Cognitio Juris
ISSN 2236-3009

RESPONSABILIDADE PREVIDENCIÁRIA NA UBERIZAÇÃO: O EMBATE ENTRE TST E STF E A QUESTÃO DE “QUEM PAGA A CONTA?”

SOCIAL SECURITY LIABILITY IN UBERIZATION: THE CLASH BETWEEN THE SUPERIOR LABOR COURT (TST) AND THE SUPREME FEDERAL COURT (STF) AND THE QUESTION OF “WHO PAYS THE BILL?”

RESPONSABILIDAD DE LA SEGURIDAD SOCIAL EN LA UBERIZACIÓN: EL CHOQUE ENTRE EL TRIBUNAL SUPERIOR DEL TRABAJO (TST) Y EL TRIBUNAL SUPREMO FEDERAL (STF) Y LA CUESTIÓN DE “¿QUIÉN PAGA LA FACTURA?”

Artigo submetido em 19 de novembro de 2026
Artigo aprovado em 20 de novembro de 2026
Artigo publicado em 20 de novembro de 2026

Cognitio Juris
Volume 16 – Número 59 – 2026
ISSN 2236-3009

.

Autor:
Erimar Alves dos Santos[1]
Carlos Francisco do Nascimento[2]

.

RESUMO: O presente trabalho aborda a precarização do trabalho mediado por plataformas digitais, com ênfase na responsabilidade previdenciária e acidentária na uberização. Considerando o conflito jurisprudencial entre o Tribunal Superior do Trabalho (TST) e o Supremo Tribunal Federal (STF), o estudo investiga a externalização dos custos sociais. A metodologia fundamenta-se em pesquisa bibliográfica e documental, incluindo análise jurisprudencial, dos debates da Audiência Pública nº 43 do STF e do Projeto de Lei Complementar nº 12/2024. Os resultados indicam que, sob a aparência de uma relação de prestação de trabalho autônomo, as plataformas transferiram os riscos do negócio aos trabalhadores, resultando em um colapso protetivo: a proporção de motoristas que prestam o serviço de transporte de passageiros contribuintes para o INSS caiu de 47% em 2015 para 24% em 2023, enquanto os custos hospitalares de motociclistas atingiram R$ 167 milhões ao SUS em 2021, segundo dados apresentados pela Defensoria Pública da União (DPU) durante a Audiência Pública nº 43 do STF. Conclui-se que o afastamento do vínculo de emprego pelo STF, fundamentado em precedentes de terceirização entre empresas, consolida um cenário crítico para a previdência social, no qual as corporações privatizam os lucros e o Estado assume os prejuízos sociais.

PALAVRAS-CHAVE: Uberização, Subordinação algorítmica, Responsabilidade previdenciária, Custo social.

ABSTRACT: The present work addresses the precariousness of work mediated by digital platforms, with an emphasis on social security and occupational accident liability in uberization. Considering the jurisprudential conflict between the Superior Labor Court (TST) and the Supreme Federal Court (STF), the study investigates the externalization of social costs. The methodology is based on bibliographic and documentary research, including jurisprudential analysis, the debates of Public Hearing No. 43 of the STF, and Supplementary Bill No. 12/2024. The results indicate that, under the guise of an autonomous work relationship, platforms transferred business risks to workers, resulting in a protective collapse: the proportion of passenger transport drivers contributing to the INSS fell from 47%

in 2015 to 24% in 2023, while hospital costs for motorcyclists reached R$ 167 million to the SUS in 2021, according to data presented by the Public Defender's Office (DPU) during Public Hearing No. 43 of the STF. It is concluded that the dismissal of the employment relationship by the STF, based on precedents of business-to-business outsourcing, consolidates a critical scenario for social security, in which corporations privatize profits and the State assumes the social losses.

KEYWORDS: Uberization, Algorithmic subordination, Social security liability, Social cost.

