

II ENCONTRO NACIONAL DE DIREITO DO FUTURO - II ENDIF

**NOVAS TECNOLOGIAS, SUSTENTABILIDADE E
DIREITOS FUNDAMENTAIS**

N936

Novas tecnologias, sustentabilidade e direitos fundamentais [Recurso eletrônico on-line]
organização II Encontro Nacional de Direito do Futuro: Escola Superior Dom Helder Câmara
– Belo Horizonte;

Coordenadores: Deilton Ribeiro Brasil, Marina Panazzolo e Jorge Isaac Torres Manrique
– Belo Horizonte: Escola Superior Dom Helder Câmara - ESDHC, 2025.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-393-0

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

Tema: Justiça social e tecnológica em tempos de incerteza.

1. Direito do Futuro. 2. Justiça Social. 3. Justiça Tecnológica. I. II Encontro Nacional de Direito do Futuro (1:2025 : Belo Horizonte, MG).

CDU: 34



II ENCONTRO NACIONAL DE DIREITO DO FUTURO - II ENDIF

NOVAS TECNOLOGIAS, SUSTENTABILIDADE E DIREITOS FUNDAMENTAIS

Apresentação

O II Encontro Nacional de Direito do Futuro (II ENDIF), organizado pelo Centro Universitário Dom Helder com apoio técnico do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito – CONPEDI, reafirma-se como um espaço qualificado de produção, diálogo e circulação do conhecimento jurídico, reunindo a comunidade científica em torno de um propósito comum: pensar, com rigor metodológico e sensibilidade social, os caminhos do Direito diante das transformações que marcam o nosso tempo. Realizado nos dias 09 e 10 de outubro de 2025, em formato integralmente on-line, o evento assumiu como tema geral “Justiça social e tecnológica em tempos de incerteza”, convidando pesquisadoras e pesquisadores a enfrentar criticamente os impactos da inovação tecnológica, das novas dinâmicas sociais e das incertezas globais sobre as instituições jurídicas e os direitos fundamentais.

Nesta segunda edição, os números evidenciam a força do projeto acadêmico: 408 trabalhos submetidos, com a participação de 551 pesquisadoras e pesquisadores, provenientes de 21 Estados da Federação, culminando na organização de 31 e-books, que ora se apresentam à comunidade científica. Essa coletânea traduz, em linguagem acadêmica e compromisso público, a vitalidade de uma pesquisa jurídica que não se limita a descrever problemas, mas busca compreendê-los, explicar suas causas e projetar soluções coerentes com a Constituição, com os direitos humanos e com os desafios contemporâneos.

A publicação dos 31 e-books materializa um processo coletivo que articula pluralidade temática, densidade teórica e seriedade científica. Os textos que compõem a coletânea passaram por avaliação acadêmica orientada por critérios de qualidade e imparcialidade, com destaque para o método double blind peer review, que viabiliza a análise inominada dos trabalhos e exige o exame por, no mínimo, dois avaliadores, reduzindo subjetividades e preferências ideológicas. Essa opção metodológica é, ao mesmo tempo, um gesto de respeito à ciência e uma afirmação de que a pesquisa jurídica deve ser construída com transparência, responsabilidade e abertura ao escrutínio crítico.

O II ENDIF também se insere em uma trajetória institucional já consolidada: a primeira edição, realizada em junho de 2024, reuniu centenas de pesquisadoras e pesquisadores e resultou na publicação de uma coletânea expressiva, demonstrando que o Encontro se

consolidou, desde o início, como um dos maiores eventos científicos jurídicos do país. A continuidade do projeto, agora ampliada em escopo e capilaridade, reafirma a importância de se fortalecer ambientes acadêmicos capazes de integrar graduação e pós-graduação, formar novas gerações de pesquisadoras e pesquisadores e promover uma cultura jurídica comprometida com a realidade social.

