

TRANSPORTES DE PASSAGEIROS POR APLICATIVOS: A REDEFINIÇÃO DA ATIVIDADE DO MOTORISTA

PASSENGER TRANSPORT VIA APPS: REDEFINING THE DRIVER'S ROLE

Artigo submetido em 09 de dezembro de 2025

Artigo aprovado em 11 de dezembro de 2025

Artigo publicado em 11 de dezembro de 2025

Cognitio Juris

Volume 15 - Número 58 - 2025

ISSN 2236-3009

Autor(es):

Caio Santos Simplicio Batista^[1]

Carlos Francisco do Nascimento^[2]

RESUMO: O presente artigo aborda a profissionalização do motorista de transporte por aplicativos. Analisa-se a atividade do motorista, considerando seu desenvolvimento por cidadãos comuns, sejam eles profissionalizados ou não. Para tanto, investiga-se a natureza jurídica da relação entre a plataforma digital de transporte de pessoas e o motorista. A metodologia utilizada consistiu em pesquisa bibliográfica, amparada em fontes legislativas, combinada ao método hipotético-dedutivo. Observa-se que esses trabalhadores formam um

grupo majoritariamente composto por indivíduos que não são motoristas profissionais, atuando em uma atividade estruturada sob uma lógica flexível, marcada por uma nova forma de controle: a subordinação digital.

Palavras-chave: Aplicativos de transportes de passageiros; motoristas; profissionalização; natureza jurídica.

ABSTRACT: This article addresses the professionalization of app-based transportation drivers. It examines the activity of the driver, considering that it is performed by ordinary citizens, whether professionally trained or not. To this end, it investigates the legal nature of the relationship between the digital transportation platform and the driver. The methodology employed consisted of bibliographic research supported by legislative sources, combined with the hypothetical-deductive method. It is observed that these workers form a group largely composed of individuals who are not professional drivers, operating within an activity structured under a flexible logic, marked by a new form of control: digital subordination.

Keywords: Ride-hailing apps; drivers; professionalization; legal nature.

Introdução

Beck (1999), aponta que a virada do século XXI foi marcada pela intensificação da globalização, que permitiu às empresas transferir postos de trabalho para locais com menores custos e impostos, posto que, a ampla disseminação da tecnologia da informação facilitou a distribuição de produtos e serviços mundialmente, intensificando a competição global por empregos.

Essa dinâmica, ao mesmo tempo em que impulsionou a economia em escala global, gerou desafios como, por exemplo, o aumento do desemprego em algumas regiões, a precarização das condições de trabalho e a intensificação das desigualdades sociais.

Assim é observada uma ruptura de paradigmas entre o século passado e os dias atuais.

Nessa perspectiva, o trabalho mediado por aplicativos tem crescido exponencialmente no Brasil nos últimos anos, transformando a forma como se compreende o mercado laboral. Estima-se que, em 2019, cerca de 4 milhões de brasileiros tenham atuado por meio de plataformas como Uber, iFood, 99 e Rappi, tornando essas empresas algumas das maiores otimizadoras de trabalho do país (Putti, 2019).

A denominada uberização, modelo de trabalho mediado por plataformas digitais, ganhou força com o avanço das tecnologias de informação, proporcionando flexibilidade e ampliando o acesso ao trabalho de forma simplificada. Contudo, esse formato também impõe desafios relevantes à regulamentação das atividades e à garantia de proteção social aos trabalhadores envolvidos.

Nessa premissa, Leite (2023) afirma que a “uberização do trabalho”, termo surgido no contexto da reestruturação produtiva e da digitalização da economia, designa uma nova modalidade laboral marcada pela precarização das relações de trabalho e pela intermediação de aplicativos, especialmente aqueles voltados à entrega de produtos.

É importante ressaltar que, a partir do século XX, o trabalho, antes encarado apenas como meio de subsistência, passa a ser reconhecido como um direito fundamental da pessoa humana. Documentos internacionais, como a Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948) e a Constituição da Organização Internacional do Trabalho (OIT), consagraram expressamente esse direito, cujas bases históricas remontam a tratados como o Tratado de Versalhes (Leite, 2023).

A uberização representa uma forma contemporânea de gerenciamento do trabalho que se sustenta na ilusão de autonomia do trabalhador, ao mesmo tempo em que submete sua força de trabalho a um controle digital rígido, aplicado sobre uma série de tarefas avulsas e desprotegidas.

Com o avanço das plataformas digitais, o mercado de trabalho tem experimentado uma

revolução silenciosa, no caso mais específico, o objeto desse trabalho, na atividade de motorista. O trabalho desses, marcado pela flexibilidade e autonomia, esconde uma realidade de precarização, insegurança e vulnerabilidade.

A dinâmica apresentada pelos aplicativos de transporte somada à ausência de vínculos empregatícios formais e liberdade de horários fez com que a atividade de motorista se tornasse muito atrativa. O rápido crescimento da Uber não apenas desencadeou um relevante conflito social e econômico, ao evidenciar tanto a fragilidade das regulamentações vigentes quanto o caráter inovador das novas tecnologias.

A função de motorista de aplicativo tem se consolidado como uma alternativa relevante para a geração de renda entre trabalhadores que buscam maior liberdade e flexibilidade em sua vida profissional. Essa atividade apresenta-se, assim, como uma opção tanto para complementar os ganhos financeiros quanto para constituir a principal fonte de sustento de muitos indivíduos.

Ao contrário dos empregos tradicionais, os motoristas de aplicativo podem organizar sua própria agenda, escolhendo quando trabalhar e a carga horária a cumprir, além de encontrarem relativa facilidade para ingressar nesse setor. Essa flexibilidade atrai indivíduos que precisam conciliar outras responsabilidades, como estudos, empregos formais ou tarefas domésticas, e que valorizam maior controle sobre o próprio tempo. É importante ressaltar que não é exigido prova de experiência nem habilidade como motorista.

