

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA
CAMPUS GOVERNADOR VALADARES
CURSO DE DIREITO**

RAILANDER HENRIQUE FERREIRA DOS SANTOS

A AUTONOMIA A UM CLIQUE DA SUBORDINAÇÃO:

As implicações do projeto de lei nº 12 de 2024 sobre o trabalho em plataformas digitais de transporte individual privado.

Governador Valadares

2025

Railander Henrique Ferreira dos Santos

A AUTONOMIA A UM CLIQUE DA SUBORDINAÇÃO:

As implicações do projeto de lei nº 12 de 2024 sobre o trabalho em plataformas digitais de transporte individual privado.

Trabalho de Conclusão de Curso, na modalidade de Artigo Científico, apresentado ao curso de Direito do Instituto de Ciências Sociais Aplicadas da Universidade Federal de Juiz de Fora, *campus* Governador Valadares, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Jean Filipe Domingos Ramos

Governador Valadares

2025

FOLHA DE APROVAÇÃO

RAILANDER HENRIQUE FERREIRA DOS SANTOS

A AUTONOMIA A UM CLIQUE DA SUBORDINAÇÃO:

As implicações do projeto de lei nº 12 de 2024 sobre o trabalho em plataformas digitais de transporte individual privado.

Artigo apresentado ao Curso de Direito da Universidade Federal de Juiz de Fora-Campus Governador Valadares, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel. Na área de concentração Direito submetida à Banca Examinadora composta pelos membros:

Orientador: Jean Filipe Domingos Ramos
Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF/GV

Professor: Lucas Tesoli de Souza
Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF/GV

Professor: Thiago Patrício Gondim
Universidade Federal de Juiz de Fora – UFJF/GV

PARECER DA BANCA

(x) APROVADO

() REPROVADO

Governador Valadares

2025

AGRADECIMENTOS

Desde o início, não foi uma jornada fácil, mas eu sei que Deus sempre esteve comigo, guiando cada passo e me dando forças para seguir. Meus pais e minha avó, que sonhou em viver este momento e, mesmo não estando mais aqui, permanece viva em minhas lembranças, foram essenciais para que eu chegasse até aqui. Sem o amor, incentivo e apoio deles, eu não teria alcançado essa conquista.

Quero ressaltar a importância do corpo docente da UFJF. Diversos professores marcaram minha graduação, me tornando um profissional melhor. Agradeço especialmente aos professores Jean Filipe Domingos Ramos, Bráulio de Magalhães, Lucas Tesoli de Souza e Thiago Patrício Gondim, que, seja pela convivência ou pela participação na minha banca, contribuíram de forma significativa para minha formação. Até mesmo aqueles que me impuseram os maiores desafios tiveram um papel crucial na minha trajetória.

Sou grato a todas as pessoas que estiveram ao meu lado durante essa caminhada, oferecendo apoio, compreensão e motivação nos momentos mais difíceis. A presença de cada uma delas tornou essa jornada mais leve e significativa, e carrego comigo o valor de todas essas conexões que me impulsionaram a continuar.

Também deixo meu agradecimento ao Núcleo de Práticas Jurídicas da UFJF, que foi mais que um local de estágio, foi um espaço de aprendizado prático, troca de experiências e amadurecimento profissional. Aos colegas e orientadores que dividiram esse período comigo, meu respeito e reconhecimento por cada ensinamento compartilhado.

RESUMO

O avanço tecnológico e a popularização dos aplicativos de transporte modificaram significativamente a dinâmica do setor, criando desafios para a regulamentação do trabalho dos motoristas. Nesse contexto, o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 propõe estabelecer normas específicas para essa modalidade, abordando aspectos como remuneração, benefícios previdenciários e condições de trabalho. Este trabalho tem como objetivo analisar as implicações jurídicas do PLP 12/2024 para os motoristas de aplicativo, com ênfase nos avanços, desafios e lacunas da proposta, especialmente no que se refere à existência de vínculo empregatício. A pesquisa foi desenvolvida com base em metodologia bibliográfica e documental, utilizando artigos científicos, legislações e documentos oficiais. Os resultados apontam que, embora o projeto represente um avanço na busca por uma regulamentação mais clara, ainda apresenta fragilidades, como a indefinição sobre o reconhecimento do vínculo trabalhista, a ausência de um critério adequado para remuneração mínima — que desconsidera o tempo de espera — e a forma de contribuição previdenciária baseada na receita bruta, que pode impactar negativamente a renda dos trabalhadores. O PLP 12/2024 constitui um passo importante para a formalização do setor, mas requer aperfeiçoamentos para garantir equilíbrio entre os direitos dos motoristas e a sustentabilidade do modelo de negócios das plataformas.

Palavras-chave: Transporte por aplicativo; Motoristas; Regulamentação; Direito do Trabalho; PLP 12/2024.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	6
2 A EVOLUÇÃO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE E SEUS IMPACTOS NA MOBILIDADE URBANA.....	9
2.1 Impactos Sociais dos Serviços de Transporte por Aplicativo.....	11
2.2 O Trabalho dos Motoristas de Aplicativo e o Direito do Trabalho.....	14
3 REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO: ANÁLISE CRÍTICA DO PLP 12/2024.....	18
3.1 Principais mudanças e discussões na tramitação do PLP 12/2024.....	18
3.2 Pontos críticos e implicações jurídicas do PLP 12/2024.....	19
4 CONCLUSÃO.....	21
REFERÊNCIAS.....	23

1 INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, a ascensão das plataformas digitais transformou significativamente as relações de trabalho, especialmente no setor de transporte privado. Aplicativos como Uber, 99 e outras plataformas similares passaram a intermediar o serviço de transporte de passageiros de forma dinâmica, proporcionando maior flexibilidade para os motoristas e conveniência para os usuários (Souza; Carvalho; Vasconcellos, 2021).