A programação científica do evento, organizada em painéis temáticos pela manhã e Grupos de Trabalho no período da tarde, foi concebida para equilibrar reflexão teórica, debate público e socialização de pesquisas. Nos painéis, temas como inteligência artificial e direitos fundamentais, proteção ambiental no sistema interamericano, proteção de dados e herança digital foram tratados por especialistas convidados, em debates que ampliam repertórios e conectam a produção acadêmica aos dilemas concretos vividos pela sociedade.

A programação científica do II ENDIF foi estruturada em dois dias, 09 e 10 de outubro de 2025, combinando, no período da manhã, painéis temáticos com exposições de especialistas e debates, e, no período da tarde, sessões dos Grupos de Trabalho. No dia 09/10 (quinta-feira), após a abertura, às 09h, realizou-se o Painel I, dedicado aos desafios da atuação processual diante da inteligência artificial (“Inteligencia artificial y desafios de derechos fundamentales en el marco de la actuación procesal”), com exposição de Andrea Alarcón Peña (Colômbia) e debate conduzido por Caio Augusto Souza Lara. Em seguida, às 11h, ocorreu o Painel II, voltado à proteção ambiental no Sistema Interamericano, abordando a evolução da OC-23 ao novo marco da OC-32, com participação de Soledad Garcia Munoz (Espanha) e Valter Moura do Carmo como palestrantes, sob coordenação de Ricardo Stanziola Vieira. No período da tarde, das 14h às 17h, desenvolveram-se as atividades dos Grupos de Trabalho, em ambiente virtual, com apresentação e discussão das pesquisas aprovadas.

No dia 10/10 (sexta-feira), a programação manteve a organização: às 09h, foi realizado o Painel III, sobre LGPD e a importância da proteção de dados na sociedade de vigilância, com exposições de Laís Furuya e Júlia Mesquita e debate conduzido por Yuri Nathan da Costa Lannes; às 11h, ocorreu o Painel IV, dedicado ao tema da herança digital e à figura do inventariante digital, com apresentação de Felipe Assis Nakamoto e debate sob responsabilidade de Tais Mallmann Ramos. Encerrando o evento, novamente no turno da tarde, das 14h às 17h, seguiram-se as sessões dos Grupos de Trabalho on-line, consolidando o espaço de socialização, crítica acadêmica e amadurecimento das investigações apresentadas.

Ao tornar públicos estes 31 e-books, o II ENDIF reafirma uma convicção essencial: não há futuro democrático para o Direito sem pesquisa científica, sem debate qualificado e sem

compromisso com a verdade metodológica. Em tempos de incerteza — tecnológica, social, ambiental e institucional —, a pesquisa jurídica cumpre um papel civilizatório: ilumina problemas invisibilizados, questiona estruturas naturalizadas, qualifica políticas públicas, tensiona o poder com argumentos e oferece horizontes normativos mais justos.

Registrarmos, por fim, nosso reconhecimento a todas e todos que tornaram possível esta obra coletiva — autores, avaliadores, coordenadores de Grupos de Trabalho, debatedores e equipe organizadora —, bem como às instituições e redes acadêmicas que fortalecem o ecossistema da pesquisa em Direito. Que a leitura desta coletânea seja, ao mesmo tempo, um encontro com o que há de mais vivo na produção científica contemporânea e um convite a seguir construindo, com coragem intelectual e responsabilidade pública, um Direito à altura do nosso tempo.

Belo Horizonte-MG, 16 de dezembro de 2025.