Esse modelo de negócio, amplamente difundido por plataformas digitais como a Uber, funciona mediante a solicitação de corridas pelos usuários, enquanto os motoristas recebem um valor previamente definido pela plataforma ou calculado com base na distância percorrida e no tempo despendido. Os pagamentos ocorrem de forma ágil, frequentemente por meio de repasses semanais ou saques instantâneos, o que facilita a organização financeira dos prestadores de serviço.

Tal sistema de prestação de serviços transforma a lógica tradicional do transporte de pessoas, ao conectar motoristas e passageiros por meio de tecnologias de geolocalização e aplicativos de uso intuitivo.

Desse modo, a prática de oferecer serviços de transporte ou “caronas pagas”, especialmente por meio de aplicativos de mobilidade, consolidou-se como uma forma moderna, acessível e eficaz de geração de renda, inserida no contexto mais amplo da economia digital. Ao combinar tecnologia, flexibilidade e oportunidades econômicas, esse modelo tem desempenhado papel relevante na reestruturação do mercado de trabalho contemporâneo, oferecendo alternativas concretas para aqueles que buscam autonomia financeira e maior liberdade na gestão de suas atividades laborais.

Um aspecto relevante desse novo modelo de prestação de serviços é que os indivíduos passam a disponibilizar seu tempo e seu espaço em atividades que já realizariam cotidianamente, compartilhando-as com outras pessoas de forma remunerada.

Diante desse contexto, o presente artigo tem como objetivo abordar a atividade do motorista de aplicativos de transporte de passageiros, analisando a figura desse prestador de serviço e a natureza jurídica da relação estabelecida entre ele e a plataforma digital. A relevância do estudo reside no debate sobre uma nova forma de subordinação e controle algorítmico que recai sobre a atividade dos motoristas vinculados aos aplicativos, refletindo diretamente na definição da natureza jurídica dessa relação.

1. Os aplicativos de transportes de passageiros

O avanço de plataformas como Uber e BlaBlaCar simboliza uma nova fase das formas de trabalho. Como observa Antunes (2018), a uberização do trabalho, em suas múltiplas formas, representa uma nova ofensiva do capitalismo contra o trabalho, pautada na flexibilidade, que é utilizada como arma para dismantelar direitos e proteções sociais. Nesse contexto, evidencia-se um conflito entre esse novo modelo de organização laboral e as categorias

tradicionais, como taxistas e motoristas autônomos, revelando as tensões inerentes a uma transição marcada tanto pela busca de novas formas de controle quanto pela resistência dos trabalhadores.

Essas plataformas digitais se caracterizam como instrumentos tecnológicos que permitem a interação entre pessoas, seja na posição de produtores, prestadores ou usuários de um serviço, mediadas por normas e lógicas regulatórias próprias, controladas por algoritmos. Nesse sentido, tais plataformas têm como objetivo conectar, de forma rápida e prática, aqueles que delas utilizam, facilitando tanto a prestação de serviços quanto a comercialização de produtos.

Inclui-se nessa perspectiva a função de motorista de aplicativo, que se apresentou, inicialmente, como uma alternativa relevante para a geração de renda entre aqueles que buscavam maior liberdade e flexibilidade em sua vida profissional. Essa atividade passou a configurar uma opção tanto para complementação quanto para a própria subsistência, tornando-se a principal fonte de renda para muitos trabalhadores.

A Uber, empresa que utiliza motoristas para a execução de seus serviços, foi idealizada em 2009, pelos empreendedores Garrett Camp e Travis Kalanick, nos Estados Unidos e rapidamente se expandiu globalmente. No Brasil, a plataforma começou a operar em 2014, período que coincidiu com a realização da Copa do Mundo. As deficiências então observadas no transporte público favoreceram a adoção e a popularização do aplicativo.

Esse modelo de negócio, amplamente difundido funciona mediante a solicitação de corridas pelos usuários, nas quais os motoristas recebem um valor previamente definido pela plataforma ou calculado com base na distância e no tempo do deslocamento. O repasse ocorre de forma ágil, geralmente por meio de pagamentos semanais ou saques instantâneos, o que facilita a gestão financeira dos motoristas.

Evidencia-se, assim, a transformação da abordagem convencional do transporte individual,

ao conectar motoristas e passageiros por meio de tecnologias de geolocalização e de aplicativos de fácil utilização.

Outro aplicativo de transportes de pessoas, o BlaBlaCar, foi inicialmente implementado na França por Frédéric Mazzella, empreendedor do setor tecnológico, com o objetivo de auxiliar pessoas que precisam se deslocar diariamente entre diferentes localidades. A plataforma permite que qualquer usuário cadastrado ofereça vagas de carona ou utilize aquelas disponibilizadas por outros usuários. Além disso, disponibiliza opções de intermediação para viagens de ônibus entre usuários cadastrados. Importa destacar que os veículos utilizados no serviço de caronas são particulares.

Conforme aponta Alessandra de Barros Marassi (2019), o BlaBlaCar enquadra-se no campo denominado de economia colaborativa ou economia compartilhada (2019).

A prática de fornecer caronas remuneradas, especialmente por meio de aplicativos de mobilidade, consolidou-se como uma modalidade contemporânea de deslocamento, ao combinar tecnologia, flexibilidade e oportunidades econômicas. Entre os benefícios atribuídos a esses serviços, destacam-se a introdução de um novo conceito de mobilidade urbana, a redução de preços para os consumidores em comparação com serviços tradicionais, como os táxis, além de potenciais ganhos ambientais e socialização entre os usuários.