Essa “flexibilidade”, que muitas vezes é interpretada como liberdade por parte dos trabalhadores, levanta importantes questionamentos quanto à precarização das condições laborais e à necessidade de garantias mínimas de proteção social, como o acesso a direitos previdenciários e à segurança jurídica. A ausência de uma legislação específica para o trabalho mediado por aplicativos resultou, no Brasil, em uma série de controvérsias judiciais, nas quais tribunais vêm decidindo de maneira divergente sobre a existência, ou não, de vínculo empregatício entre motoristas e plataformas digitais (Rodrigues; Amorim; Sander, 2022).

Esse contexto evidencia a urgência da criação de um marco regulatório que estabeleça diretrizes claras para essa nova forma de prestação de serviço, visando proteger os motoristas e, simultaneamente, garantir a eficiência do setor. Nesse sentido, o Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024 (PLP 12/24), proposto pelo Poder Executivo, busca regulamentar o trabalho de motoristas de transporte privado por meio de plataformas digitais.

A proposta tem como objetivo estabelecer parâmetros mínimos para a atividade, incluindo mecanismos de inclusão previdenciária, regras para a remuneração e a possibilidade de negociação coletiva entre os trabalhadores e as empresas. Entretanto, sua tramitação tem gerado intensos debates entre juristas, representantes das empresas e motoristas (Porto; Araújo, 2024).

De um lado, há aqueles que enxergam na regulamentação um avanço necessário à garantia de direitos trabalhistas (Oliveira; Carelli; Grillo, 2020). De outro, argumenta-se que a medida comprometeria a flexibilidade característica dessa atividade, além de elevar os custos operacionais das plataformas, impactando a

acessibilidade do serviço ao consumidor final. Paralelamente, a discussão abrange também aspectos econômicos e sociais, pois a eventual regulamentação pode alterar o modelo de negócios vigente, refletindo diretamente na oferta de motoristas e no funcionamento das empresas (Porto; Araújo, 2024).

No campo jurídico, o Brasil adota um modelo de proteção trabalhista pautado no vínculo empregatício, garantindo direitos aos trabalhadores formais. A economia de plataforma, no entanto, desafia essa lógica ao introduzir uma modalidade híbrida, em que o trabalhador não possui plena autonomia, tampouco goza da proteção integral conferida aos empregados formais (Oliveira; Carelli; Grillo, 2020).

Outro aspecto relevante envolve o Direito Previdenciário, tendo em vista que muitos motoristas não contribuem regularmente para o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), o que os coloca em situação de vulnerabilidade, sem acesso a benefícios como aposentadoria e auxílio-doença. O PLP 12/24 busca enfrentar essa problemática ao propor mecanismos de contribuição previdenciária vinculados à atividade (Porto; Araújo, 2024).

Diante disso, o presente artigo tem como objetivo geral analisar as implicações jurídicas e sociais do PLP 12/24 sobre o trabalho dos motoristas de aplicativos no Brasil. Especificamente, propõe-se: (i) investigar a evolução das plataformas de transporte nos últimos anos e seus impactos na mobilidade urbana e no mercado de trabalho; e (ii) discutir os principais aspectos jurídicos do projeto, avaliando seus efeitos sobre os direitos dos trabalhadores e sobre a dinâmica das plataformas digitais.

A metodologia adotada é de natureza bibliográfica e documental, fundamentada na análise de artigos científicos, legislações e documentos oficiais pertinentes ao tema. A utilização de fontes legislativas, como projetos de lei e normas vigentes, associada à produção acadêmica recente, busca assegurar um embasamento sólido para a análise crítica da regulamentação proposta.

Além dessa introdução, o trabalho tem mais três tópicos. O primeiro tópico apresenta uma análise dos impactos sociais gerados pelo transporte por aplicativo, como a precarização das relações laborais, a democratização do acesso ao transporte individual e os desafios enfrentados pelos motoristas em termos de segurança, renda e infraestrutura urbana. No segundo tópico, são discutidas as principais diretrizes do PLP

12/2024, suas alterações durante a tramitação, e as críticas jurídicas ao modelo proposto, especialmente no que se refere à ausência de vínculo empregatício, à gestão algorítmica e à insuficiência das garantias sociais oferecidas. Na conclusão, que compõe o último tópico, ressalta-se a necessidade de aprimoramento do projeto à luz de experiências internacionais que promovam maior equilíbrio entre inovação, proteção social e dignidade do trabalho.

2 A EVOLUÇÃO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE E SEUS IMPACTOS NA MOBILIDADE URBANA

Para tratar da modernidade no transporte, é necessário abordar a mobilidade urbana, conceito que passou a ser utilizado com maior frequência em 1980, nos Estados Unidos, com o objetivo de promover o gerenciamento da mobilidade. No Brasil, o termo começou a ganhar relevância a partir de 2003, com a criação da Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana (SeMOB), nos primeiros anos do primeiro mandato do presidente Lula (Teixeira; Paraizo, 2020).

