, são apresentadas as conclusões obtidas.

## **2 As inovações tecnológicas e o trabalho sob demanda por meio de aplicativos. Uma análise da empresa Uber**

As inovações tecnológicas nos últimos anos têm provocado profundas modificações no modo de vida, influenciando a nossa maneira de agir, pensar e sentir.

Hoje já se fala na ocorrência de uma quarta revolução industrial impulsionada pelos avanços tecnológicos, cujo início, segundo Schwab (2016), ocorreu a partir da virada do Século XXI. Segundo o autor (2016, p. 16) é marcada “por uma internet mais ubíqua e móvel, por sensores menores e mais poderosos que se tornaram mais baratos e pela inteligência artificial e aprendizagem automática (ou aprendizado de máquina)”.

Trata-se de uma revolução marcada pela velocidade, diante das rápidas modificações que estão ocorrendo, ampla e profunda, considerando as mudanças ocorrendo concomitantemente e nos mais variados setores, além de possuir a capacidade de provocar transformações completas de sistemas inteiros (Schwab, 2016).

Evidentemente que a tecnologia tem contribuído positivamente para o avanço de vários setores, no entanto, também tem provocado consequências preocupantes no campo das relações de trabalho, gerando impactos econômicos e sociais que precisam de atenção. Com efeito, os avanços no campo da tecnologia podem trazer incontáveis benefícios no crescimento econômico, contudo, há reais ameaças no mercado de trabalho, conforme observa Schwab (2016).

Harari (2018) adverte para a possibilidade, num futuro próximo, do surgimento de uma nova classe de “inúteis” decorrente não apenas da falta absoluta de emprego ou de trabalho ou de educação adequada, mas também em razão da falta de energia mental proveniente das profundas modificações que podem ser provocadas pela tecnologia e, em especial, para a inteligência artificial.

Dentre as relações de trabalho que, na atualidade, vêm sofrendo impactos tecnológicos dignos de atenção estão aquelas realizadas por intermédio de aplicativos.



Conforme observado por Kalil (2020, p. 99) o núcleo de trabalho sob demanda por meio de aplicativos é representado por uma relação triangular, da qual fazem parte a empresa que oferece o serviço, o trabalhador que o executa e o consumidor, sendo que “[...] é por meio do aplicativo que os trabalhadores acessam a plataforma, a infraestrutura digital que coordena e organiza a atividade econômica desenvolvida”.

Diversos são os setores que adotam o trabalho por meio de aplicativos, dentre os quais transporte, limpeza, serviços gerais, assistência jurídica, assistência médica, entrega e retirada de produtos, sendo que, na maioria das vezes, há a transferência para o trabalhador dos riscos e custos da prestação do serviço (Kalil, 2020, p. 101), sob a alegação de suposta autonomia. Com efeito, as empresas detentoras dos programas argumentam que são apenas intermediadoras e que os trabalhadores atuam como empreendedores já que gozariam de autonomia na prestação do serviço.

Todavia, o que se observa na realidade é bem diferente daquilo que é divulgado, havendo por parte das empresas – em maior ou menor grau – controle das atividades por intermédio de gerenciamento algorítmico, com a realização de avaliações pelos consumidores ao final da prestação do serviço. Referidos dados são consolidados e utilizados para a definição dos trabalhadores com melhores médias – e consequentemente mais requisitados – e daqueles que sofrerão sanções que variam desde a suspensão e até mesmo a exclusão do aplicativo.

Uma das empresas mais conhecidas mundialmente e que explora esse ramo de negócio é a norte-americana Uber, fundada em junho de 2010, que se considera uma “[...] empresa de tecnologia que cria oportunidades ao colocar o mundo em movimento” (Uber, 2024).

Hoje a Uber está presente em mais de 15 (quinze) mil cidades no mundo, conta com mais de 8 (oito) milhões de motoristas/entregadores parceiros ativos e 171 (cento e setenta e um milhões) de usuários (Uber, 2024). Realiza diariamente mais de trinta e três milhões de viagens/entregas, já tendo alcançado em 2024 a impressionante marca de 58 (cinquenta e oito) bilhões de viagens em todo o mundo (Uber, 2024).

No Brasil a empresa iniciou suas atividades em 2014, no Rio de Janeiro, às vésperas da Copa do Mundo de futebol. Nos dias atuais já está presente em todas as capitais e principais regiões metropolitanas, tendo como objetivo oferecer, “[...] por meio da nossa plataforma, opções práticas e acessíveis de mobilidade e delivery para todos os nossos usuários” (Uber, 2024).

De acordo com a empresa, ao longo dos anos em que está operando no Brasil, aproximadamente 125 (cento e vinte e cinco) milhões de pessoas já utilizaram o aplicativo ao menos uma vez, sendo que 5 (cinco) milhões de brasileiros geraram renda com a plataforma em algum

momento, com o repasse de R\$ 140 bilhões aos motoristas e entregadores parceiros (Uber, 2024). Segundo relatório da empresa, somente no ano de 2021, a empresa teria gerado um valor econômico estimado em R\$ 36 bilhões para a economia brasileira (Uber).

Um dos principais *slogans* é o de que a Uber permite uma forma flexível de gerar renda e que pode ser ativada de maneira rápida e fácil. Segundo a empresa, desde sua chegada criou-se no país um novo ecossistema econômico, com impactos tanto na mobilidade das cidades quanto no mercado de trabalho (Uber, 2024).

No Brasil o serviço é prestado através de diversos tipos de mobilidade e intermediação de entregas, dentre os quais o UberX (com carros compactos), Uber Confort (com carros mais confortáveis e espaçosos), Uber Black (com carros premium de grande porte) e Uber Moto (com viagens em motocicleta com preços menores do que o UberX e “com o Padrão Uber de Segurança de sempre”) (Uber, 2024).