Acontece que essa forma inovadora de deslocamento tem suscitado intensos debates, sobretudo em razão de seu impacto na reestruturação do mercado de trabalho e de seu reflexo em diversas questões jurídicas, éticas e morais. Entre essas questões, destaca-se a responsabilidade dos motoristas por danos causados a passageiros, aspecto que se torna ainda mais complexo diante da natureza jurídica desse modelo e da lacuna regulatória ainda existente.

Mesmo diante desse contexto, ainda que essa nova tecnologia apresente diversas particularidades não plenamente esclarecidas, sua rápida popularização tem levado a

sociedade a utilizá-la de forma ampla, muitas vezes sem questionar seu funcionamento, suas regulamentações ou seus possíveis impactos.

Uma breve análise dos termos de uso e das condições estabelecidas pelos aplicativos em questão permite identificar diversas diretrizes impostas pela plataforma. Por exemplo, a empresa reserva-se o direito de suspender a conta de um membro, limitar seu acesso aos serviços ou até mesmo encerrar o contrato caso ele receba um número mínimo de avaliações negativas, no caso o objeto de estudo desse trabalho, o motorista de aplicativo de transportes de pessoas.

2. O motorista de aplicativos de transporte de passageiros e sua profissionalização

A Constituição Federal ampara-se nos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, fundamentos consagrados no artigo 1º, IV, da Carta Magna. Nesse sentido, estabelece, no inciso XIII do artigo 5º, a liberdade para o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, desde que atendidas as qualificações profissionais previstas em lei (Brasil, 1988).

Consoante Resende (2020), o Direito do Trabalho é o ramo das ciências jurídicas cuja finalidade principal é a regulamentação das relações laborais, assegurando direitos e deveres a empregados e empregadores, de modo a promover um ambiente de trabalho justo, seguro e digno

Nessa perspectiva, diante das profundas transformações que a quarta revolução industrial impõe ao mundo do trabalho, a efetivação do direito ao trabalho emerge como um dos maiores desafios contemporâneos. A crescente automatização dos processos produtivos, impulsionada pela inteligência artificial e pela robótica, vem substituindo a mão de obra humana em diversas atividades, o que torna imprescindível uma revisão urgente dos modelos tradicionais de proteção social (Silva, 2021).

Se a ideia de automação da cadeia produtiva já era uma realidade quando da promulgação

da Constituição de 1988, ela é hoje ainda mais intensa. Não apenas tarefas mecânicas e repetitivas são realizadas por máquinas, mas também tarefas que exigem inteligência e interação, com pessoas ou outras máquinas. O desenvolvimento constante da inteligência artificial e do chamado aprendizado automático de máquinas (machine learning) tem rapidamente substituído pessoas por máquinas na realização de muitos trabalhos. (Silva, 2021).

A interpretação do inciso XXVII do artigo 7º da Constituição Federal, em consonância com a efetivação do direito social ao trabalho, exige a implementação de políticas públicas robustas de requalificação profissional. Tais políticas têm por objetivo mitigar os impactos da automação e da inteligência artificial sobre o mercado de trabalho, oferecendo aos trabalhadores as competências necessárias para atuarem em um cenário cada vez mais tecnológico (Silva, 2021).

Reconhece-se o papel fundamental da inovação tecnológica para o desenvolvimento econômico, porém destaca-se também a responsabilidade do Estado em assegurar a inclusão social e a empregabilidade dos cidadãos (Silva, 2021).

No Brasil, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), realizado no primeiro trimestre de 2019, estima que 3,8 milhões de pessoas possuem seus trabalhos mediados por plataformas, principalmente, trabalhadores de transporte particular e motoristas, motociclistas e ciclistas de entregas rápidas (IBGE, 2019). Em outras palavras, estudar a economia de plataforma é estudar o presente e o futuro do trabalho.

Acelerada pela evolução das tecnologias para smartphones, a modalidade de trabalho por aplicativos consolidou-se como um modelo de negócio extremamente lucrativo e escalável. Essas plataformas digitais, ao conectar trabalhadores e consumidores, rapidamente alcançaram cifras bilionárias em valor de mercado (Teodoro; D'aFonseca, 2017).

Com o passar do tempo, as plataformas digitais de transporte de pessoas por aplicativos consolidaram-se na economia, não obstante, a promessa de flexibilidade e autonomia revelou um sistema algorítmico que controla desde o valor das corridas até a quantidade de horas trabalhadas, contribuindo para a crescente precarização da relação entre motoristas e empresas. A possibilidade de ganhos rápidos, especialmente em um panorama marcado pelo desemprego e por crises econômicas, atraiu um grande número de trabalhadores.

Para Antunes (2018), estamos diante de uma “escravidão digital”, caracterizada pela ausência de contratos formais, pela instabilidade e pela submissão a metas abusivas. Na maior parte das vezes, os trabalhadores são obrigados a arcar com os custos de seus próprios instrumentos de trabalho, como veículos e sua manutenção, enquanto as plataformas, que operam globalmente, apropriam-se do mais-valor gerado, sem assumir os riscos da atividade ou as responsabilidades trabalhistas correspondentes.

Um ponto fundamental para o funcionamento da economia de compartilhamento são os mecanismos de reputação. No caso do BlaBlaCar, esse aspecto é ainda mais evidente, uma vez que cada carona compartilhada recebe uma avaliação do usuário em relação ao motorista, e essas pontuações contribuem diretamente para a reputação do condutor. Assim, esse sistema influencia a escolha dos motoristas pelos usuários e impacta, inclusive, na credibilidade da própria plataforma.