Renato Barreto, ex-presidente da SeMOB, discutia especialmente os problemas enfrentados pela mobilidade urbana naquele período, como o elevado número de automóveis, consequência direta da má qualidade do transporte público, que gerava disparidades entre os modos de locomoção. Os objetivos centrais envolviam a melhoria do transporte público, com vistas à elevação da qualidade de vida da população. Segundo ele, os avanços na mobilidade urbana sustentável consistem em:

(...) o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos ("Política nacional de mobilidade urbana sustentável", 2004). (Teixeira; Paraizo, 2020, p. 21).

Apesar da proposta promissora, o transporte público no Brasil ainda enfrenta inúmeros problemas, como atrasos, superlotação e falta de conforto. Assim, a afirmação de que a mobilidade é "baseada nas pessoas" poderia, com maior realismo, ser substituída por "baseada no lucro e não nas pessoas". Esse cenário tem levado muitos trabalhadores a optarem por novos meios de locomoção.

Diante da ineficiência do transporte público e da praticidade proporcionada pelos novos serviços, a mobilidade urbana passou por avanços tecnológicos significativos nos últimos anos. O uso de *smartphones* e o acesso à internet possibilitaram o surgimento de uma nova forma de transporte urbano: os veículos por aplicativo, administrados por empresas como Uber, 99 e inDrive. Essas plataformas

revolucionaram a mobilidade, oferecendo ao usuário uma alternativa acessível e eficiente. No entanto, essa estrutura, embora soe vantajosa para os consumidores, têm se mostrado prejudicial aos trabalhadores, que enfrentam jornadas extensas, remuneração instável e ausência de garantias trabalhistas, revelando uma assimetria entre os benefícios entregues ao público e as condições enfrentadas por quem presta o serviço.

O primeiro grande marco dessa transformação foi o lançamento do Uber em 2009, nos Estados Unidos, idealizado a partir da dificuldade enfrentada pelos fundadores ao tentar encontrar um táxi durante uma viagem à França no inverno (Blair; Pereira, 2020). O sucesso foi além do esperado, e o modelo se espalhou rapidamente pelo mundo, chegando ao Brasil em 2014. Desde então, outras plataformas como 99 e inDrive passaram a atuar no mercado nacional, aumentando a concorrência e oferecendo mais opções aos usuários.

A aceitação rápida desses serviços pode ser atribuída a diversos fatores, como a facilidade de solicitar um veículo pelo celular, a precificação dinâmica e a aparente transparência no pagamento, que elimina a necessidade de dinheiro em espécie para o usuário. A possibilidade de acompanhar o trajeto em tempo real e os sistemas de avaliação contribuíram para tornar o serviço mais seguro e confiável, especialmente sob a ótica do passageiro. Contudo, para os motoristas, a realidade é mais complexa: a transparência prometida pelas plataformas não se reflete plenamente em sua remuneração, frequentemente afetada por mudanças unilaterais nos valores das corridas e por critérios algorítmicos pouco claros. Além disso, o sistema de avaliação, que deveria ser um instrumento de confiança mútua, muitas vezes funciona como um mecanismo de controle e punição, impondo insegurança constante ao trabalhador, que pode ser penalizado ou desativado sem a devida justificativa ou possibilidade de defesa.

Com atrativos para os usuários como flexibilidade, conveniência e custos reduzidos, o modelo de transporte por aplicativo, também chamado de *ride-sourcing*, experimentou crescimento exponencial nos últimos anos. Segundo a Confederação Nacional dos Transportes, embora as viagens feitas por esses veículos ainda não tenham superado os deslocamentos por transporte coletivo e automóvel privado, já são

significativas em muitas cidades ao redor do mundo. Entre 2019 e os dias atuais, o uso dos transportes por aplicativo cresceu consideravelmente, mas ainda permanece atrás do transporte público (Barcellos 2024).

Essa expansão, contudo, não aconteceu sem gerar conflitos. O crescimento das plataformas digitais provocou tensões com o setor tradicional de transporte, especialmente com os taxistas, que passaram a exigir maior regulamentação para equilibrar a concorrência. Esses atritos chegaram a resultar em agressões, como relatam Callil e Costanzo (2021, p. 6):

O início das operações no país foi marcado, em diversas cidades, por muitos casos de agressão praticada por taxistas contra motoristas de aplicativos. A redução no custo da viagem e a desburocratização da atividade (isentando os motoristas de aplicativos da necessidade de alvará e, dependendo da empresa, até mesmo de vistoria veicular) desequilibraram um mercado que, até aquele momento, era cativo.

Diante do impacto gerado por essas empresas, uma resposta legislativa só veio quatro anos depois, com a promulgação da Lei Federal nº 13.640/2018, que regulamentou o serviço de transporte por aplicativo em todo o território nacional, estabelecendo critérios mínimos para sua operação (Callil; Costanzo, 2021, p. 6).

A modernidade dos aplicativos de transporte expressa um fenômeno global de digitalização e transformação das relações de trabalho. A tecnologia tornou os deslocamentos mais ágeis e eficientes, mas também trouxe novos desafios de ordem jurídica, econômica e social. O debate sobre a regulamentação desses serviços ainda está em andamento, à medida que as plataformas reformulam seus modelos de negócios e os governos buscam formas de garantir direitos aos trabalhadores sem inviabilizar economicamente o setor (Rodrigues; Amorim; Sander, 2023).