RESUMEN: El presente trabajo aborda la precarización del trabajo mediado por plataformas digitales, con énfasis en la responsabilidad previsional y de accidentes en la uberización. Considerando el conflicto jurisprudencial entre el Tribunal Superior del Trabajo (TST) y el Supremo Tribunal Federal (STF), el estudio investiga la externalización de los costos sociales. La metodología se fundamenta en investigación bibliográfica y documental, incluyendo análisis jurisprudencial, los debates de la Audiencia Pública N° 43 del STF y el Proyecto de Ley Complementaria N° 12/2024. Los resultados indican que, bajo la apariencia de una relación de prestación de trabajo autónomo, las plataformas transfirieron los riesgos del negocio a los trabajadores, resultando en un colapso protector: la proporción de conductores que prestan el servicio de transporte de pasajeros contribuyentes al INSS cayó del 47% en 2015 al 24% en 2023, mientras que los costos hospitalarios de motociclistas alcanzaron los R$ 167 millones para el SUS en 2021, según datos presentados por la Defensoría Pública de la Unión (DPU) durante la Audiencia Pública N° 43 del STF. Se concluye que el rechazo de la relación laboral por parte del STF, fundamentado en precedentes de subcontratación entre empresas, consolida un escenario crítico para la seguridad social, en el cual las corporaciones privatizan las ganancias y el Estado asume las pérdidas sociales.

PALABRAS CLAVE: Uberización, Subordinación algorítmica, Responsabilidad previsional, Costo social.

1. Introdução

O advento do capitalismo de plataforma alterou substancialmente a morfologia do trabalho no século XXI. Sob a roupagem de uma pretensa economia do compartilhamento (*sharing economy*), corporações transnacionais de tecnologia consolidaram um modelo de negócios disruptivo baseado na intermediação de serviços, transferindo aos trabalhadores a integralidade dos custos operacionais e dos riscos da atividade econômica. A doutrina especializada denuncia que essa dinâmica não passa de uma forma agressiva de precarização laboral, camuflada pelo léxico do empreendedorismo.

Neste contexto, consolida-se o que Abílio (2019) denomina a redução do indivíduo a um "trabalhador *just-in-time*", ou seja, um autogerente subordinado que arca com os próprios custos de produção, sendo ativado e utilizado pelas empresas na exata medida das flutuações e demandas do mercado.

No Brasil, esse cenário de desregulamentação arquitetada culminou em um intenso embate jurídico. De um lado, a Justiça do Trabalho tem reconhecido o vínculo empregatício com base na subordinação algorítmica, amparando-se na primazia da realidade. De outro lado, o Supremo Tribunal Federal (STF) tem se posicionado pela cassação dessas sentenças, defendendo a validade de arranjos contratuais alternativos sob o argumento da livre iniciativa.

Diante da pendência do julgamento, com repercussão geral, pelo STF do Tema 1.291, Recurso Extraordinário 1.446.336, retirado de pauta em junho de 2026 e ainda sem tese firmada, o presente estudo erige-se a partir da seguinte problematização: ao afastar-se o vínculo de emprego e enquadrar motoristas e entregadores de aplicativos como meros parceiros comerciais autônomos, quem paga a conta da seguridade social, do desgaste físico e dos infortúnios laborais decorrentes dessa atividade? O objetivo é analisar a "uberização" sob o enfoque da responsabilidade previdenciária e acidentária, evidenciando as

consequências desse colapso protetivo.

2. Referencial Teórico

2.1. O Mito da Autonomia e a Subordinação Algorítmica

A narrativa adotada pelas plataformas digitais baseia-se na premissa de que atuam apenas como empresas de tecnologia focadas em conectar oferta e demanda, caracterizando o trabalhador como um parceiro independente. Contudo, a realidade fática revela que a subordinação tradicional, caracterizada pela obediência às ordens de um chefe físico, foi meticulosamente substituída pela programação de software, fenômeno conhecido como subordinação algorítmica.