Prof. Dr. Paulo Umberto Stumpf – Reitor do Centro Universitário Dom Helder

Prof. Dr. Franclim Jorge Sobral de Brito – Vice-Reitor e Pró-Reitor de Graduação do Centro Universitário Dom Helder

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara – Pró-Reitor de Pesquisa do Centro Universitário Dom Helder

TRABALHO POR APLICATIVO: A LINHA TÊNUE DO EMPREGO

APP-BASED WORK: THE THIN LINE OF EMPLOYMENT

Luana Helena Antunes Motta

Victor Paulo Ribeiro dos Reis

Resumo

A presente pesquisa investiga a natureza jurídica da relação entre motoristas de aplicativo e as plataformas digitais, questionando se configura ou não um vínculo empregatício. Analisou-se a uberização do trabalho, os requisitos da relação de emprego e a jurisprudência brasileira e internacional. Conclui-se que, apesar de elementos de controle algorítmico, a autonomia e flexibilidade do motorista o aproximam do trabalhador autônomo, sugerindo a necessidade de legislação específica para garantir direitos sem descharacterizar o modelo de negócio

Palavras-chave: Uberização, Subordinação, Autônomo, Motorista de aplicativo, Direito do trabalho

Abstract/Resumen/Résumé

This research investigates the legal nature of the relationship between app-based drivers and digital platforms, questioning whether it constitutes an employment bond. The study analyzed the phenomenon of work 'uberization,' the requirements of the employment relationship, and both Brazilian and international case law. It concludes that, despite elements of algorithmic control, the driver's autonomy and flexibility bring them closer to self-employed workers, suggesting the need for specific legislation to ensure rights without undermining the business model

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Uberization, Subordination, Autonomous, App driver, Labor law

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O presente trabalho aborda a complexa questão da natureza jurídica da relação entre motoristas de aplicativo e as plataformas digitais, investigando se essa modalidade de prestação de serviços se configura ou não como uma relação de emprego. A ascensão da chamada "uberização" no mercado de trabalho brasileiro e global impõe um desafio significativo ao Direito do Trabalho, cujas bases tradicionais foram concebidas em um contexto distinto. Sob tal ótica, revela-se de extrema relevância a investigação desse aspecto no âmbito trabalhista, uma vez que é inegável a necessidade de o Direito acompanhar as inovações tecnológicas e adaptar-se às novas realidades que se apresentam na sociedade.

O cenário atual de desenvolvimento tecnológico reconfigurou profundamente as interações humanas e, consequentemente, o universo do trabalho, introduzindo novas profissões que carecem de uma definição jurídica clara. A figura do motorista de aplicativo, em particular, ganhou destaque no Brasil, impulsionada por altas taxas de desemprego e pela busca por flexibilidade e renda complementar. Nesse sentido, a relevância social e as incertezas jurídicas em torno dessa profissão são inegáveis, tornando imperativo um estudo aprofundado sobre suas consequências no universo trabalhista.

A discussão sobre o enquadramento dos motoristas de aplicativo como empregados ou autônomos é relativamente nova e exige uma análise criteriosa para alcançar uma compreensão adequada e fundamentada. A ausência de um consenso jurídico e a divergência de entendimentos entre os tribunais brasileiros e internacionais evidenciam a necessidade de debater as reverberações dessa profissão na área do Direito do Trabalho, buscando contribuir para a ampliação do debate e uma apreciação mais completa e ponderada da questão.

Para abordar o problema, a pesquisa utilizou uma abordagem qualitativa, empregando os métodos hipotético-dedutivo, dialético e comparativo. As técnicas de pesquisa incluíram a pesquisa bibliográfica, para analisar a doutrina e a literatura sobre o tema, e a pesquisa documental, com foco em leis, acórdãos e posicionamentos atuais do poder judiciário. Essa metodologia permitiu uma análise detalhada e aprofundada dos fenômenos jurídicos e sociais associados à atividade do motorista de aplicativo.

2. DIREITO DO TRABALHO E AS PLATAFORMAS DIGITAIS

É notório que a atividade de motorista de aplicativo configura uma profissão atípica, resultante da inserção da tecnologia no âmbito das relações de trabalho. A "uberização" representa uma releitura moderna das relações de trabalho na economia compartilhada, onde prestadores de serviço e consumidores são conectados por meio de aplicativos. Embora ofereça flexibilidade e potencial de renda, essa modalidade de trabalho frequentemente resulta em

precarização e ausência de proteção social, uma vez que as normas trabalhistas atuais se mostram insuficientes para regulamentar essas novas dinâmicas. A discussão central reside na adequação da legislação existente ou na necessidade de criação de um novo arcabouço legal que contemple as particularidades dessas relações.