O denominado “sistema de reputação”, adquire destaque ao classificar os motoristas, conforme o alcance de metas, de forma positiva ou negativa. A obtenção de avaliações favoráveis é, muitas vezes, requisito para a permanência do motorista na plataforma, reforçando a lógica de controle algorítmico sobre sua atividade.

É fato que esse modelo moderno de prestação de serviços se popularizou na sociedade, tornando-se não apenas uma alternativa de transporte para a população, mas também uma forma de ressignificar a profissão de motorista, com impactos relevantes sobre o modo de

vida contemporâneo.

O processo para se tornar motorista parceiro caracteriza-se pela baixa complexidade e pela elevada acessibilidade, fatores que explicam sua ampla adesão. Em um primeiro momento, o candidato deve possuir um veículo que atenda às especificações mínimas exigidas pela plataforma, como bom estado de conservação, quatro portas, ar-condicionado e conformidade com o ano-modelo estipulado para a localidade. Importa destacar que a propriedade do automóvel não constitui requisito absoluto, uma vez que o motorista pode atuar com veículos alugados ou cedidos, desde que estejam devidamente regularizados.

O cadastramento do motorista é realizado integralmente de forma digital, através do aplicativo, no qual o interessado insere informações pessoais básicas, como documentos de identificação, comprovante de residência e a Carteira Nacional de Habilitação contendo a observação “Exerce Atividade Remunerada” (EAR). A inclusão dessa observação é obtida junto ao órgão de trânsito estadual mediante procedimento administrativo simples e amplamente acessível. Além disso, são solicitados documentos referentes ao veículo e uma fotografia para identificação no perfil do motorista.

Em seguida, a plataforma realiza uma etapa de verificação de segurança, que inclui a análise de antecedentes e a validação das informações fornecidas. Trata-se de um processo célere, amplamente automatizado, que dispensa a presença física do candidato. Concluída essa verificação, o motorista é considerado apto a iniciar suas atividades. Observa-se, portanto, que a facilidade do procedimento decorre de sua natureza desburocratizada, da possibilidade de realização integralmente remota e da inexistência de exigências profissionais prévias. Esses fatores, em conjunto, contribuem para ampliar o acesso à atividade e estimular a adesão de novos motoristas.

No tocante à fiscalização do exercício da atividade de motorista de aplicativo, é necessário inicialmente destacar que a convivência harmoniosa em sociedade pressupõe a existência de

regras que orientem a conduta humana. Conseqüentemente, cabe ao Direito analisar e sancionar comportamentos que violem direitos fundamentais, tais como a vida, a integridade física e o patrimônio.

Nesse sentido, é indispensável a atuação do Estado, por meio dos órgãos de segurança pública dotados de poder de polícia, em âmbito federal, estadual e municipal, cuja finalidade primordial consiste na manutenção da ordem pública e na garantia da segurança de pessoas e bens. Trata-se de uma atividade de caráter multidisciplinar, que engloba tanto ações repressivas quanto medidas preventivas voltadas à contenção e à inibição de ilícitos.

A Constituição Federal, em seu art. 144, delinea as atribuições dos órgãos responsáveis pela segurança pública, destacando que a segurança viária é exercida com o objetivo de preservar a ordem pública e a incolumidade das pessoas e de seu patrimônio nas vias públicas. Nesse âmbito, incluem-se as atividades de educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras funções previstas em lei, que asseguram ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente.

Uma viagem de carro de um local para outro, seja em âmbito municipal, estadual ou federal, pode parecer simples e desprovida de maiores preocupações. Contudo, em um país como o Brasil, marcado por elevados índices de negligência, imprudência e imperícia que frequentemente resultam em acidentes de trânsito, esse deslocamento pode representar um risco significativo e até mesmo implicar conseqüências fatais.

Nessa perspectiva, os órgãos de segurança pública, no exercício de suas competências e em regime de cooperação, realizam a fiscalização de diversos tipos de transporte, incluindo o transporte de passageiros, seja individual ou coletivo. Essa atuação compreende a verificação das condições do serviço, do cumprimento das normas aplicáveis e da habilitação dos condutores, abrangendo, nesse contexto, também os motoristas de aplicativos de transporte de passageiros.

Logo, a prática do transporte de passageiros por aplicativos deve estar submetida à tutela jurídica, com fiscalização equivalente à aplicada aos demais tipos de transporte. Caso contrário, a atividade poderá ser caracterizada como transporte clandestino, constituindo ilícito.

A Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, dispõe sobre os serviços de transporte privado coletivo, prestados por pessoas físicas ou jurídicas, exigindo que sejam autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, conforme os princípios e diretrizes nela estabelecidos.

Assim, qualquer motorista que atua nas atividades ou categorias econômicas de transporte de passageiros passou a estar sujeito às disposições legais referentes à duração e às condições de trabalho. Segundo Martinez (2020), a responsabilidade atribuída a esses profissionais da estrada é tão elevada que a norma em análise impõe até mesmo a relativização de sua intimidade, a fim de possibilitar o conhecimento das substâncias que consomem habitualmente.

Fica evidente que se configura uma nova concepção de trabalhador motorista, resultante dos ditames da era da tecnologia da informação e comunicação. Trata-se de um modelo concebido para promover um avanço significativo no setor produtivo, fundamentado em uma logística empresarial integralmente digitalizada. Nessa lógica, a atividade de motorista passa a ser mediada por ferramentas tecnológicas, frequentemente em condições de precariedade, evidenciando-se o crescimento do trabalho intermitente.