Nesta dinâmica, o trabalhador lida com exigências contínuas e invisíveis. Fincato e Wünsch (2020) observam que o trabalhador atual passa a atuar como se fosse um computador programável, sendo instantaneamente bombardeado por sinais e diretrizes para cumprir objetivos. É o algoritmo que gere a força de trabalho, pois é ele que determina a distribuição das corridas, fixa o preço dinâmico unilateralmente e impõe punições, traduzidas em suspensões temporárias ou banimentos do aplicativo.

Desmistificando o pretenso véu de liberdade, Rocha e Silva (2021), amparados na teoria de Alain Supiot, advertem que a autonomia concedida nas plataformas não passa de uma "autonomia na subordinação", operando sob uma lógica de "liberdade programada" em que os trabalhadores não agem livremente, mas apenas exprimem as reações e metas esperadas pelo algoritmo. Longe de representar uma lacuna jurídica, o art. 6º, parágrafo único, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) já equipara os meios telemáticos e informatizados de comando aos meios pessoais e diretos de supervisão para fins de reconhecimento do vínculo jurídico.

2.2. O Embate Jurisprudencial e a Externalização do Custo Social

Ao analisar o contexto de trabalho por aplicativos, as instâncias trabalhistas e, em especial, a 8ª Turma do TST têm reconhecido que a suposta autonomia é ilusória, destacando que o poder de conectar, desconectar, pontuar e precificar o serviço é exclusivo da plataforma, evidenciando a dependência econômica do trabalhador frente ao monopólio dos meios produtivos e informacionais.

O acórdão da 8ª Turma do TST recorrido no Recurso Extraordinário 1.446.336/RJ, que originou o Tema 1.291 do STF, rechaçou de forma incisiva a tese da autonomia absoluta e o enquadramento dessas companhias como meras fornecedoras de *software*. Sua ementa foi transcrita pela Procuradoria-Geral da República (PGR) na manifestação em que, sem adentrar o mérito da controvérsia, defendeu o reconhecimento da repercussão geral por se tratar de "questão nova e socialmente relevante, decorrente da utilização das tecnologias contemporâneas como meio de arregimentação de mão de obra" (Brasil, 2023, p. 26). Segundo a ementa do acórdão:

A UBER, empresa americana que originalmente se chamava UBERTAXI, não é empresa de aplicativos porque não vive de vender tecnologia digital para terceiros. O que ela vende é transporte, em troca de percentual sobre as corridas e por meio de aplicativo desenvolvido para ela própria. Cabeleireiros e manicures, quando mudam de salão, a clientela vai atrás. Os motoristas de táxi buscam passageiros e formam clientela. Motoristas de UBER têm seus veículos por ela classificados, seguem regras rígidas, não formam clientela, não fixam preço, têm sua localização, trajetos e comportamento controlados e, quando são excluídos do aplicativo sobre o qual não têm qualquer ingerência, ficam sem trabalho (Brasil, 2023, p. 3-4).

De acordo com Leme (2018), contrariando tal materialidade, a jurisprudência do STF tem se baseado nos princípios da livre iniciativa e no entendimento firmado em precedentes sobre terceirização empresarial, como a ADPF 324[3] e a ADC 48[4], para afastar a incidência da CLT. Ocorre que tais precedentes julgavam a terceirização lícita entre empresas constituídas

no modelo B2B[5] ou o transporte de cargas, situações fáticas frontalmente distintas da dependência algorítmica a que se sujeita a pessoa física hipossuficiente perante as plataformas.

A precarização decorrente deste modelo impacta severamente o meio ambiente de trabalho. Submetidos ao que se convencionou chamar de "telepressão", os trabalhadores realizam jornadas exaustivas para garantir o mínimo de sobrevivência, estando constantemente expostos a sinistros e ao risco de adoecer. Sem o reconhecimento do vínculo, todos os custos de saúde, invalidez e letalidade são descarregados nas costas do trabalhador e, inevitavelmente, socializados com a sociedade e com o Estado.

2.3. O Cenário Internacional

Contrariando a linha defensiva da jurisprudência predominante na mais alta Corte do Brasil, diversas democracias globais têm adotado postura diversa. Conforme ressalta Kalil (2020), a própria Corte de Justiça da União Europeia, no Processo C-434/15[6], já assentou que o serviço de intermediação da Uber deve ser considerado "parte integral de um serviço geral, cujo principal componente é o serviço de transporte", e não um mero serviço de sociedade de informação.