2.1 Impactos Sociais dos Serviços de Transporte por Aplicativo

A popularização dos transportes por aplicativo gerou impactos sociais relevantes, com efeitos positivos e negativos que envolvem desde as facilidades oferecidas aos usuários até os desafios trabalhistas enfrentados pelos motoristas, além dos reflexos na economia urbana e na infraestrutura das cidades. Esses serviços

alteraram significativamente tanto a mobilidade urbana quanto as formas de organização do trabalho, exigindo adaptações por parte do poder público e da sociedade civil.

No campo das relações trabalhistas, destaca-se a ampliação sob uma falsa oportunidade de geração de renda para trabalhadores que atuam como motoristas diante do desemprego ou da informalidade. Contudo, essa renda é instável, sujeita a longas jornadas e a custos operacionais que comprometem os ganhos reais. Oliveira, Carelli e Grillo (2020) apontam que o discurso sobre essas “empresas nuvem” naturaliza essa relação precária como uma concessão ou ajuda a pessoas vulneráveis, ocultando a precarização do trabalho. Além disso, a ausência de legislação específica gera controvérsias sobre o vínculo entre motoristas e plataformas, que se apresentam como parceiros independentes, enquanto especialistas identificam sinais de subordinação indireta por meio de normas rígidas e controle algorítmico.

Outro impacto social importante é a democratização do transporte individual. Antes da chegada dos aplicativos, serviços como os táxis tradicionais eram inacessíveis para uma parcela significativa da população devido aos custos elevados. Com a consolidação das plataformas digitais, as tarifas tornaram-se mais acessíveis, permitindo que um número maior de pessoas usufruísse desse serviço, especialmente em centros urbanos com transporte público deficiente (Teixeira; Paraizo, 2020). Contudo, essa redução tarifária pressiona os ganhos dos motoristas, que frequentemente aceitam corridas menos rentáveis e enfrentam jornadas extensas para manter a rentabilidade. Além disso, a lógica competitiva imposta pelas plataformas estimula condições de trabalho precarizadas, com pouca proteção social, evidenciando um desequilíbrio entre os benefícios para o usuário e as condições reais dos trabalhadores.

Essa acessibilidade também impactou os taxistas, que tiveram sua clientela e renda reduzidas diante da concorrência com os aplicativos. Como resposta, surgiram novas plataformas específicas para táxis, além de iniciativas públicas como a plataforma Táxi Rio, lançada pela prefeitura do Rio de Janeiro para modernizar e unificar o serviço (Teixeira; Paraizo, 2020, p. 27).

Em relação à segurança, os aplicativos introduziram inovações que aumentaram a sensação de proteção dos usuários, como o monitoramento em tempo real, o compartilhamento de viagens e a avaliação dos motoristas. No entanto, esses mecanismos apresentam desafios para os trabalhadores. A avaliação por parte dos usuários pode ser marcada por subjetividades e injustiças, afetando diretamente a reputação e a continuidade do trabalho do motorista. A vigilância constante por câmeras e monitoramento compromete a privacidade e reforça a sensação de controle, fragilizando a autonomia que as plataformas proclamam. Essas medidas criam um ambiente de trabalho permeado por pressões e inseguranças, onde o motorista está sujeito a critérios opacos e automatizados que influenciam suas condições laborais e sua relação com a empresa.

Além da segurança interna, há também o fator da segurança urbana, especialmente nas regiões periféricas ou com altos índices de violência. O transporte por aplicativo tem se mostrado uma alternativa mais segura em comparação ao transporte público coletivo, especialmente em áreas perigosas. Como destaca Melo (2021, p. 118):

Isso quer dizer que, controlando as outras variáveis da regressão, ou seja, mantendo o mesmo nível de população, postos de trabalho, entre outros, as zonas com maior número de crimes, ou mais violentas, tendem a ter mais viagens. Um dos principais motivos encontrados por Cassel et al. (2018) na cidade de Porto Alegre para utilização de *ridesourcing* foi segurança, com locais mais perigosos tendendo a ter mais demanda, pois o modo de transporte é visto como mais seguro quando comparado a outros modos, como o público coletivo.

Porém, essa maior demanda em regiões violentas expõe os motoristas a riscos significativos, muitas vezes sem garantias adequadas de proteção ou suporte das plataformas. A pressão para atender corridas nessas áreas, somada à ausência de mecanismos eficazes de segurança e à precariedade das condições laborais, evidencia um contraste preocupante entre o benefício para os usuários e a vulnerabilidade dos trabalhadores que sustentam o serviço.

No âmbito da infraestrutura urbana, a expansão dos transportes por aplicativo trouxe novos desafios. O aumento no número de veículos gerou maior congestionamento, principalmente em regiões centrais. A concorrência com o

transporte coletivo compromete sua viabilidade financeira, à medida que passageiros migram para soluções individualizadas. Embora algumas empresas tenham incentivado corridas compartilhadas, a preferência pelo transporte privado representa uma sobrecarga para o sistema viário, causando impactos como o congestionamento urbano e a emissão de poluentes. Teixeira e Paraizo (2020, p. 22), relatam essa crescente:

Os novos processos de inovação, privilegiando o *software* e a hibridização modal, estão produzindo um número cada vez maior de modos de transporte, assim como o incentivo ao compartilhamento de veículos e viagens e aos deslocamentos não motorizados.

Dessa forma, os transportes por aplicativo consolidam-se como parte fundamental da mobilidade urbana contemporânea. Promovem flexibilidade e acessibilidade, mas também impõem desafios quanto à regulamentação, sustentabilidade e proteção social. O debate sobre seus impactos sociais deve permanecer nas pautas das políticas públicas e discussões sobre o futuro do trabalho e da mobilidade, para garantir que a inovação caminhe alinhada aos princípios de equidade e bem-estar coletivo.