O motorista de aplicativos de passageiros é inserido em um processo intenso, no qual as relações laborais são flexibilizadas, individualizadas, isoladas, invisibilizadas e informalizadas. A relação estabelecida nesse contexto é marcada: pela rapidez na admissão, muitas vezes limitada a uma entrevista superficial e um teste básico; pela ausência de exigência de qualificação ou treinamento adequado; pela fragmentação da categoria; pela desigual divisão

sociossexual do trabalho e pelo controle integral da atividade por parte da plataforma. Esse cenário revela um claro desprezo pela profissionalização da categoria.

3. O debate sobre da natureza jurídica da relação do motorista para com a plataforma digital de transporte de passageiros

O debate atual concentra-se na definição da natureza jurídica da relação estabelecida entre os usuários e os aplicativos de transporte de pessoas. Torna-se essencial determinar se se trata de uma relação trabalhista tutelada pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), consumerista, protegida pelo Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/1990), de uma relação civil ou, ainda, de uma nova forma de vínculo jurídico. Isso porque o motorista, em tese, não se enquadraria como fornecedor de serviços, uma vez que não exerceria a atividade de maneira profissional no sentido tradicional.

A definição da natureza jurídica de uma relação consiste no processo de classificação dessa relação segundo as categorias e princípios do Direito, com o objetivo de determinar o conjunto de normas a ela aplicáveis.

Para compreender esse contexto, é necessário identificar as diferentes categorias de atores presentes no cenário das plataformas digitais. De acordo com Rodrigues (2024), destacam-se o usuário-fornecedor ou consumidor-provedor, que compartilha temporariamente produtos ou serviços por meio de permuta ou circulação de bens, ainda que não exerça essa atividade de forma profissional; e o usuário-consumidor (ou consumidor-fruidor), que utiliza a plataforma para satisfazer suas necessidades sem adquirir definitivamente tais bens.

Assim, é possível identificar três vínculos contratuais distintos: 1) entre o prestador de serviços (motorista) e a plataforma digital (empresa), cuja participação depende da aceitação dos termos estabelecidos pela empresa; 2) entre o consumidor do serviço (passageiro) e a própria plataforma digital (empresa), que impõe condições para o uso do aplicativo; e 3) diretamente entre o motorista e o passageiro. Esses contratos relacionam-se por meio da

otimização proporcionada pela internet e pelas redes sociais, configurando uma teia estruturada de trocas de serviços entre os usuários envolvidos (motorista e passageiro).

Embora o consumidor-provedor ou prestador do serviço, o motorista, detenha maior conhecimento sobre o objeto da relação (a plataforma digital) do que o consumidor-fruidor, o passageiro, ele permanece vulnerável diante da plataforma. Essa vulnerabilidade decorre dos conhecimentos técnicos que a empresa detém e impõe, da falta de transparência acerca dos dados algorítmicos, dos riscos da atividade que recaem exclusivamente sobre o motorista e da evidente superioridade econômica da plataforma (empresa).

A plataforma, embora exerça controle sobre aspectos essenciais da prestação do serviço, procura eximir-se de responsabilidades trabalhistas, fiscais, cíveis e consumeristas ao classificar o motorista prestador como autônomo. Dessa forma, apresenta-se como mera otimizadora da atividade, transferindo ao motorista os riscos inerentes à prestação do serviço.

Nesse contexto, a narrativa difundida pelas plataformas digitais de que seus trabalhadores seriam “empreendedores” e donos do próprio negócio configura, uma ilusão estratégica destinada a redefinir as relações de trabalho e a afastar responsabilidades historicamente atribuídas aos empregadores. Tal retórica desconsidera a efetiva transferência de riscos e custos para a força de trabalho, que passa a suportar integralmente as despesas operacionais da atividade, como combustível, manutenção do veículo, seguros, impostos, depreciação do capital e, ainda, os custos do celular e operadoras.

A Uber destaca em seu *site*^[3] diversos benefícios para atrair motoristas interessados em integrar a plataforma, utilizando expressões como “faça o seu próprio horário”, “ganhe dinheiro rapidamente” e “obtenha suporte constante”. Paralelamente, a empresa informa de maneira explícita que não assume responsabilidade por eventuais danos decorrentes da atividade, atribuindo ao motorista, total ou parcialmente, o ônus correspondente, conforme

previsto em contrato.

A suposta autonomia é significativamente limitada por um controle algorítmico onipresente e não transparente, que redefine as dinâmicas de poder entre capital e trabalho. Os aplicativos de transporte, por meio de algoritmos, determinam tarifas, rotas e a distribuição das demandas, além de operarem sistemas de avaliação e incentivos que funcionam como mecanismos de vigilância e pressão constantes sobre os motoristas. Dessa forma, a narrativa de liberdade e independência contrasta com a intensa regulação tecnológica que orienta e condiciona a execução da atividade.

Nessa perspectiva, a performance dos motoristas é constantemente monitorada por meio das avaliações realizadas pelos usuários, as conhecidas “estrelas”, as quais podem refletir diretamente a disponibilidade de novas demandas na plataforma para o motorista. Recusas de viagens, bem como avaliações insuficientes, podem acarretar consequências que vão desde a redução do número de solicitações encaminhadas ao motorista até o bloqueio temporário ou a desativação definitiva de sua conta na plataforma.

Basta uma breve verificação dos termos de uso e das condições informadas pelo aplicativo para identificar diversas diretrizes, entre elas a prerrogativa da empresa de suspender a conta do motorista, limitar seu acesso aos serviços ou encerrar o contrato em razão de avaliações negativas ou do descumprimento de determinadas políticas internas. Conforme previsto, o motorista poderá ter sua conta definitivamente encerrada caso tenha realizado ao menos três viagens e apresente uma taxa de cancelamento superior a 40%.