No mesmo sentido, outros tribunais superiores, como os da França, do Reino Unido, da Suíça e da Espanha, também proferiram decisões que rechaçaram a tese da autonomia absoluta, reconhecendo a existência de poder diretivo das plataformas. Destaca-se a recente Diretiva da União Europeia (2024/2831)[7], que instituiu a presunção legal de relação de emprego (laboralidade) quando se verificam indícios de direção e controle por meio do aplicativo. Tais avanços demonstram que a inovação tecnológica não deve e não pode ser sinônimo de retrocesso dos direitos fundamentais.

No âmbito da Organização Internacional do Trabalho (OIT), a 114ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho adotou, em 12 de junho de 2026, a Convenção nº 193, sobre o

trabalho decente na economia de plataformas. Seu art. 12 determina que os Estados-membros garantam aos trabalhadores de plataformas digitais acesso à proteção da seguridade social, “em condições que não sejam menos favoráveis do que as aplicáveis a outros trabalhadores com a mesma classificação de situação no emprego” (Organização Internacional do Trabalho, 2026, p. 5). A aprovação do instrumento repercutiu diretamente no Brasil. Em despacho de 23 de junho de 2026, proferido no Recurso Extraordinário nº 1.446.336, o Ministro Edson Fachin, Presidente do Supremo Tribunal Federal, reconheceu que a notícia da aprovação da Convenção nº 193 “qualifica-se juridicamente como fato superveniente apto a demandar a aplicação do que dispõem o art. 933 do Código de Processo Civil” e determinou “a retirada do feito da pauta da sessão presencial ordinária do Plenário, da quarta-feira, dia 24 de junho de 2026” (Brasil, 2026b, p. 5).

3. Metodologia

A metodologia adotada neste artigo consiste em pesquisa bibliográfica e documental, com abordagem qualitativa-descritiva. O arcabouço teórico fundamenta-se na sociologia do trabalho e no direito material. Como fontes primárias para a análise empírica, foram examinadas normas legislativas brasileiras, o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 e as transcrições oficiais da 43ª Audiência Pública do STF, convocada para o Tema 1.291. Esses documentos possibilitaram a análise de dados estatísticos oficiais sobre o déficit de custeio previdenciário e o confronto de narrativas entre as plataformas e os órgãos de proteção social.

4. Resultados e Discussões

4.1. O Colapso Previdenciário e a Fatura do SUS: A Audiência Pública nº 43

A Audiência Pública nº 43 do STF evidenciou, materialmente, os custos nefastos da validação da falsa autonomia. As evidências apresentadas à Corte confirmam que a suposta “liberdade” tem se traduzido em um rombo fiscal e sanitário insustentável. O representante

do Instituto Brasileiro de Direito Previdenciário (IBDP), com base em dados do IPEA, denunciou, no plenário da Suprema Corte, a queda vertiginosa da cobertura social. Segundo ele:

Apesar da falta de transparência, os dados já mencionados aqui, obtidos pelo IBGE, analisados pelo Ipea, falam numa queda de contribuintes desses trabalhadores da ordem de 47,8% de 2015, o número, para 24,8% em 2023. Um a cada quatro trabalhadores contribui para a Previdência Social; um quarto apenas (Brasil, 2024a, p. 120).

A informalidade crônica faz com que a esmagadora maioria desses trabalhadores atue sem o manto protetivo do INSS em casos de acidentes e óbitos. Os debates expuseram, ainda, por intermédio da Defensoria Pública da União, que as internações de motociclistas vitimados no trânsito geraram um custo direto ao Sistema Único de Saúde (SUS) de R$ 167.000.000,00 (cento e sessenta e sete milhões de reais) somente em 2021 (Brasil, 2024a, p. 35). Desta forma, resta cristalino que a plataforma digital se apropria do lucro da atividade de forma global e privatizada, enquanto os riscos inerentes à operação (invalidez, cirurgias e pensão por morte) são despejados sobre a assistência social e os cofres públicos.