### **3 Ausência de autonomia, dependência e precarização**

Apesar dos *slogans* atrativos a realidade que se pode observar é bastante distinta daquela divulgada pela Uber. Com efeito, as relações de trabalho são marcadas pela ausência de autonomia dos trabalhadores, pela dependência da plataforma para obtenção de renda e, ainda, pela precarização da atividade.

Como visto, a Uber se define como uma empresa de tecnologia, que permite “uma forma flexível de gerar renda”. Para a empresa, inexistente a presença de qualquer elemento que caracterize uma relação de emprego, considerando que há apenas uma intermediação entre o passageiro e o motorista vinculado ao aplicativo. Haveria, assim, uma autonomia do trabalhador que pode escolher quando e como trabalhar, sendo aparentemente dono de seu próprio negócio.

Kalil (2020, p. 101) adverte para o fato de que a empresa transfere para os trabalhadores os riscos e os custos da prestação do serviço, no entanto, exerce controle das informações na plataforma, através do gerenciamento algorítmico.

Abílio (2020) observa que, parte do gerenciamento do trabalho é transferido para o próprio trabalhador, sendo que “[...] a suposta liberdade na definição do local de trabalho (e a dispersão do gerenciamento que vem com essa transferência), na duração da jornada, nos dias trabalhados, não significou, portanto, perda de produtividade do trabalhador ou mesmo redução do tempo de trabalho”.

Além do mais, apesar da prestação do serviço ocorrer de maneira individualizada, inexistem margem para que os trabalhadores definam as condições de trabalho, considerando, por exemplo, que não possuem qualquer gerenciamento sobre os valores cobrados nas corridas e estão submetidos ao sistema de avaliação contido no aplicativo que, muitas vezes, é utilizado para a aplicação de sanções que vão desde a suspensão provisória até a própria exclusão da plataforma. Inclusive, há grande dificuldade de defesa por parte dos trabalhadores em relação a possíveis avaliações baixas pelos consumidores, o que serve para reforçar o argumento de inexistência de efetiva autonomia.

Assim, diversamente do que é divulgado pela empresa, o que a prática revela está bastante distante de uma autonomia, uma vez que os trabalhadores são submetidos a um gerenciamento realizado pela plataforma e constantemente avaliados, estando sujeitos à aplicação de sanções caso não sigam os padrões de conduta previamente estipulados.<sup>1</sup>

Resumidamente, tem-se que: (a) quem organiza a atividade e o controle do meio produtivo de sua realização, com o estabelecimento de regras, dinâmicas e diretrizes é a própria Uber; (b) quem define o preço da corrida é a Uber, sem qualquer participação do motorista; (c) quem define cadastrar ou descadastrar o motorista é a empresa, sendo extremamente dificultoso ao motorista a apresentação de qualquer defesa; (d) a autonomia do trabalhador se restringe a definir seus horários e se aceita ou não a corrida, sendo que a recusa reiterada pode representar a aplicação de sanção de suspensão ou até mesmo desligamento; e (e) o motorista não escolhe o cliente e sim as corridas.

Por outro lado, outra característica marcante da atividade é a dependência dos trabalhadores para obtenção de renda por intermédio da plataforma. Kalil (2020, p. 135), através da realização de pesquisa empírica realizada com motoristas na cidade de São Paulo, identifica dois grupos distintos de trabalhadores: aqueles que dependem da Uber para sobreviver e aqueles que utilizam o serviço como uma fonte de renda secundária.

O autor observa que entre os mais dependentes há uma elevada jornada de trabalho, os valores recebidos são destinados exclusivamente à subsistência do trabalhador e de sua família e a

---

<sup>1</sup> Nesse sentido, no julgamento do RR 53645-2021.5.09.0892, sob a relatoria da Min<sup>a</sup> Margareth Rodrigues Costa, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) ponderou-se que: “[...] Surge, assim, uma nova forma de subordinação pelo algoritmo, que é construído e alimentado pela própria empresa em favor do exercício do seu poder diretivo. 10. Para trabalhar, o reclamante tinha de ficar conectado à plataforma, sendo avaliado e recebendo o volume de corridas por preços e critérios estipulados unilateralmente, por meio de algoritmos. Ou seja, a empresa, de forma totalmente discricionária, decidia sobre a oferta de trabalho, o rendimento e até pela manutenção ou não do reclamante na plataforma, o que evidencia o seu poder diretivo. 11. Saliente-se que o Direito do Trabalho e seus princípios protetores devem abranger os entregadores de aplicativos, visto que nada há de incongruente entre os seus pressupostos e o modelo de negócios das empresas que prestam serviços e que controlam trabalhadores por meio de plataformas digitais, cabendo ao Poder Judiciário a constante releitura das normas trabalhistas, em face dos novos arranjos produtivos, mas sempre em compasso com o horizonte constitucional da dignidade humana e do trabalho protegido por um sistema público de proteção social [...]”.

permanência na plataforma é resultado da falta de opções no mercado de trabalho (Kalil, 2020, p. 136). No que se refere ao segundo grupo, isto é, aqueles que possuem outra fonte de renda, a pesquisa revelou que a jornada de trabalho é menor e que o trabalhador tem uma preferência pela atividade principal, utilizando o trabalho pelo aplicativo como forma de complementação de renda.

A precarização do trabalho é outra característica marcante desse tipo de atividade, já que desempenhado informalmente e sem que o trabalhador tenha assegurado os mais básicos direitos legalmente regulamentados. Para Araújo e Moraes (2017) o trabalho precário é “[...] produto das transformações promovidas pelo modelo de acumulação flexível, e que decorre da atribuição de *status* de empregos socialmente reconhecidos a trabalhos marginalizados, desamparados quanto a benefícios de toda sorte”. Para os autores, esse trabalho caracteriza-se, principalmente, pela instabilidade, desproteção legislativa e flexibilização contratual.