Nesse mesmo sentido, uma das condições impostas ao motorista cadastrado na plataforma é a de confirmar se o seguro contratado cobre o compartilhamento de viagens e se os passageiros são considerados terceiros no veículo, estando, portanto, abrangidos pela apólice durante todo o percurso. Na prática, porém, essa exigência não se concretiza, pois os motoristas, em regra, não informam os passageiros sobre a existência do seguro, e

muitosnem sequer possuem essa cobertura, o que evidencia uma transferência de responsabilidade ao motorista sem a devida efetivação das garantias mínimas necessárias à prestação do serviço.

O controle algorítmico não apenas precariza as condições financeiras, mas também acarreta graves consequências os motoristas de aplicativos. A vigilância constante, pressão por avaliações positivas e imprevisibilidade de renda afetam a saúde do trabalhador, gerando altos níveis de estresse, ansiedade e depressão. Junte-se a isso a ausência de relações interpessoais com um chefe imediato visível e a impossibilidade de diálogo com o próprio algoritmo, fatores que tornam a pressão ainda mais intensa e perniciosa.

Evidencia-se uma falsa manutenção da ilusão da autonomia do motorista, o que dar margem a um debate acerca capacidade do Estado regular efetivamente e combater a precarização dessa categoria de trabalhador.

O motorista traveste-se de autônomo. Nesse sentido, é essencial uma exegese da redação dos arts. 593 e 598 do Código Civil, que tratam “Da Prestação de Serviço”, que estabelecem:

Art. 593. A prestação de serviço, que não estiver sujeita às leis trabalhistas ou a lei especial, reger-se-á pelas disposições deste Capítulo.

(...)

Art. 598. A prestação de serviço não se poderá convencionar por mais de quatro anos, embora o contrato tenha por causa o pagamento de dívida de quem o presta, ou se destine à execução de certa e determinada obra. Neste caso, decorridos quatro anos, dar-se-á por findo o contrato, ainda que não concluída a obra.

De acordo com o que dispõe o Código Civil, não é possível enquadrar o motorista de aplicativo de transporte de passageiros como trabalhador autônomo. O profissional autônomo caracteriza-se por exercer atividade remunerada por conta própria, sem vínculo

empregatício formal, gozando de independência para definir sua jornada, seu local e método de trabalho, o valor cobrado diretamente do contratante, além de assumir integralmente os riscos da atividade. Nessa condição, é responsável por sua própria formalização, pelo recolhimento de tributos e pela gestão de seu patrimônio, mantendo relação contratual limitada a quatro anos com eventuais tomadores de serviços.

O art. 732 do Código Civil dispõe que “pelo contrato de transporte, alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”.

Considerando o funcionamento da plataforma BlaBlaCar, na qual há o deslocamento de passageiros mediante pagamento, ainda que sob a denominação de carona, é possível sustentar que essa relação se enquadra como um contrato de transporte. Dessa forma, devem ser observadas as obrigações consequentes dessa espécie de contrato.

É importante esclarecer que, nos contratos de transporte, atribui-se ao transportador a obrigação de conduzir o passageiro são e salvo ao destino. Caso esse resultado não seja atingido, o transportador responde pelos danos ocasionados, independentemente de comprovação de culpa.

Embora esse aplicativo seja amplamente divulgado pela flexibilidade e autonomia que supostamente oferece aos motoristas, ele oculta uma excessiva precarização da relação entre empresa e trabalhador.

O aplicativo informa aos motoristas, em sua plataforma^[4], por meio dos termos de uso e condições, as regras relativas à responsabilidade em caso de acidente durante o transporte compartilhado. Consta nesses dispositivos que o motorista é o responsável pelos passageiros, cabendo ao seu próprio seguro a cobertura de todos os ocupantes, ainda que ele não seja o causador do acidente.

Percebe-se, assim, uma clara intersecção de interesses e uma ambiguidade na definição de papéis, pois a plataforma, ao mesmo tempo em que exerce controle sobre aspectos

essenciais da prestação do serviço (controle/subordinação algorítmica), procura se eximir de responsabilidades trabalhistas, fiscais e cíveis. Dessa forma, transfere ao motorista os riscos da atividade, classificando-o como prestador autônomo, enquanto se apresenta apenas como uma intermediadora ou otimizadora da relação entre motorista e passageiros.

O controle algorítmico, operado de forma onipresente e pouco transparente, impõe ao motorista uma subordinação velada, ao definir metas, locais de atuação, preços do serviço, critérios de avaliação e até mesmo o cancelamento da conta.

Os debates sobre a natureza jurídica da relação estabelecida entre motoristas e as plataformas de transporte de passageiros ainda não resultaram em entendimento consolidado. A questão central consiste em definir se essa relação configura vínculo empregatício regido pela Consolidação das Leis do Trabalho, uma relação civil autônoma tradicional ou, ainda, uma nova categoria jurídica, marcada por elementos híbridos. Isso porque o motorista, embora apresentado como prestador de serviços independente, não exerce a atividade com a autonomia e profissionalidade inerente a tal condição, não se enquadrando plenamente nos moldes clássicos, sendo submetido a um inovador modelo de subordinação algorítmica.

Fica evidente, a partir da análise da natureza jurídica da relação entre o motorista e a plataforma digital de transporte de passageiros, que a ideia de empreendedorismo apresentada ao motorista constitui uma ilusão sustentada pelo discurso de flexibilidade e liberdade. Nessa narrativa, o motorista é retratado como proprietário de si mesmo, independente e autônomo, inserido em um ambiente laboral supostamente atrativo e desprovido da rigidez típica de um emprego formal. Contudo, é relevante destacar que o motorista, simultaneamente tratado como cliente no modelo de “economia compartilhada”, assume integralmente os riscos da atividade, arcando com responsabilidades que, na prática, deslocam para o indivíduo obrigações inerentes à própria dinâmica empresarial.