Os dados apresentados pela Defensoria Pública da União, com base em estudo do Ipea, apontam a mesma tendência entre os entregadores: o percentual dos que contribuíam para a Previdência Social caiu de 54% em 2016 para 27% em 2022 (Brasil, 2024a, p. 33). A pesquisa do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), realizada com 1.500 motoristas e 1.500 entregadores, indicou que, entre os que trabalham exclusivamente com plataformas, 56% dos motoristas e 58% dos entregadores não tinham nenhuma contribuição previdenciária (Brasil, 2024a, p. 344-346).

O risco a que esses trabalhadores estão expostos também foi documentado. Levantamento da Fundacentro e da Universidade Federal da Bahia, citado pela Defensoria Pública da União, apontou que 58% dos motoristas e entregadores entrevistados relataram ter sofrido

acidentes de trânsito, adoecimento, assalto, agressão ou tiro enquanto trabalhavam para as empresas (Brasil, 2024a, p. 34). Dados do Ministério da Saúde, que não distinguem os trabalhadores de plataforma dos demais motociclistas, mostram que as internações de motociclistas por lesões de trânsito subiram de 70.508 em 2011 para 115.709 em 2021 (Brasil, 2024a, p. 34-35). Na abertura da audiência, o Presidente do Tribunal Superior do Trabalho sintetizou o problema:

Morrem dois motoqueiros por dia em São Paulo por acidente de trânsito, e é preciso que haja segurança. E a segurança se dá com o seguro de acidente de trabalho, e seguros também de remuneração no infortúnio (Brasil, 2024a, p. 14).

4.2. O PLP 12/2024 e o Fracasso do Modelo de Desregulamentação

Pressionado pela inviabilidade de um sistema que não injeta recursos na seguridade social, o Poder Executivo apresentou o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024, visando à criação da categoria híbrida de "trabalhador autônomo por plataforma" no transporte de passageiros.

A própria Exposição de Motivos (EMI nº 00001/2024) do PLP confessa a gravidade do cenário atual, justificando a intervenção estatal pela "garantia dos direitos previdenciários, essencial para assegurar a proteção social" e pela implementação de "mecanismos de controle e fiscalização das atividades das empresas operadoras de aplicativos, visando coibir práticas abusivas, discriminação e precarização do trabalho" (Brasil, 2024b).

Nesse sentido, o projeto tenta solucionar a crise obrigando as plataformas a assumirem uma cota patronal de 20% ao INSS, enquanto o trabalhador concorreria com 7,5% de recolhimento, ambas as alíquotas incidentes sobre salário de contribuição equivalente a 25% do valor bruto auferido no mês, conforme o art. 10, caput e §§ 1º e 2º, do projeto.

O modelo proposto, porém, não altera a proteção acidentária. Ao manter o motorista como contribuinte individual, o projeto o deixa fora do rol do art. 18, § 1º, da Lei nº 8.213/1991,

que, na redação dada pela Lei Complementar nº 150/2015, dispõe que “somente poderão beneficiar-se do auxílio-acidente os segurados incluídos nos incisos I, II, VI e VII do art. 11 desta Lei”, isto é, o empregado, o empregado doméstico, o trabalhador avulso e o segurado especial. O projeto também não prevê contribuição destinada ao financiamento dos benefícios decorrentes dos riscos ambientais do trabalho, nos moldes do art. 22, II, da Lei nº 8.212/1991, que incide apenas sobre as remunerações pagas aos segurados empregados e trabalhadores avulsos. Assim, mesmo com a cota patronal, o trabalhador que sofrer acidente e ficar com sequela permanente continuará sem a indenização previdenciária correspondente.