É exatamente o que ocorre na atividade ora tratada, já que os trabalhadores podem sofrer sanções sumárias de exclusão da plataforma através do sistema de avaliações dos consumidores (sem que possuam condições mínimas ao contraditório), não gozam de qualquer benefício em razão do argumento de autonomia e estão submetidos continuamente a uma flexibilização já que, por necessidade, aceitam modificações nas tarifas e percentuais retidos pela Uber.

Aqui é o caso do trabalhador motorista que exerce atividade sem qualquer estatuto profissional, que utiliza o seu próprio carro ou moto (ou se endivida para pagar um aluguel equivalente) e que se expõe diariamente aos riscos da atividade. É a clara reconfiguração do mundo do trabalho na qual é possível dispersar o trabalho sem que se perca o controle sobre ele, com a transferência de riscos e custos das empresas soberanas para os trabalhadores a elas subordinados (Abílio, 2020).

Como consequência da precarização temos uma massa de trabalhadores que se submete a jornadas diárias extenuantes, condições arbitrárias de emprego, informalidade e contínua ameaça de dispensa ou exclusão da plataforma, uma vez que, segundo a lógica da flexibilização, o trabalhador é facilmente substituído por outro – o que importa é o aumento do lucro.

Como observa Abílio (2017) a chamada “viração” agora já possui nome internacional e globalizado: *gig economy*, que serve para identificar “[...] o mercado movido por essa imensidão de trabalhadores que aderem ao trabalho instável, sem identidade definida, que transitam entre ser bicos ou atividades para as quais nem sabemos nomear”, eis que a “descartabilidade social também é produtiva”.

Enquanto isso, de acordo com números recentemente divulgados, a empresa obteve lucro líquido de US\$ 1,78 bilhões no primeiro trimestre de 2025 (Adriana, 2025), contrastando com o cenário acima relatado.

No Judiciário brasileiro são diversas as ações que buscam reconhecer o vínculo empregatício entre a Uber e os trabalhadores, não havendo entendimento uniforme a respeito, provocando grande insegurança jurídica.<sup>2</sup>

Diante disso, hoje a questão está afetada para julgamento no Supremo Tribunal Federal (STF), via recurso extraordinário (RE) 1.446.336 (Tema 1291), interposto pela empresa contra decisão do Tribunal Superior do Trabalho (TST), que reconheceu a existência de vínculo empregatício. O recurso teve reconhecida a sua repercussão geral em deliberação unânime do Plenário Virtual e ainda aguarda o julgamento de seu mérito.

Em sua manifestação pelo reconhecimento da repercussão geral, o ministro relator Edson Fachin destacou a necessidade de que o STF apresente entendimento uniformizador para a controvérsia em razão da existência de decisões divergentes nas instâncias inferiores (Brasil, 2024). Ademais, entende o ministro que há necessidade de conciliar os interesses dos motoristas e das empresas.

A decisão a ser tomada pelo STF, certamente, provocará grandes repercussões sociais, econômicas e jurídicas, que irradiarão efeitos na atividade, pelo que se espera aconteça o mais breve possível. Espera-se que a Corte avalie as consequências sistêmicas em todos esses planos.

#### **4 Alguns dados importantes e especificamente o serviço de Uber Moto**

---

<sup>2</sup> No âmbito do Tribunal Superior do Trabalho (TST), merece destaque a decisão tomada no julgamento do RRAg 0100853-94.2019.5.01.0067, sob a relatoria do Min. Alexandre de Souza, no qual afirmou-se: “[...] E nessa repetição verifica-se que estamos diante de situação que nos traz de volta ao nascedouro do Direito do Trabalho, ou seja, da razão de ser da proteção trabalhista: a impossibilidade do trabalhador ter acesso ou controle dos meios produtivos. Em outras palavras, frente à UBER, estamos diante da dependência econômica clássica que remete aos primórdios do Direito do Trabalho e que propiciou o seu nascedouro. O trabalhador da UBER não controla os meios de produção porque não tem nenhuma ingerência sobre a dinâmica da atividade, a formação própria de clientela, o preço da corrida, a forma de prestação do trabalho, o percentual do repasse, a classificação do seu automóvel em relação ao preço a ser cobrado, o próprio credenciamento ou descredenciamento na plataforma digital. Diferentemente dos taxis, em que o vínculo é estabelecido com os passageiros, o vínculo tanto dos passageiros, como dos motoristas credenciados, é com a UBER. Os motoristas “logados” atendem aos chamados endereçados pelos passageiros à UBER. E diferentemente das cooperativas dos antigos taxis especiais, os preços das corridas eram previamente acertados em assembleia dos associados e as cooperativas não controlavam os trajetos e nem recebiam parte do lucro e sim contribuição fixa. Nessa toada, o argumento empresarial contestatório é desimportante, porque para a UBER pouco importa que o motorista tenha “autonomia” para estar logado e deslogado, ou recusar corridas. As corridas recusadas são de interesse da própria UBER, delas economicamente participantes por dizerem respeito, evidentemente, a trajetos não compensatórios em horários de muita demanda. E quanto ao fato de ter autonomia para se logar ou deslogar do sistema, isso não traz para a UBER qualquer impacto (e por isso não é procedimento vedado) diante do número de motoristas na praça e do fato de que o próprio motorista sofre do próprio remédio, a partir do momento em que fora do sistema não pontua [...]”.