2.1 A Relação De Emprego e o Motorista De Aplicativo

A caracterização da relação de emprego no Brasil baseia-se nos requisitos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT): trabalho por pessoa física, pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e, crucialmente, a subordinação. No caso dos motoristas de aplicativo, a presença desses elementos é objeto de intenso debate. Argumentos favoráveis ao vínculo empregatício apontam para a subordinação algorítmica, na qual as plataformas exercem controle sobre a distribuição de corridas, avaliações e preços, além da onerosidade e não eventualidade para muitos motoristas. Contudo, a defesa da autonomia ressalta a flexibilidade de horários, a possibilidade de recusa de corridas e a liberdade de trabalhar para múltiplas plataformas. Essa dualidade de características dificulta o enquadramento em modelos jurídicos preexistentes.

Os defensores do reconhecimento da relação de emprego entre motoristas de aplicativo e plataformas digitais sustentam que estão presentes os requisitos do artigo 3º da CLT, especialmente a subordinação. Para tanto, invocam a teoria da subordinação estrutural, segundo a qual o motorista integra a dinâmica empresarial, submetendo-se às diretrizes do aplicativo. Destacam-se ainda fatores como a fixação de preços e formas de pagamento pela plataforma, a imposição de padrões de atendimento e a aplicação de penalidades, inclusive com possibilidade de exclusão, caracterizando a chamada subordinação algorítmica.

Ademais, argumenta-se que os motoristas encontram-se em posição de hipossuficiência, o que reforçaria a necessidade de proteção jurídica. Não obstante, reconhece-se que a atividade possui peculiaridades que a afastam do modelo clássico de emprego, pois não há jornada fixa nem obediência direta a um superior hierárquico. Assim, trata-se de uma relação sui generis, que não se confunde totalmente com a do empregado tradicional, mas tampouco revela autonomia plena, impondo ao ordenamento a necessidade de definição clara para garantir segurança jurídica e previsibilidade.

Em contrapartida, aqueles que defendem a inexistência de vínculo empregatício entre motoristas de aplicativo e plataformas digitais destacam os diversos traços de autonomia presentes na atividade. O condutor possui liberdade para definir dias e horários de trabalho, quantidade de corridas, além de arcar com seus próprios instrumentos de trabalho, como veículo e celular. Não há obrigação de manter o aplicativo ligado, nem metas fixadas, revelando

maior semelhança com o trabalhador autônomo. A avaliação dos clientes é vista apenas como forma de garantir qualidade do serviço, não configurando poder disciplinar do empregador.

Ademais, questiona-se até mesmo a onerosidade, já que há dúvida se é o motorista quem remunera a plataforma pela intermediação ou se ocorre o inverso. Considerando tais fatores, ressaltam que a subordinação estrutural ou algorítmica não basta para caracterizar o vínculo, pois a realidade demonstra autonomia significativa. Portanto, é evidente a existência de duas correntes distintas, ambas com argumentos sólidos em seu favor.

2.2 – Discussão no âmbito internacional

A discussão sobre a natureza empregatícia dos motoristas de aplicativo é um tema global e de longa data, com debates amadurecidos em diversos países antes de sua plena incorporação no Brasil. Essa modalidade profissional, característica da era digital, levanta complexas questões jurídicas que desafiam as estruturas trabalhistas tradicionais. Uma análise aprofundada de como os sistemas judiciais ao redor do mundo têm enfrentado essa problemática é crucial para entender o cenário atual. A busca por um enquadramento adequado visa equilibrar a inovação tecnológica com a proteção social dos trabalhadores, um dilema central para o futuro do trabalho. A uniformização de posicionamentos ainda se mostra um desafio significativo, dada a diversidade de contextos legais e sociais. É fundamental compreender as nuances dessa discussão para propor soluções eficazes.