2.2 O Trabalho dos Motoristas de Aplicativo e o Direito do Trabalho

A criação do Direito do Trabalho representa mais do que a simples regulação de contratos: trata-se de uma construção jurídica e social voltada a afirmar o trabalho como um valor protegido, em contraste com o passado, no qual a força laboral era tratada como mercadoria. Desde seus primórdios, esse ramo buscou limitar os efeitos da lógica puramente econômica, submetendo as relações de trabalho a princípios de justiça e dignidade humana. Como destaca Alain Supiot (1993), o Direito do Trabalho surgiu para impor regras que subordinassem o mercado a valores sociais, impedindo que o trabalhador fosse reduzido a objeto descartável diante das exigências do capital.

Contudo, com o avanço tecnológico e a consolidação de formas atípicas de prestação de serviços, como aquelas mediadas por plataformas digitais, surgem desafios que tensionam os fundamentos clássicos desse ramo do Direito. A suposta

autonomia conferida aos trabalhadores de aplicativo, muitas vezes, mascara relações permeadas por controle, metas rígidas e sanções, reproduzindo, sob nova roupagem, a subordinação tradicional, ainda que sem o devido reconhecimento jurídico. Nesse cenário de incertezas normativas, ganha relevo a afirmação de Nascimento (2018, p. 54), ao considerar que “o Direito do Trabalho, na fase atual, é uma obra inacabada.”

Um exemplo emblemático dessa nova configuração é a atuação dos motoristas de aplicativo, cuja relação com as plataformas digitais é frequentemente classificada como “híbrida”, situando-se entre o trabalho autônomo e a relação empregatícia. Essa indefinição gera controvérsias quanto à existência de vínculo empregatício, sobretudo diante da presença dos elementos caracterizadores previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT): subordinação, onerosidade, pessoalidade, não eventualidade e, em certos casos, alteridade.

O Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 reconhece expressamente diversos elementos típicos da relação de emprego, como a remuneração, a pessoalidade e indícios de subordinação, mas, paradoxalmente, busca afastar o vínculo empregatício entre motoristas e plataformas. Para Feliciano (2024), tal postura configura o “pecado capital” do projeto, pois, mesmo reconhecendo o caráter remunerado do transporte e exigindo cadastro pessoal e intransferível, o texto confere às plataformas poderes típicos do empregador: definir normas de qualidade, fiscalizar serviços em tempo real, aplicar sanções (como suspensão ou exclusão) e permitir avaliações unilaterais, elementos que, segundo o autor, evidenciam uma forma de subordinação.

Esse afastamento forçado da relação de emprego, a despeito da presença de seus elementos essenciais, remete a estratégias já vistas na história do Direito do Trabalho. Feliciano (2024) relembra a criação do §1º do art. 442 da CLT, em 1994, quando se tentou legitimar contratações via cooperativas com o intuito de encobrir vínculos empregatícios, manobra posteriormente repudiada pela Justiça do Trabalho com base no art. 9º da CLT. Segundo o autor, tais práticas afrontam os princípios da Organização Internacional do Trabalho, que afirma que “trabalho não é mercadoria”.

A alegada autonomia dos motoristas, frequentemente usada como justificativa para negar o vínculo, revela-se ilusória na prática. Ao aceitar uma corrida, o motorista submete-se integralmente às regras da plataforma. Como observam Oliveira, Carelli e

Grillo (2024, p. 2621), empresas como a Uber retiram dos trabalhadores o controle sobre aspectos essenciais da atividade como preços, *marketing*, qualidade e condições do serviço, impondo um modelo que se aproxima de uma estrutura empresarial hierárquica, distante de uma relação autônoma entre partes.

Os autores ainda destacam mecanismos de controle indireto, como a gamificação, que operam por meio de recompensas e penalidades ocultas. Motoristas que aderem aos padrões estabelecidos são premiados, enquanto os que se desviam enfrentam punições, inclusive a exclusão da plataforma. Tais práticas evidenciam o exercício de um poder punitivo característico da figura do empregador, seja no modelo fordista, toyotista ou uberista (Oliveira; Carelli; Grillo, 2024, p. 2625).

Esses elementos revelam uma subordinação estrutural disfarçada sob o discurso de liberdade contratual. A tentativa de descaracterizar o vínculo empregatício priva os motoristas da proteção jurídica prevista no ordenamento brasileiro. Como ressalta Gabriela Neves Delgado (2006):

Então, é possível que, em sociedade, se valorize de maneiras distintas o trabalhador empregado, o trabalhador autônomo, o trabalhador estagiário, entre outros (o que não quer dizer, diga-se de passagem, que o Direito deva identificar essa diferenciação de valores como um critério de exclusão).” (Delgado, 2006, p. 70)

Delgado (2006) identifica três eixos fundamentais de proteção trabalhista considerados de indisponibilidade absoluta. O primeiro está nos instrumentos internacionais, que garantem um patamar mínimo de direitos, como remuneração digna, segurança no trabalho, descanso e liberdade sindical. O segundo se ancora na Constituição Federal, que ao elencar os direitos sociais no artigo 7º, assegura tais prerrogativas a todo trabalhador, reforçando a universalidade dos direitos fundamentais. Por fim, o terceiro eixo se refere à legislação infraconstitucional, como a CLT, que impõe normas inegociáveis de saúde, segurança e integridade física no trabalho.