Ao propor esse modelo legal de custeio compartilhado, o Estado brasileiro reconhece a insuficiência do discurso de “parceria”, admitindo e até mesmo confessando que a exclusividade do ônus sobre os trabalhadores é insustentável. Contudo, a criação dessa “terceira via” afasta o trabalhador da proteção integral da CLT e tem sido amplamente criticada por representar o risco de legitimar a precarização, em vez de enfrentá-la.

O debate legislativo, contudo, deslocou-se para o Projeto de Lei Complementar nº 152/2025, que abrange também os entregadores. O substitutivo apresentado pelo relator na comissão especial, Deputado Augusto Coutinho, em 7 de abril de 2026, mantém o enquadramento do trabalhador como contribuinte individual e a contribuição patronal de 20% sobre base equivalente a 25% da remuneração bruta (Brasil, 2026a). O parecer, contudo, ainda não foi votado, e a proposição encontra-se pronta para pauta na comissão especial (Brasil, 2025).

5. Conclusão

A análise evidencia que as plataformas digitais, sob a retórica da economia do compartilhamento, utilizam o gerenciamento algorítmico para intensificar e aprofundar a sujeição, a vigilância e a dependência do trabalhador. Em vez de representar uma inovação empreendedora, a dinâmica do “trabalhador *just-in-time*” enquadra-se no conceito

contemporâneo de subordinação por meios telemáticos e informatizados.

A defesa irrestrita e condicional da “autonomia”, respaldada pelas decisões do Supremo Tribunal Federal que afastam o vínculo empregatício, tem funcionado como instrumento de externalização dos custos da nova economia. Dessa forma, consolidou-se, com o aval do Judiciário, uma situação de falência protetiva, pois, com a taxa de contribuição reduzida a 24%, a proteção social tornou-se insuficiente. O custo de R$ 167.000.000,00 (cento e sessenta e sete milhões de reais) em internações pelo SUS evidencia que as corporações transnacionais obtêm lucros com a exploração algorítmica da força de trabalho, enquanto a sociedade e o Estado brasileiro assumem os prejuízos decorrentes.

Assim, o embate ainda pendente de julgamento no Tema 1.291 pelo STF e a regulação proposta pelo PLP 12/2024 e pelo PLP 152/2025 evidenciam que o Brasil enfrenta um grande dilema, qual seja, garantir a adaptação protetiva e a valorização do trabalho diante dos arranjos da Indústria 4.0, ou consolidar um retrocesso interpretativo que privatiza os lucros tecnológicos e transfere à sociedade os custos da invalidez, da exaustão e da morte dos trabalhadores informais da nova economia.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado**. Psicoperspectivas, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 1-11, nov. 2019. Disponível em: https://www.psicoperspectivas.cl/index.php/psicoperspectivas/article/view/1674. Acesso em: 15 jan. 2026.

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

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**.

Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 22 fev. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei Complementar nº 152, de 2025**. Ficha de tramitação. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2025. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2537739. Acesso em: 20 nov. 2026.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Comissão Especial sobre Regulamentação dos Trabalhadores por App (PLP 152/25). **Parecer do Relator n. 2 (PRL 2 PLP15225) e Substitutivo ao Projeto de Lei Complementar nº 152, de 2025**. Relator: Dep. Augusto Coutinho. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 7 abr. 2026a. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2614052. Acesso em: 20 nov. 2026.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília, DF: Presidência da República, 1943. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452compilado.htm. Acesso em: 10 mar. 2026.

BRASIL. **Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre a organização da Seguridade Social, institui Plano de Custeio, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1991a. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8212cons.htm. Acesso em: 20 nov. 2026.

BRASIL. **Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1991b. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm. Acesso em: 20 nov. 2026.

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Presidência da República, 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm. Acesso em: 05 fev. 2026.

BRASIL. **Lei nº 14.297, de 5 de janeiro de 2022**. Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo [...]. Brasília, DF: Presidência da República, 2022. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/lei/l14297.htm. Acesso em: 18 jan. 2026.

BRASIL. Ministério Público Federal. **Manifestação da Procuradoria-Geral da República no Recurso Extraordinário 1.446.336/RJ**. Brasília, DF: MPF, 13 dez. 2023. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=6679823. Acesso em: 12 mar. 2026.