Dentre as opções oferecidas pela Uber há o serviço prestado através de motos, chamado de Uber Moto. Como divulgado pela empresa, trata-se de serviço que busca praticidade, permitindo que os passageiros evitem as filas dos ônibus e metrô, chegando mais rápido aos seus destinos (Uber). São requisitos para se inscrever ter mais de 19 (dezenove) anos, a motocicleta ter CRLV e que o motorista tenha CNH na categoria A (Uber).

O serviço está disponível desde 2020, tendo iniciado em Aracaju e se expandido para as principais cidades brasileiras. Desde então, mais de 20 milhões de passageiros já utilizaram o Uber Moto (Uber, 2024).

Pesquisa realizada pela Uber em parceria com o instituto Datafolha aponta que o usuário de motocicleta no Brasil tem, em média, 38 anos de idade, é economicamente ativo, possuindo uma renda mensal de aproximadamente R\$ 2.416,00 (dois mil quatrocentos e dezesseis reais) e pertencendo basicamente às classes C, D e E (Uber, 2024).

Outros dados importantes obtidos pela pesquisa indicam que 44% (quarenta e quatro por cento) dos brasileiros têm o hábito de utilizar motocicletas como meio de transporte e que 55% (cinquenta e cinco por cento) da população já usou ou, se não usou, tem interesse em utilizar moto por aplicativo.

A pesquisa também indica que 91% (noventa e um por cento) dos entrevistados concorda que o serviço de moto por aplicativo oferece um tempo menor de deslocamento, enquanto que 87% (oitenta e sete por cento) reconhecem-no como importante alternativa à falta de transporte público. Por fim, o estudo indica que 95% (noventa e cinco por cento) dos brasileiros acreditam que o serviço ajuda a complementar a renda e que 87% (oitenta e sete por cento) reconhecem que ajudou a reduzir o desemprego no país.

Com base nos dados da pesquisa algumas premissas precisam ser destacadas: (a) a utilização do serviço é, fundamentalmente, feita por pessoas que pertencem a camadas menos favorecidas e que por ele optam em razão da deficiência do transporte público nas cidades brasileiras; (b) o serviço é uma atividade economicamente relevante e muitas vezes representa a principal fonte de renda dos motoristas; (c) o serviço é uma importante alternativa ao desemprego e falta de oportunidades de parte da população brasileira.

O Relatório Estatístico Brasileiro de motocicletas, motonetas e ciclomotores (REBM), divulgado em agosto de 2024, pela Secretaria Nacional de Trânsito, vinculada ao Ministério dos Transportes, indica um crescimento impressionante do número desses veículos, passando de

aproximadamente 900 mil em 2020 para aproximadamente 1.6 milhões em 2023 (Brasil, 2024).<sup>3</sup> Veja-se que o aumento coincide com o período em que o transporte por aplicativo via moto, foi implementado no país.

Somente no primeiro bimestre de 2025 o Polo Industrial de Manaus (PIM) produziu aproximadamente 350.000 (trezentas e cinquenta) mil motos, representando uma alta de 21,7% (vinte e um virgula sete por cento) sobre o primeiro bimestre de 2024 (Barros, 2025).

Segundo o REBM as motocicletas, motonetas e ciclomotores já representam 28% (vinte e oito por cento) do total de veículos no país, sendo que entre os proprietários a maioria está na faixa de 40 aos 49 anos e, em seguida, entre 30 a 39 anos (Brasil, 2024).

Em um passeio pelas ruas das principais cidades brasileiras percebe-se o crescimento exponencial de motocicletas. Revela-se, também, o frequente desrespeito às mais elementares leis de trânsito por motoristas dos citados veículos.

Para se ter uma ideia da gravidade do problema o REBM indica um crescimento impressionante do número de infrações de trânsito entre os anos de 2004 e 2024. Com efeito, no ano de 2004 foram registradas 749 (setecentas e quarenta e nove) infrações de trânsito cometidas por motoristas de motocicletas, sendo que em 2023 foram contabilizadas aproximadamente 1.3 (um milhão e trezentas mil) e somente no primeiro bimestre de 2024 o número já alcançava mais de 630 (seiscentas e trinta mil) (Brasil, 2024).<sup>4</sup>

Outro dado bastante preocupante envolve o percentual de óbitos em acidentes com motocicletas, motonetas ou ciclomotores. A pesquisa realizada pelo REBM revela que 36% dos óbitos em acidentes de trânsito estão relacionados a esses veículos,<sup>5</sup> representando um valor próximo ao global, divulgado pela Organização Mundial de Saúde (OMS). O próprio relatório reconhece a necessidade de implementação de medidas de segurança específicas para motociclistas, incluindo-se campanhas de conscientização e educação no trânsito, além de fiscalização rigorosa e melhorias na infraestrutura viária (Brasil, 2024).

Em fevereiro de 2025 o número de mortes de motociclistas na cidade de São Paulo foi o maior para o mês desde 2015 – 31 mortes no período -, sendo que o mesmo número já havia sido registrado em janeiro de 2025 (Conexão Record News, 2025). No mês de maio as mortes por moto tiveram

---

<sup>3</sup> O relatório demonstra que entre os anos de 2015 e 2020 a frota manteve-se em aproximadamente 1 milhão de veículos, apontando para um crescimento exponencial nos anos de 2021, 2022 e 2023.

<sup>4</sup> Ao longo dos anos analisados praticamente somente houve redução em 2020 em decorrência das restrições impostas pelo confinamento decorrente da pandemia de COVID-19.

<sup>5</sup> Avaliando a mortalidade desses sinistros por estado, o relatório indica que a região Norte lidera, sendo o estado do Pará o grande recordista com 69,2% com óbitos no total de sinistros.

aumento de 14,3% na cidade de São Paulo (Queiroz, 2025), passando de 42 em maio de 2024 para 48 (Souza, 2025).