Esse contexto não caracteriza uma relação de autonomia do motorista diante da plataforma digital, suscitando debates e exigindo a formulação de uma concepção que caracterize adequadamente a natureza jurídica dessa relação.

Conclusão

A análise desenvolvida ao longo deste estudo evidencia que o avanço das plataformas digitais de transporte de passageiros, especialmente aquelas que operam nos modelos da Uber e do BlaBlaCar, constitui um marco relevante na transformação das dinâmicas laborais contemporâneas, sobretudo na atividade de motorista. A lógica de funcionamento desses aplicativos, aliada à ausência de vínculos empregatícios formais e à flexibilidade de horários, tornou a atividade especialmente atrativa para diversos trabalhadores, embora tal atratividade oculte formas complexas de precarização e reorganização das relações de trabalho.

Nesse contexto, a função de motorista de aplicativo tem se consolidado como uma alternativa relevante para a geração de renda entre trabalhadores que buscam maior liberdade e flexibilidade em sua vida profissional. Essa atividade apresenta-se, assim, como uma opção tanto para complementar os ganhos financeiros quanto para constituir a principal fonte de sustento de muitos indivíduos.

Dessa forma, evidenciou-se que a função de motorista de aplicativo tem se consolidado como uma alternativa relevante para a geração de renda entre trabalhadores motoristas que buscam maior liberdade e flexibilidade na organização de sua vida profissional. Trata-se de uma atividade que, cada vez mais, se configura tanto como meio de complementação de renda quanto como principal fonte de sustento para um número expressivo de indivíduos, evidenciando seu papel central no cenário laboral contemporâneo.

Esse sistema de prestação de serviços transforma a lógica tradicional do transporte de passageiros ao conectar, por meio de tecnologias de geolocalização e aplicativos de uso

intuitivo, motoristas, profissionais ou não, a passageiros. Essa dinâmica redefine a forma como a mobilidade urbana é organizada, ao introduzir um modelo baseado na intermediação digital, na rápida conexão entre oferta e demanda e na flexibilização da atividade de transporte.

Fica claro que um aspecto relevante desse novo modelo de prestação de serviços é que os motoristas passam a disponibilizar seu tempo e seu espaço para atividades que já realizariam cotidianamente, compartilhando-as com outras pessoas de forma remunerada.

Nesse modelo de negócio, plataformas digitais amplamente difundidas, como a Uber e o BlaBlaCar, operam mediante a solicitação de corridas pelos usuários, por meio das quais os motoristas recebem um valor previamente definido pela própria plataforma ou calculado com base na distância percorrida e no tempo do deslocamento. O repasse ocorre de forma ágil, geralmente por meio de pagamentos semanais ou saques instantâneos, o que contribui para uma gestão financeira mais eficiente por parte dos motoristas.

Evidenciam-se, entre os benefícios associados a esses serviços, a introdução de um novo conceito de mobilidade urbana, a redução de custos para os consumidores em comparação aos serviços tradicionais, como os táxis, bem como potenciais ganhos ambientais e a maior socialização entre usuários. Por outro lado, essa forma inovadora de deslocamento tem suscitado intensos debates, sobretudo em razão de seu impacto na reestruturação do mercado de trabalho e de seus reflexos em diversas questões jurídicas, éticas e morais. Entre essas questões, destaca-se a responsabilidade dos motoristas por danos causados a passageiros e a terceiros, aspecto que se torna ainda mais complexo diante da natureza jurídica desse modelo e da lacuna regulatória ainda existente.

Um ponto fundamental detectado, para o funcionamento da economia do compartilhamento são os mecanismos de reputação, que permitem a avaliação contínua dos motoristas. Esse aspecto é particularmente evidente, uma vez que cada transporte ou carona compartilhada é

avaliado pelo usuário, cujas pontuações contribuem diretamente para a reputação do condutor.

Conforme o desempenho do motorista e o alcance de metas, seja de forma positiva ou negativa, as avaliações recebidas tornam-se determinantes para sua permanência na plataforma, reforçando, assim, a lógica de controle / subordinação algorítmica que regula sua atividade. Desse modo, o sistema de reputação influencia não apenas a escolha dos motoristas pelos usuários, mas também a credibilidade da própria plataforma e do profissional que nela atua.

O processo para se tornar motorista parceiro caracteriza-se pela baixa complexidade e pela elevada acessibilidade, fatores que explicam sua ampla adesão.

O cadastramento do motorista é realizado integralmente de forma digital, por meio do aplicativo, no qual o interessado insere informações pessoais básicas, como documentos de identificação, comprovante de residência e Carteira Nacional de Habilitação. Observa-se, portanto, que a facilidade do procedimento decorre de sua natureza desburocratizada, da possibilidade de realização totalmente remota e da inexistência de exigências profissionais prévias. Esses fatores, em conjunto, ampliam o acesso à atividade e estimulam a adesão de novos motoristas.

A atividade de transporte de passageiros tem sido exercida por motoristas privados profissionalizados ou não, portanto essa prática deve estar submetida à tutela jurídica, com fiscalização dos órgãos de segurança pública equivalente à aplicada aos demais tipos de transporte. Caso contrário, a atividade poderá ser caracterizada como transporte clandestino, constituindo ilícito.

É conclusivo que o motorista de aplicativos de passageiros é inserido em um contexto marcado pela rapidez na admissão, limitada a uma entrevista superficial e a um teste básico, pela inexistência de exigência de qualificação ou treinamento adequado, pela fragmentação

da categoria, pela desigual divisão sociosexual do trabalho e pelo controle integral da atividade exercido pela plataforma. Esse cenário evidencia um claro desprezo pela profissionalização e organização desses trabalhadores.