No Reino Unido, a Suprema Corte reconheceu direitos trabalhistas aos motoristas da Uber, garantindo-lhes salário mínimo, férias remuneradas e contribuições para a pensão, uma decisão que a empresa estendeu a todos os seus motoristas no país. Contudo, no Brasil, a Uber declinou aplicar tal entendimento, alegando que a maioria dos tribunais brasileiros não reconhece o vínculo empregatício, evidenciando a divergência de interpretações jurídicas internacionais.

Na França, o status de autônomo foi considerado fictício pelo tribunal de cassação, afirmando a subordinação pela impossibilidade de os motoristas construírem clientela ou definirem tarifas. Essa decisão impactou significativamente os custos operacionais da empresa no país, gerando um precedente importante. A análise comparativa dessas decisões revela a complexidade do tema, pois cada jurisdição busca sua própria resposta para o fenômeno da uberização.

Em contraste, nos Estados Unidos, a Proposição 22 da Califórnia classificou os trabalhadores de plataformas digitais como independentes, demonstrando a diversidade de abordagens regulatórias. Essa disparidade global ressalta a necessidade de se repensar as

categorias jurídicas existentes, ou até mesmo criar novas, que possam oferecer direitos básicos aos motoristas sem descaracterizar a flexibilidade do modelo de negócio.

A preocupação central reside em garantir dignidade e proteção em situações como acidentes, evitando o desamparo total desses trabalhadores. O objetivo é buscar um equilíbrio entre autonomia e segurança social para essa nova categoria profissional, promovendo um debate contínuo. É fundamental construir um arcabouço jurídico adequado aos desafios da era digital, que conte com as particularidades dessas relações de trabalho emergentes.

3. PARASSUBORDINAÇÃO E O CENÁRIO ATUAL

Até o presente momento, a análise desenvolvida deteve-se, sobretudo, em examinar se a relação estabelecida entre o motorista de aplicativo e a plataforma digital pode ser enquadrada como vínculo empregatício nos moldes tradicionais consagrados pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Impõe-se, entretanto, reconhecer que o Direito do Trabalho, enquanto ramo jurídico dinâmico e intrinsecamente conectado às transformações sociais e econômicas, deve acompanhar a evolução das novas modalidades de prestação de serviços, em especial diante dos desafios oriundos da economia digital. Nesse cenário, ganha relevo o conceito de parassubordinação, já consolidado em alguns ordenamentos jurídicos estrangeiros, que se apresenta como categoria intermediária entre o trabalho autônomo e a relação de emprego subordinado.

Nesse sentido, conceitua Amauri Mascaro Nascimento:

Parassubordinação se concretiza nas relações de natureza contínua, nas quais os trabalhadores desenvolvem atividades que se enquadram nas necessidades organizacionais dos tomadores de seus serviços, contribuindo para atingir o objeto social do empreendimento, quando o trabalho pessoal deles seja colocado, de maneira predominante, à disposição do contratante, de forma contínua. (nascimento, 2013, p. 322)

Na parassubordinação, não se verifica a configuração clássica da relação de emprego. Todavia, em regra, o prestador de serviços mantém certa dependência econômica em relação ao tomador. Exemplificativamente, podem-se citar o representante comercial, a manicure em parceria com a proprietária do salão ou, ainda, o personal trainer que atua em cooperação com o dono da academia.