Diante do quadro alarmante - e da recente morte de uma jovem passageira - o Judiciário de São Paulo determinou a suspensão dos serviços de mototáxi na capital paulista prestados pelas plataformas de aplicativos (Agência Brasil, 2025).

Veja-se que o problema não está restrito apenas à cidade de São Paulo, já que todas as grandes cidades brasileiras estão vendo o número de mortes em acidentes com motocicletas aumentar.

Com base nos dados acima, no tópico seguinte será feita uma breve abordagem tendo como referência a Análise Econômica do Direito (AED) para se tentar identificar as razões que apontam ao crescimento do número de sinistros e óbitos provenientes de acidentes com motocicletas.

## **5 Uma abordagem com base na Análise econômica do Direito (AED)**

O crescimento no número de acidentes e mortes com motocicletas de aplicativos é um grave problema social que precisa ser enfrentado por todos. É certo que o aumento da frota impacta nos números, no entanto, outros fatores também precisam ser considerados.

Para tanto, os estudos desenvolvidos a respeito da Análise Econômica do Direito (AED) podem permitir uma outra visão do problema. Dentro dessa perspectiva devem ser aplicadas as teorias e os métodos empíricos da economia às instituições do sistema jurídico, incluindo a teoria e a prática da punição, procedimentos civis, criminais e administrativos, além da teoria da legislação e da administração judicial (Posner, 1975, p. 759).

Com efeito, a Análise Econômica do Direito utiliza a teoria econômica para estudar o mundo jurídico e, “[...] como resultado desse exame, confirma, traz dúvida ou, mais comumente, sugere reformas sobre a realidade jurídica” (Calabresi, 2021, p. 16), permitindo, assim, que o jurista, quando cabível, proponha mudanças que se mostrem necessárias. Referida abordagem, inclusive, pode ser considerada importante instrumento para a adoção de políticas públicas já que baseada em evidências, como sugerem Cooter e Ulen (1998, p. 14), o que parece ser o caso aqui discutido.

Trata-se, portanto, de um método de análise do Direito, que se vale de instrumentos da ciência econômica, propondo eventualmente a solução de problemas jurídicos e, mais especificamente, para “descrever o comportamento dos tomadores de decisão frente a dilemas jurídicos” (Timm, 2021, p. 3). Busca-se, assim, através do método de raciocínio a solução eficiente de problemas, que permite uma alteração de dados sobre a realidade (Dias, 2019, p. 162).



Nem sempre a teoria econômica será capaz de explicar sozinha a realidade. Nestes casos, ao lado de outras disciplinas, dentre as quais a filosofia, a antropologia, a sociologia ou a ciência política, pode ser utilizada para “explicar o mundo como ele realmente é” (Calabresi, 2021, p. 21). A interdisciplinariedade é uma característica da AED, conforme apontado por Dias (2019, p. 158).

É exatamente isso que esse ensaio se propõe fazer, ou seja, utilizar algumas das lições oriundas da teoria econômica para tentar identificar quais razões que, na nossa realidade, justificam o aumento exponencial do número de acidentes e mortes envolvendo motociclistas e passageiros de aplicativos.

Dada a complexidade do problema não há qualquer pretensão de esgotamento do tema. O que se busca é a propositura de algumas reflexões iniciais para fomentar o debate.

Para tanto, com base numa correlação entre o direito e a economia, propõe-se a utilização do método de construção de modelos adotado pela segunda para identificar aspectos que são omitidos através de uma análise exclusivamente jurídica.

Como apontado por Posner (1975, p. 761), o elemento central de uma abordagem econômica do direito está no fato de que os envolvidos agem como maximizadores racionais de suas ações. Dito de outra maneira, o agente racional faz escolhas, escalonando preferências, evitando as condutas de maior “custo”, dentro de um cálculo tomado de maneira pragmática (Timm, 2021, p. 3).

Isto significa dizer que os agentes, como maximizadores racionais, avaliam fundamentalmente dois elementos ao optarem pela tomada de uma decisão: os custos (C) e os benefícios (B).

Além do mais, os agentes racionais são influenciados por incentivos positivos e negativos, logo as suas escolhas podem ser previstas, “[...] se formos capazes de identificar os incentivos envolvidos na adoção de uma conduta” (Dias, 2019, p. 158).

Porto (2019, p. 27) lembra que todo raciocínio baseado na AED parte das seguintes premissas: (a) existe maximização racional das necessidades humanas; (b) os indivíduos obedecem a incentivos para conseguir balizar seu comportamento racional e (c) regras legais podem ser avaliadas com base na eficiência de sua aplicação, com a consequente máxima de que prescrições normativas devem promover a eficiência do sistema social.

Diante disso, como os recursos são escassos as decisões são tomadas pelos agentes com base na avaliação *custo-benefício* anteriormente reportada de acordo com os incentivos positivos ou negativos que lhes são fornecidos. Assim, “[...] os agentes econômicos comparam os benefícios e os custos das diferentes alternativas antes de tomar uma decisão, seja ela de natureza estritamente econômica, seja ela de natureza social ou cultural”, o que faz com que a análise *custo-benefício* seja fundamentalmente consequencialista “porque leva em conta o que vai acontecer (em termos

probabilísticos) depois de tomada a decisão, e não as causas que levaram à necessidade de tomar uma decisão” (Porto, 2019, p. 28).

Pois bem, dentro dessa equação, temos que os motoristas de aplicativos são levados ao cometimento de infrações de trânsito diante da necessidade de obtenção de renda através de um trabalho que, como visto, é marcado pela dependência e pela precarização, submetendo-se a jornadas diárias extenuantes, condições arbitrárias de emprego, informalidade e contínua ameaça de dispensa ou exclusão da plataforma.