Portanto, os direitos sociais trabalhistas não se restringem ao modelo clássico de emprego, mas devem alcançar todas as formas de trabalho. No caso dos motoristas de aplicativo, que assumem riscos, obrigações e estão submetidos a controle

algorítmico, a legislação proposta falha ao não reconhecê-los como sujeitos plenos de direitos. Tal omissão contraria os fundamentos constitucionais e os princípios do Estado Democrático de Direito.

A ausência de salário fixo, descanso remunerado e benefícios como o 13º salário compromete diretamente a qualidade de vida desses trabalhadores. Pressões por produtividade, metas rigorosas e sanções por descumprimento de prazos muitas vezes inviáveis geram riscos físicos e emocionais, além de impactar a segurança no trânsito.

Ademais, a remuneração baseada apenas no tempo de serviço, sem garantia mínima mensal ou semanal, obriga os motoristas a jornadas exaustivas, inclusive em finais de semana e feriados, para garantir uma renda compatível com sua sobrevivência. Tal dinâmica viola o direito ao lazer e ao descanso, conforme previsto nos eixos propostos por Delgado (2006), e se mostra incompatível com os princípios constitucionais do trabalho digno.

Enquanto não houver regulamentação que reconheça os trabalhadores de aplicativo como sujeitos de direitos fundamentais, persistirá um vácuo jurídico e social que enfraquece os pilares do trabalho decente, da dignidade humana e da valorização do trabalho. Cabe ao legislador revisar os pontos críticos do PLP 12/2024, garantindo que a inovação tecnológica seja instrumento de justiça social e não de precarização no século XXI.

Dessa forma, compreende-se que o trabalho dos motoristas de aplicativo representa um fenômeno que desafia a estrutura clássica das relações laborais, ao mesmo tempo em que expõe a fragilidade das tentativas legislativas de responder a esse novo cenário sem comprometer direitos fundamentais. O PLP 12/2024, ao optar por um modelo que reconhece parcialmente os elementos da subordinação, mas recusa o vínculo empregatício, escancara uma contradição normativa que pode abrir precedentes para a institucionalização da precariedade. Longe de se tratar de uma simples adequação jurídica, o que está em jogo é a redefinição dos limites entre autonomia e subordinação, entre inovação e exploração.

3 REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO: ANÁLISE CRÍTICA DO PLP 12/2024

O Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024 (PLP 12/2024), elaborado pelo Poder Executivo, representa uma iniciativa pioneira para regulamentar as relações de trabalho entre motoristas de aplicativos e as plataformas digitais no Brasil. A proposta tem como objetivo garantir uma proteção social mínima, por meio da instituição de contribuições previdenciárias obrigatórias e da criação de um piso remuneratório por hora trabalhada. Todavia, o projeto não reconhece formalmente o vínculo empregatício, mesmo diante da presença de elementos típicos dessa relação, o que tem gerado controvérsias e questionamentos no meio jurídico e social (Feliciano, 2024).

Redigido por técnicos do Ministério do Trabalho e Emprego, o texto foi apresentado ao Congresso Nacional em março de 2024 e prevê que o valor mínimo por hora seria composto por uma parcela referente à prestação do serviço e outra para o reembolso dos custos operacionais do motorista, fixado em R\$ 32,10/hora (Brasil, 2024). Ademais, estabelece contribuições previdenciárias diferenciadas: 7,5% para os motoristas na condição de contribuintes individuais e 20% para as plataformas. O projeto ainda impõe limite diário de conexão de 12 horas por plataforma, permitindo que o trabalhador atue simultaneamente em múltiplas plataformas, o que extrapola os limites legais e levanta questões quanto à jornada excessiva e à saúde do trabalhador (Brasil, 2024).

Essa tentativa legislativa ocorre em um contexto de crescente pressão social e institucional para o reconhecimento dos direitos dos trabalhadores de aplicativo, cuja atividade tem sido marcada por precarização, ausência de garantias trabalhistas e insegurança jurídica. No entanto, ao negar o reconhecimento do vínculo empregatício, o projeto busca criar uma nova categoria jurídica, a de “autônomo com direitos”, modelo que, segundo críticos, pode servir mais para legitimar a precariedade do que para proteger efetivamente os trabalhadores (Feliciano, 2024).

3.1 Principais mudanças e discussões na tramitação do PLP 12/2024

A tramitação do PLP 12/2024 passou por um processo de amadurecimento ao longo de 2024. Inicialmente, o projeto tramitava em regime de urgência, mas essa condição foi revogada, permitindo que as comissões da Câmara dos Deputados realizassem análises mais detalhadas (PLP 12/2024, justificativa de tramitação). Audiências públicas com a participação de motoristas, representantes sindicais, especialistas em direito do trabalho e representantes das plataformas permitiram a incorporação de sugestões ao texto, buscando maior equilíbrio entre os interesses envolvidos.

Entre as alterações mais significativas, destacam-se o reconhecimento expresso da negociação coletiva entre motoristas e empresas, a transparência dos critérios para desativação de motoristas e a definição de prerrogativas das entidades representativas, incluindo a consulta aos trabalhadores cadastrados nas plataformas (Substitutivo do Relator, 2024). Essas mudanças apontam para um esforço legislativo no sentido de conferir maior previsibilidade e justiça às relações laborais na economia digital.