Trata-se de uma alternativa normativa capaz de oferecer resposta inovadora e equilibrada à realidade dos motoristas de aplicativo, ao conjugar a necessária proteção social com a preservação da flexibilidade que caracteriza tal modelo de negócios. Sob essa perspectiva, a parassubordinação apresenta-se como solução juridicamente viável para disciplinar essa nova realidade laboral, ao conciliar a flexibilidade intrínseca à atividade com a garantia de um patamar mínimo de proteção social.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise aprofundada da relação entre motoristas de aplicativo e plataformas digitais revela que, embora existam elementos de controle por parte das empresas, a autonomia e a flexibilidade inerentes à atividade predominam, afastando a configuração de uma relação de emprego nos moldes tradicionais da CLT. A solução para a proteção social desses trabalhadores não reside, portanto, na mera subsunção às normas celetistas, mas sim na elaboração de uma legislação específica que reconheça as particularidades da uberização. Tal legislação deveria buscar um equilíbrio entre a garantia de direitos mínimos e a preservação da inovação e flexibilidade que caracterizam esse novo modelo de trabalho, evitando a descaracterização do negócio e seus potenciais impactos negativos no mercado de trabalho e na economia.

A discussão permanece aberta e exige um debate contínuo para a construção de um arcabouço jurídico adequado aos desafios da era digital. Assim, a tentativa de enquadrar essa nova forma de trabalho nas rígidas regras da CLT revela-se inadequada, impondo a necessidade de soluções jurídicas alternativas que contemplem as peculiaridades do trabalho em plataformas digitais. Em suma, a autonomia e flexibilidade do trabalho por aplicativo afastam o vínculo empregatício tradicional, exigindo a criação de um novo arcabouço jurídico que harmonize a inovação com a proteção social, sem descaracterizar a essência dessa nova modalidade

REFERÊNCIAS

BRASIL, Projeto de Lei Nº 3797 de 15 de julho de 2020, **Institui o Marco Regulatório para Contratação de prestadores de serviços de aplicativos de entrega e motoristas**. Diário Oficial da União.

BRASIL, Projeto de Lei Nº 5756 de 20 de outubro de 2019, Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, **que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana para garantir direitos mínimos aos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros e entregadores de aplicativo**. Diário Oficial da União.

BRASIL, Projeto de Lei Nº 6423 de 11 de dezembro de 2019, Altera a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, para dispor sobre a **relação de emprego entre empresas e empregados que prestam serviços de transporte de passageiros ou entrega de mercadorias por meio de aplicativos**. Diário Oficial da União.

BRASIL, Projeto de Lei Nº 6423 de 28 de junho de 2021, **Estabelece condições de trabalho nas atividades de entrega de produtos ou serviços por via de plataformas digitais e altera a Lei nº 12.009**, de 29 de julho de 2009. Diário Oficial da União.

CHAVES, José Eduardo de Resende. **Motorista do Uber poderá ser considerado empregado no Brasil**. 2016. Disponível em: Motorista do Uber poderá ser considerado empregado no Brasil . Acesso em: 07 março. 2025.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho.** 18. ed. São Paulo: LTr, 2019.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. Iniciação ao direito do trabalho. 42. ed. São Paulo: LTr, 2019.

POELL, T.; NIEBORG, D.; VAN DIJCK, J. **Platformisation. Internet Policy Review**, v. 8, n. 4, 2019.

TILT. **Uber ameaça parar na Califórnia, mas recua depois de decisão favorável.** tilt, 2020. Disponível em: <https://revisaotrabalhista.net.br/2019/06/02/lei-da-california-reconhecemotoristas-de-aplicativos-como-empregados/>. Acesso em: 21 setembro de 2025.

UBER perde batalha na Suprema Corte do Reino Unido sobre direitos de motoristas: Justiça decidiu que um grupo de motoristas tem direito a direitos trabalhistas, como o salário mínimo. Aplicativo disse que decisão não se aplica para os trabalhadores atuais.[S. l.], 19 fev. 2021. Disponível em:
<https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/02/19/uber-perde-batalha-nasuprema-corte-do-reino-unido-sobre-direitos-de-motoristas.ghtml>. Acesso em: 10 setembro. 2025.