A necessidade de subsistência faz com que o trabalhador procure realizar um número cada vez maior de corridas já que, em muitos casos, conforme apontado pela pesquisa acima citada, é sua única fonte de renda.

Não se pode esquecer que os trabalhadores lidam com a ameaça diária de suspensões ou exclusões das plataformas, o que os leva a ter que obter renda num curto espaço de tempo, já que não tem a certeza de continuidade do trabalho.

O descanso é aspecto fundamental da saúde e segurança do trabalho, sendo que longas jornadas de trabalho contribuem diretamente para a ocorrência de acidentes, sobretudo em atividades que exigem foco cognitivo, concentração e boas condições físicas como é o caso da condução de veículos.

Importante pesquisa desenvolvida pelo Projeto Caminhos do Trabalho, da Fundacentro e da Universidade Federal da Bahia (UFBA) aponta que, em média, os motoristas entrevistados trabalham 6,4 dias por semana para as plataformas e aproximadamente 10h por dia e, ainda mais grave, 55,3% dos entrevistados revelaram que trabalham todos os dias da semana (Brasil, 2023). A mesma pesquisa também indica, em média, que a remuneração apurada dos motoristas de moto é de menos de 1,5 salário mínimo, isto sem levar em consideração os custos necessários com combustível, seguro etc (Brasil, 2023).

Portanto, agindo como agentes racionais maximizadores de suas ações os motoristas se submetem ao desrespeito das mais elementares leis de trânsito (C), expondo-se aos riscos de acidentes (e igualmente aqueles que transportam) diante da evidente necessidade de obtenção de renda (B), logo, na análise *custo-benefício*, o segundo elemento prepondera.

Qualquer pretensão de redução do número de acidentes deve partir pela preocupação com a saúde e segurança dos motoristas, o que está relacionado em estabelecer melhorias em sua remuneração, limitação das jornadas de trabalho, garantindo descansos e reconhecimento contratual

de vínculo, o que reforça a importância da decisão a ser tomada pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento do RE 1.446.336 (Tema 1291).

Em paralelo, é fundamental a criação de normas infralegais, que responsabilizem e obriguem as plataformas a agirem de maneira diversa, não apenas buscando o lucro, mas também respeitando os mais básicos direitos dos trabalhadores, incentivando-os a trabalharem de modo responsável e sem a constante ameaça de desligamento.

Nesse sentido, está em tramitação no Congresso Nacional o Projeto de Lei Complementar (PLP) 12/2024, que dispõe sobre a relação de trabalho intermediado justamente por empresas operadoras de aplicativos. Caso aprovado, cria-se a categoria de “trabalhador autônomo por plataforma” e nomeia-se a relação de trabalho como “intermediada”, com carga máxima de trabalho de 12h diárias, contribuição ao INSS (por parte dos trabalhadores e das empresas) e uma remuneração mínima de R\$ 32,10 por hora, o que, parece-nos, ainda muito pouco para uma mudança substancial da realidade.

Via de regra, quando se pensa em incentivos, o raciocínio se relaciona a custos, preços ou lucros. No entanto, para a AED mais importante que os incentivos monetários são os incentivos normativos, isto é, “[...] quando o Estado decide implementar uma nova lei, ou o Judiciário decide julgar de uma ou de outra maneira essas novas regras normativas tornam-se incentivos para os agentes racionais, que decidirão como irão se comportar perante essa nova norma” (Yeung, 2024, p. 61). Não se crê que a aprovação do PLP 12/2024, nos termos apresentados, seja um incentivo positivo determinante para a mudança comportamental dos motoristas e consequentemente redução do número de acidentes.

Outro fator que contribui diretamente para o aumento dos acidentes é a falta de fiscalização e consequente punição dos motoristas, configurando-se um incentivo negativo. Assim, o motorista sabe racionalmente que pode cometer a infração de trânsito (C) porque a probabilidade (consequência) de punição é remota (B). Novamente aqui, na equação *custo-benefício* o segundo elemento se destaca. Dito de outra forma, “uma decisão racional avalia as oportunidades existentes, identifica aquela que envolve o menor sacrifício (custo), e decide com base nela” (Yeung, 2024, p. 57).

Conforme defendido por Becker (1974) um aumento na probabilidade de punição ou um aumento na severidade de punição poderia contribuir para a redução da utilidade de uma infração e, consequentemente, tenderia a reduzir o número de infrações em razão da probabilidade de pagar o “preço” mais alto ou o “preço” aumentaria em si.

A instabilidade do Judiciário nacional e a falta de previsibilidade de sanção pelo cometimento da infração funcionam como incentivos negativos já que os motoristas acreditam que não sofrerão punições administrativas ou via decisões judiciais. Inclusive, é importante lembrar da lição de que seria ideal que os tribunais “[...] tivessem uma boa compreensão das consequências econômicas de suas decisões, bem como que, na medida do possível, sem criar demasiada incerteza sobre a situação jurídica em si, levassem em conta essas consequências ao tomar suas decisões” (Coase, 2022, p. 119).

Portanto, tem-se que o “preço” pelo cometimento da infração (ou crime numa hipótese, por exemplo, de homicídio culposo de uma passageiro) é incluído como “custos externos”, fazendo com que o agente racional opte por correr o risco se comparado ao ganho de fazer mais e mais corridas.

Por fim, não se pode deixar de mencionar o custo que envolve o número elevado de acidentes com motociclistas de aplicativos. Para além do custo individual, deve ser também considerado o custo social inerente, com a inclusão dos custos despendidos de maneira total, conforme ensinado por Coase (2022, p. 155).