BRASIL. Presidência da República. **Projeto de Lei Complementar 12, de 2024**. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos [...]. Brasília, DF: Presidência da República, **2024b**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Projetos/Ato_2023_2026/2024/PLP/plp-012.htm. Acesso em: 02 mar. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Transcrições da 43ª Audiência Pública: Reconhecimento de vínculo empregatício entre motorista de aplicativo [...] RE 1.446.336 (Tema 1.291)**. Relator: Ministro Edson Fachin. Brasília, DF: STF, 9 e 10 dez. **2024a**. Disponível em: https://www.stf.jus.br/arquivo/cms/audienciasPublicas/anexo/AudinciaPblica43Transcrio.pdf. Acesso em: 20 fev. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Repercussão Geral no Recurso Extraordinário 1.446.336 Rio de Janeiro**. Relator: Min. Edson Fachin. Brasília, DF: STF, 1 mar. 2024. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=6679823. Acesso em: 14 jan. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário 1.446.336/RJ**. Despacho de retirada de pauta. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrida: Viviane Pacheco Camara. Relator: Min. Edson Fachin. Brasília, DF, 23 jun. 2026b. Documento assinado digitalmente, código de autenticação B9E7-04C1-B243-1DA9. Disponível em: http://www.stf.jus.br/portal/autenticacao/autenticarDocumento.asp. Acesso em: 20 nov. 2026.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. **O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XIX**. Revista eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da Bahia, Salvador, v. 9, n. 13, p. 177-207, maio 2021.

FINCATO, Denise Pires; WÜNSCH, Guilherme. **Subordinação algorítmica: caminho para o direito do trabalho na encruzilhada tecnológica?** Revista TST, São Paulo, v. 86, n. 3, p. 40-57, jul./set. 2020.

KALIL, Renan Bernardi. **A regulação do trabalho via plataformas digitais**. São Paulo: Blucher, 2020.

LEME, Ana Carolina Reis Paes. **Da máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça pela via de direitos dos motoristas da Uber**. 2018. 157 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2018. Disponível em: https://hdl.handle.net/1843/40138. Acesso em: 08 fev. 2026.

MELO, Sandro Nahmias; LEITE, Karen Rosendo de Almeida. **Direito à Desconexão do**

Trabalho: Obra Revista e Ampliada Teletrabalho, Uberização, Infoxicação e Reflexos da pandemia. 2. ed. São Paulo: LTr, 2021.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Convenção nº 193, sobre o trabalho decente na economia de plataformas**. Adotada na 114ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho. Genebra: OIT, 12 jun. 2026. Disponível em: https://concordia.itamaraty.gov.br/acordo/13320. Acesso em: 20 nov. 2026.

ROCHA, Cláudio Jannotti da; SILVA, Thais Borges da. **O uberizado, a subordinação e a liberdade: reflexões fundamentais para o direito do trabalho**. Revista Jurídica Luso-Brasileira (RJLB), Lisboa, Ano 7, n. 6, p. 389-419, 2021.

SLEE, Tom. **Uberização: a nova onda do trabalho precarizado**. Tradução de João Peres. São Paulo: Editora Elefante, 2017.

UNIÃO EUROPEIA. **Diretiva (UE) 2024/2831 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à melhoria das condições de trabalho em plataformas digitais**. Jornal Oficial da União Europeia, Bruxelas, 2024. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=OJ:L_202402831. Acesso em: 21 mar. 2026.

---

[1]Graduando em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN/CERES).

[2]Doutor em Ciências Sociais. Professor do curso de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN/CERES).

[3]https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=4620584

[4]https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5245418

[5]Sigla em inglês para Business-to-Business, que designa as relações e transações comerciais realizadas diretamente entre duas empresas

[6]https://infocuria.curia.europa.eu/tabs/affair?lang=pt&sort=AFF_NUM-DESC&searchTerm=%22C-434%2F15%22&publishedId=C-434%2F15

[7]https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/2831/oj