Porém, a permanência da recusa ao reconhecimento do vínculo empregatício mantém viva a controvérsia. A crítica jurídica ressalta que a legislação brasileira caminha em contramão de experiências internacionais, sobretudo da União Europeia, que avançam em mecanismos rigorosos para o controle da gestão algorítmica, com supervisão humana obrigatória e avaliações periódicas de impacto, garantindo maior proteção aos trabalhadores (Carelli, 2024). O PLP 12/2024, por sua vez, outorga amplos poderes às plataformas — inclusive disciplinares e punitivos sem assegurar aos motoristas direitos proporcionais, o que pode aprofundar a vulnerabilidade da categoria (Carelli, 2024).

3.2 Pontos críticos e implicações jurídicas do PLP 12/2024

A análise jurídica do PLP 12/2024 revela diversas fragilidades que comprometem a efetividade da proteção ao trabalhador de aplicativo. Primeiramente, o piso remuneratório estabelecido não inclui o período de espera entre as corridas, momento em que o trabalhador permanece à disposição da plataforma, comprometendo a previsibilidade e a estabilidade da renda (Brasil, 2024). Além disso, a

tarifação permanece sob o controle exclusivo das plataformas, que podem impor descontos de até 30% por corrida, limitando a autonomia dos motoristas e podendo resultar em remuneração insuficiente para cobrir os custos operacionais (Porto; Araújo, 2024).

No que tange à subordinação, o artigo 5º do projeto confere às plataformas poderes típicos do empregador diretivo, disciplinar e punitivo exercidos inclusive por meio de gestão algorítmica, sem contrapartida na garantia dos direitos mínimos previstos na CLT (Carelli, 2024; Porto; Araújo, 2024). Tal configuração configura uma subordinação estrutural disfarçada de autonomia, levando à criação de “trabalhadores subordinados sem direitos” (Porto; Araújo, 2024, p. 178).

A ausência de regulamentação clara sobre a jornada, especialmente considerando a possibilidade de atuação em múltiplas plataformas, expõe os trabalhadores a jornadas excessivas, afetando a saúde e segurança, sem mecanismos eficazes de fiscalização. O cálculo do salário desconsidera despesas essenciais da atividade, como combustível, manutenção e depreciação do veículo, o que pode resultar em cargas tributárias desproporcionais em relação à renda real dos motoristas (Porto; Araújo, 2024), o que incide, inclusive, sobre contribuições previdenciárias em base incorreta de base de cálculo.

Ademais, o projeto não prevê transparência nem participação dos motoristas em políticas de penalização ou desativação, comprometendo direitos fundamentais relacionados ao contraditório e à ampla defesa (Brasil, 2024; Porto; Araújo, 2024). A limitação de 12 horas de conexão diária por plataforma não evita que o trabalhador exerça atividade contínua em diferentes aplicativos, ampliando o risco de sobrecarga.

Em síntese, embora o PLP 12/2024 represente um avanço formal ao reconhecer uma categoria específica de trabalhadores e prever contribuições sociais e negociação coletiva, permanece insuficiente para assegurar a dignidade, a justiça e a segurança jurídica necessárias. O projeto demanda aprimoramentos inspirados em experiências internacionais que priorizam a transparência algorítmica, a proteção social efetiva e o respeito à autonomia real dos trabalhadores, sob pena de institucionalizar a precarização em um setor essencial da economia digital.

4 CONCLUSÃO

A análise desenvolvida ao longo deste trabalho permitiu concluir que o Projeto de Lei Complementar nº 12/2024 representa um esforço relevante do Poder Público em regulamentar o trabalho dos motoristas de aplicativo. No entanto, ainda se mostra normativamente frágil e juridicamente contraditório em aspectos fundamentais. O modelo proposto não assegura um equilíbrio adequado entre flexibilidade contratual, autonomia profissional e proteção social, revelando-se incapaz de enfrentar as principais vulnerabilidades da categoria.

A ausência de um piso salarial justo e a desconsideração do tempo de espera entre corridas na composição da remuneração expõem os motoristas à imprevisibilidade de renda. Soma-se a isso a imposição de contribuições previdenciárias sobre o faturamento bruto, que ignora os elevados custos operacionais da atividade. Tais pontos comprometem o objetivo de garantir uma rede mínima de proteção social.

A forma como o projeto trata a gestão algorítmica, os critérios de exclusão e a ausência de transparência nos termos de uso também reforçam a assimetria entre motoristas e plataformas. Ainda que o texto proponha negociação coletiva, falta clareza sobre a representatividade das entidades envolvidas, o que pode tornar essa medida inócua.

Importante destacar que o crescimento dos aplicativos de transporte tem provocado profundas transformações na mobilidade urbana. Contudo, essa revolução tecnológica traz consigo desafios para a organização do espaço urbano, o equilíbrio dos modais tradicionais e a qualidade do transporte público, que ainda enfrenta problemas estruturais no Brasil. A popularização desses serviços evidenciou tensões entre a busca por eficiência e a necessidade de sustentabilidade social e ambiental na mobilidade das cidades, reforçando a importância de políticas públicas que considerem não só a inovação tecnológica, mas também o impacto social e urbano dessas novas formas de deslocamento.