De acordo com o Boletim Epidemiológico “Cenário brasileiro das lesões de motociclistas no trânsito” do Ministério da Saúde a taxa de internação de motociclistas, considerando a rede SUS e conveniada, teve o maior aumento em uma década, passando de 5,5 por 10 mil habitantes para 6,1. De acordo com o documento, o número absoluto de internações subiu de 70.508 em 2011 para 115.709 em 2021, representando um crescimento de 55% (cinquenta e cinco por cento) em dez anos (Brasil, 2023).

No ano de 2024, de acordo com estudo realizado pela Abramet, com base em dados fornecidos pelo Ministério da Saúde entre janeiro a novembro, foram gastos aproximadamente R\$ 233 milhões com internações no SUS em razão de acidentes com motociclistas (Saragiotto, 2025).

A cidade de São Paulo gastou em 2024 cerca de R\$ 35 milhões na linha de cuidado ao trauma com pacientes vítimas de acidentes de moto, sendo 4.084 internações hospitalares na rede municipal de saúde (até março de 2025 o número já alcança 1.026 internações) (Agência Brasil, 2025).

Considerando o perfil dos motoristas - pertencendo basicamente às classes C, D e E - (Uber, 2024) não é difícil se constatar que o serviço público de saúde precisa atender os sinistros, gerando sobrecarga do sistema, conforme dados ao norte apontados.

Portanto, qualquer análise que envolva o tema, no plano judicial ou legislativo, precisa também levar em consideração este elevado custo para os cofres públicos. É preciso se levar em conta as consequências econômicas (Coase, 2022, p. 121) que envolvem tema tão complexo.

## **6 Considerações finais**

O trabalho sob demanda por meio de aplicativos é uma realidade inescusável. Trata-se de importante meio de obtenção de renda por parte significativa da população brasileira e que se vê sem melhores oportunidades em razão da falta de escolaridade e desemprego.

No entanto, é fundamental que a atividade seja mais adequadamente regulamentada no país, garantindo-se aos trabalhadores melhores condições para que desempenhem com tranquilidade o seu mister.

Não há mais espaço para as condições que vem sendo praticadas, marcadas pela informalidade, dependência do trabalhador e precarização, sob a alegação de que as empresas proprietárias dos aplicativos são apenas intermediadoras.

Empresas como a Uber exercem controle diário dos trabalhadores por intermédio de algoritmos. Com efeito, os motoristas são submetidos a um gerenciamento realizado pela plataforma e constantemente avaliados, estando sujeitos à aplicação de sanções caso não sigam os padrões de conduta previamente definidos.

Em razão disso, ganha importância a futura decisão a ser tomada pelo Supremo Tribunal Federal, no julgamento do recurso extraordinário (RE) 1.446.336 (Tema 1291). Espera-se que a Corte Suprema leve em consideração as consequências não só jurídicas de sua decisão e sirva para que os motoristas de aplicativos tenham, como dito, melhores condições de trabalho.

O artigo também investigou uma preocupação atual e que envolve o crescimento de acidentes de trânsito com motoristas de aplicativos – em especial motociclistas. Para tanto foram utilizados conceitos econômicos oriundos da AED.

Identificou-se que a dependência e a precarização são fatores determinantes para o referido aumento, funcionando como verdadeiros incentivos negativos, uma vez que os motoristas precisam obter a maior quantidade de renda em curto tempo já que vivem sob a constante ameaça de sanções na plataforma. Da mesma forma, percebeu-se que o sentimento de impunidade e a falta de fiscalização também contribuem como externalidades negativas, impactando nos números de acidentes.

É fundamental que com base nos números disponíveis sejam adotadas políticas públicas sérias para o enfrentamento do problema, que representa elevadíssimo custo social para os cofres públicos, além dos próprios custos individuais e das perdas de vidas. Nesse propósito, as lições fornecidas pela AED podem representar importante ferramenta.

## **Referências**

ABÍLIO, Ludmila Costek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração.** Passapalavra, 2017. Disponível em: [https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1516-37172017000100001](https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-37172017000100001) [tps://www.ihu.unisinos.br/categorias/186-noticias-2017/565264-uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao](https://www.ihu.unisinos.br/categorias/186-noticias-2017/565264-uberizacao-do-trabalho-subsuncao-real-da-viracao). Acesso em: 13 de jun. 2025.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: a era do trabalhador just-in-time?** In: Estudos Avançados, 34(98), 2020, pp.111-126. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/s0103-4014.2020.3498.008>. Acesso em: 14 de jun. 2025.

ADRIANA, Laís. Uber tem lucro acima do esperado, mas decepciona em receita no 1º tri. **CNN Money**, 2025. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/economia/negocios/uber-tem-lucro-acima-do-esperado-mas-decepciona-em-receita-no-1o-tri/>. Acesso em: 14 de jun. 2025.

APÓS acidente com morte, Justiça de SP suspende mototáxis novamente. **Agência Brasil**, 2025. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2025-05/apos-acidente-com-morte-justica-de-sp-suspende-mototaxis-novamentede>. Acesso em: 20 de jun. 2025.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de; MORAIS, Kátia Regina Santos de. **Precarização do trabalho e o processo de derrocada do trabalhador.** Disponível em: [https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1516-37172017000100001](https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-37172017000100001) . Acesso em: 13 de jun. 2025.

BARROS, Rodrigo. Produção de motos cresce 21% e atinge quase 350 mil unidades no país. **CNN Brasil**, 2025. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/auto/producao-de-motos-cresce-21-e-atinge-quase-350-mil-unidades-no-pais/>. Acesso em: 19 de jun. 2025.

BECKER, Gary S. **Crime and punishment: an economic approach** In: Journal of Political Economy, 76 (2), 1968, pp. 169-217.

BRASIL. Fundacentro e Universidade Federal da Bahia. **Levantamento sobre o trabalho de entregadores e motoristas das autointituladas “plataformas digitais”**, 2023. Relatório de Pesquisa, N. 2, V. I. Disponível em: <https://www.gov.br/fundacentro/pt-br/comunicacao/noticias/noticias/2023/agosto/fundacentro-e-ufba-celebram-acordo-para-mapear-adoecimento-ocupacional/relatorio-caminhos-do-trabalho-2023-entregadores-e-motoristas-final.pdf>. Acesso em: 21 de jun. 2025.

BRASIL, Ministério da Saúde. **Taxa de internação entre motociclistas tem maior alta em 10 anos**, 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2023/maio/taxa-de-internacao-entre-motociclistas-tem-maior-alta-em-10-anos> . Acesso em: 23 de jun. 2025.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Panorama Estatístico Brasileiro de motocicletas, motonetas e ciclomotores**, 2024. Disponível em: [https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/relatorio\\_moto\\_2024\\_final.pdf](https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/relatorio_moto_2024_final.pdf) . Acesso em: 19 de jun. 2025.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **STF irá decidir se existe vínculo empregatício entre motoristas e plataformas de aplicativos.** Disponível em: <https://portal.stf.jus.br/noticias/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=528592&ori=1>. Acesso em: 14 de jun. 2025.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Recurso de Revista n. 53645-2021.5.09.0892. Relatora: Min<sup>a</sup> Margareth Rodrigues Costa.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Recurso de Revista n. 0100853-94.2019.5.01.0067. Relator: Min. Alexandre de Souza.

CALABRESI, Guido. **O futuro do Direito e Economia**. São Paulo: Ed. Quartier Latin, 2021.

COASE, Ronald H. **A firma, o mercado e o direito**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2022.

COOTER, Robert; ULEN, Thomas. **Derecho y Economía**. México: Fondo de Cultura Económica, 1998.

DIAS, Jean Carlos. **Teorias contemporâneas do direito e da justiça**. Salvador: Jus Podium, 2019.

FATOS e dados sobre a Uber. **Uber Newsroom**, 2024. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 08 de jun. 2025.

HARARI, Yuval Noah. **21 lições para o século 21**. Trad. Paulo Geiger. 1a ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2018.

KALIL, Renan Bernardi. **A Regulação do Trabalho via Plataformas Digitais**. Série Direito, Economia, Sociedade. São Paulo: Blucher, 2020.

NÚMERO de mortes de motociclistas em São Paulo é o maior no mês de fevereiro desde 2015. **Conexão Record News**, 2025. Disponível em: <https://noticias.r7.com/record-news/conexao-record-news/video/numero-de-mortes-de-motociclistas-em-sao-paulo-e-o-maior-no-mes-de-fevereiro-desde-2015-25032025/> . Acesso em: 20 de jun. 2025.

O IMPACTO da Uber no Brasil. **Uber**. Disponível em: <https://uberbrazil.publicfirst.co/?lang=pt-br> . Acesso em: 08 de jun. 2025.

POR QUE viajar com Uber Moto. **Uber**. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/ride/uber-moto/?uclid=681d984e-f5f4-4eac-943e-bea8eded2ed8>. Acesso em: 14 de jun. 2025.

PORTO, Antônio José Maristrello. Princípios de análise do direito e da economia. In: PINHEIRO, Armando Castelar; PORTO, Antônio José Maristrello; SAMPAIO, Patrícia Regina Pinheiro. **Direito e economia**. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2019.

POSNER, Richard A. **The Economic Approach to Law**, 53 Texas Law Review 757 (1975).

SCHWAB, Klaus. **A 4ª Revolução Industrial**. São Paulo: Edipro, 2016.

QUEIROZ, Claudinei. Mortes por moto aumentam 14,3% no mês de maio na cidade de SP. **Folha de São Paulo**, 2025. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2025/06/mortes-por-moto-aumentam-143-no-mes-de-maio-na-cidade-de-sp.shtml> . Acesso em: 20 de jun. 2025.

SARAGIOTO, Daniela. Acidentes com motociclistas: custo com internações no SUS foi de R\$ 233 milhões em 2024. **Mobilidade Estadão**, 2025. Disponível em:

<https://mobilidade.estadao.com.br/mobilidade-com-seguranca/urbana/acidentes-com-motociclistas-custo-com-internacoes-foi-de-r-233-milhoes-em-2024/>. Acesso em: 23 de jun. 2025.

SOUZA, Monise. Mortes por moto disparam em SP e acirram guerra entre prefeitura e apps. **Gazeta de São Paulo**, 2025. Disponível em: <https://www.gazetasp.com.br/cotidiano/mortes-moto-disparam-sp-acirram-guerra-prefeitura-apps/1157887/>. Acesso em: 20 de jun. 2025.

TIMM, Luciano Benetti. Análise Econômica do Direito: o que é e o que não é? In: **Revista de Análise Econômica do Direito**, V. 1/2021, Jan-Jun/2021.

TORNE-SE um motociclista parceiro de Uber Moto. **Uber**. Disponível em: Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/services/uber-moto/>. Acesso em: 14 de jun. 2025.

UBER Moto completa quatro anos com mais de 20 milhões de usuários no País. **Uber Newsroom**, 2024. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-moto-completa-quatro-anos-com-mais-de-20-milhoes-de-usuarios-no-pais/>. Acesso em: 19 de jun. 2025.

YEUNG, Luciana. **O Judiciário Brasileiro**: uma análise empírica e econômica. Indaiatuba, Editora Foco, 2024.