Diante dessas limitações, propõem-se os seguintes ajustes legislativos: instituição de uma remuneração mínima efetiva, que considere não apenas o tempo em

corrida, mas também o tempo de espera e a quilometragem rodada; previsão de transparência obrigatória e supervisão humana na gestão algorítmica, com direito à explicação e revisão de decisões automatizadas; reconhecimento do vínculo empregatício quando presentes os requisitos legais (subordinação, onerosidade, pessoalidade e não eventualidade), conforme preconizado pela CLT; redefinição da base de cálculo da contribuição previdenciária, considerando a receita líquida e os custos operacionais, a exemplo de modelos adotados para outras categorias autônomas; estabelecimento de critérios claros para negociação coletiva, assegurando a representatividade da categoria e a participação legítima dos trabalhadores nas deliberações; e, criação de mecanismos de controle sobre alterações unilaterais nos termos de uso, com comunicação prévia e possibilidade de impugnação ou mediação.

Portanto, é imprescindível que o PLP 12/2024 seja aprimorado com base nos princípios constitucionais, nas diretrizes da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e nas experiências legislativas internacionais. Apenas com uma abordagem que una segurança jurídica, proteção social efetiva e reconhecimento da realidade contratual será possível consolidar um modelo de trabalho decente, equilibrado e verdadeiramente justo para os motoristas de aplicativo no Brasil.

REFERÊNCIAS

BARCELLOS, Thaís. **Brasileiro troca o ônibus pelo carro e pelos apps de transporte, diz pesquisa**. O Globo, 7 ago. 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/08/07/brasileiro-troca-o-onibus-pelo-carro-e-pelos-apps-de-transporte-diz-pesquisa.ghtml>. Acesso em: 27 mar. 2025.

BLAIR, Paulo Henrique de Oliveira. PEREIRA, Maria Eduarda Gomes. Autonomia forjada e a desconstitucionalização do Direito fundamental do trabalho digno: o fenômeno da uberização como dimensão da precarização do trabalhador. Capítulo 18. IN.: DELGADO, Gabriela Neves. **Direito Fundamental ao Trabalho Digno no Século XXI-Volume II: Desafios e Reinterpretações para as Relações de Trabalho Rurais, Urbanas e de Serviços**. LTr Editora, 2020.

BRASIL. **Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024**. *Inteiro teor*. Dispõe sobre a regulamentação do trabalho dos motoristas de transporte por aplicativo e dá outras providências. Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243>. Acesso em: 01 fev. 2025.

CALLIL, Victor; COSTANZO, Daniela. A mobilidade sob demanda por meio de aplicativos no Brasil. *In*: CALLIL, Victor; COSTANZO, Daniela (orgs.). **Mobilidade por aplicativo: estudos em cidades brasileiras**. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2021. Disponível em: <https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2021/05/Mobilidade-por-aplicativo-estudos-em-cidades-brasileiras.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2025.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. Regulamentação do trabalho em plataformas: o Brasil na contramão da civilização. **Revista Jurídica del Trabajo**, v. 5, n. 13, p. 197-207, 2024. Disponível em:

<http://www.revistajuridicadeltrabajo.com/index.php/rjt/article/view/192>. Acesso em: 01 fev. 2025.

DELGADO, Gabriela Neves. O trabalho enquanto suporte de valor. *Revista da Faculdade de Direito da UFMG*, Belo Horizonte, n. 49, p. 63-80, jul./dez. 2006.

FELICIANO, Guilherme Guimarães. **Trabalho regulado é sinônimo de trabalho decente?** JOTA.info, São Paulo, 21 maio 2024. Disponível em: <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/juizo-de-valor/trabalho-regulado-e-sinonimo-de-trabalho-decente-21052024>. Acesso em: 2 jul. 2025.

MELO, Ronaldo Ribeiro de. Análise da influência de condições de uso solo, infraestrutura e acessibilidade na demanda de *ridesourcing*: uma abordagem por regressão espacial. In: CALLIL, Victor; COSTANZO, Daniela (orgs.). **Mobilidade por aplicativo**: estudos em cidades brasileiras. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2021. Disponível em: <https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2021/05/Mobilidade-por-aplicativo-estudos-em-cidades-brasileiras.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2025.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Iniciação ao direito do trabalho**. 41. ed. São Paulo: LTr, 2018.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; GRILLO, Sayonara. Conceito e crítica das plataformas digitais de trabalho. **Revista Direito e Práxis**, v. 11, n. 04, p. 2609-2634, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rdp/a/y85fPG8WFK5qpY5FPhpvF9m/?lang=pt>. Acesso em: 01 fev. 2025.

PORTO, André Nóbrega; ARAÚJO, Jailton Macena de. Projeto de Lei complementar nº 12/2024: fissuras no diálogo social e desafios para a promoção do trabalho decente nas plataformas digitais. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, v. 90, n. 3, p.

158-182, 2024. Disponível em: <https://revista.tst.jus.br/rtst/article/view/9>. Acesso em: 01 fev. 2025.

RODRIGUES, Larissa de Matos; AMORIM, Valéria Gomes; SANDER, Dágina Araújo. O limbo jurídico vivenciado pelos trabalhadores por aplicativos. **Revista Multidisciplinar do Nordeste Mineiro**, v. 4, n. 4, 2022. ISSN 2178-6925. Disponível em: <https://www.viannasapiens.com.br/revista/article/view/243>. Acesso em: 2 jul. 2025.

SUPIOT, Alain. ¿Por qué un derecho del trabajo? **Documentación Laboral**, n. 39, 1993.

TEIXEIRA, L. C.; PARAIZO, R. C. Plataformas digitais de mobilidade urbana: Tipos e modos de atuação. **Gestão & Tecnologia de Projetos**. São Carlos, v15, n3, 2020. <https://doi.org/10.11606/gtp.v15i3.166299>. Acesso em: 27 de mar.2025.