Evidencia-se, também, um debate contemporâneo centrado na definição da natureza jurídica da relação estabelecida entre os usuários e os aplicativos de transporte de passageiros. Nesse contexto, torna-se essencial determinar se tal relação possui caráter trabalhista, regido pela Consolidação das Leis do Trabalho, consumerista, disciplinada pelo Código de Defesa do Consumidor), se configura uma relação de natureza civil ou, ainda, se corresponde a uma nova forma de vínculo jurídico. Isso porque o motorista, em tese, não se enquadraria como fornecedor de serviços, uma vez que não exerceria a atividade de modo profissional no sentido tradicional.

Em que pese o usuário-fornecedor ou consumidor-provedor do serviço, o motorista, detenha maior conhecimento sobre o objeto da relação estabelecida por meio do aplicativo do que o consumidor-fruidor, o passageiro, ele permanece vulnerável diante da plataforma. Essa vulnerabilidade decorre dos conhecimentos técnicos exclusivos que a empresa detém e impõe, dos riscos inerentes à atividade, que recaem integralmente sobre o motorista, e da evidente superioridade econômica da plataforma.

A autonomia atribuída ao motorista é significativamente limitada por um controle algorítmico onipresente e pouco transparente, que redefine as dinâmicas de poder entre capital e trabalho, determinando tarifas, rotas e demandas, além de operar sistemas de avaliação que funcionam como mecanismos de vigilância e pressão constantes. Dessa forma, a narrativa de liberdade e independência do motorista contrasta com a intensa regulação tecnológica que orienta e condiciona a execução da atividade.

Por fim, fica evidente que a autonomia do motorista é, em grande medida, ilusória; na realidade, observa-se uma nova forma de subordinação e controle. O algoritmo atua como

instrumento de poder, dispensando a presença física, o que abre espaço para um debate sobre a definição da natureza jurídica da relação entre a plataforma de transporte de passageiros e o motorista, profissional ou não, bem como sobre a necessidade de regulamentação dessa atividade laboral.

Referências

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

BAHIA, Flávia. **Direito Constitucional - Coleção Descomplicando - 3ª edição**. Recife, PE: Editora Armador, 2017.

Beck, Ulrich. **O que é a Globalização? Equívocos do globalismo: respostas à globalização**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

BESSA, Ana Cláudia. **O perfil do motorista de aplicativo no Brasil**. *Movimentação*, [S. l.], v. 8, n. 14, p. 24-43, 2021. DOI: 10.30612/mvt. V. 8i14.14406. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/movimentacao/article/view/14406>. Acesso em: 13 nov. 2024.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 12 nov. 2024.

BRASIL. Decreto-Lei n. 3.688, de 3 de outubro de 1941. Lei das Contravenções Penais. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/Del3688.htm>. Acesso em: 15 dez. 2024.

BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 15

dez. 2024.

BOBBIO, Norberto. **Teoria della norma giuridica**. Turim: G. Giappichelli, 1958.

CUNHA, Rogério Sanches. **Manual de direito penal: parte geral (arts. 1º ao 120)**. 8.ed.rev., ampl. e atual. Salvador: JusPODIVM, 2020.

DANTAS, Paulo Roberto de Figueiredo. **Curso de Direito Constitucional**. – 7. ed. Indaiatuba, SP: Editora Foco, 2024.: ePUB.

GRECO, Rogério. **Atividade Policial: Aspectos penais, processuais penais, administrativos e constitucionais** – 10ª edição. Niterói, RJ: Impetus, 2020.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Curso de Direito do Trabalho**. – 15. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2023.

LENZA, Pedro. **Direito Constitucional esquematizado**. – 23. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

MAIOR, Jorge Luiz Souto. **Globalização**. Revista Síntese Trabalhista, n. 99, p. 139, set. 1997.

MARASSI, Alessandra de Barros. **A construção da confiança nas práticas de consumo de serviços de transporte por aplicativos**. Revista Passagens, Ceará, v. 10, n. 2, p. 57-73, 2019.

MASSON, Cleber. **Direito penal: Parte Geral (arts. 1º a 120)**. – 14. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2020.

MARTINEZ, Luciano. **Curso de direito do trabalho**. – 11.ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2020.

MCM TEODORO, TC D'AFONSECA, M Antonieta. **Disrupção, economia compartilhada e o**

fenômeno Uber – Revista Faculdade Mineira de Direito, Belo Horizonte, 2017.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO RIO GRANDE DO NORTE. **Em Caicó, MPRN orienta procedimento para registro de infrações de motoristas de transporte clandestinos.** Disponível em: <<https://www.mprn.mp.br/noticias/em-caico-mprn-orienta-procedimento-para-registro-de-infracoes-de-motoristas-de-transporte-clandestinos/>>. Acesso em: 15 dez. 2024.

NOVELINO, Marcelo. **Curso de Direito Constitucional** – 11.ed.rev, ampl e atual. Salvador: Ed. JusPodivm, 2016.

PUTTI, A. 2019. **Apps são os maiores empregadores, mas a precarização dá o tom nos trabalhos.** Disponível em: Acesso em: 08/11/2024.

RESENDE, Ricardo. **Direito do Trabalho. – 8. ed.** Rio de Janeiro: Forense: São Paulo: MÉTODO, 2020.

RODRIGUES, Cássio Monteiro. **Qualificação dos contratos na economia compartilhada: em direção à tutela do usuário-consumidor a partir da sua concreta vulnerabilidade.** Tese (Doutor em direito) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2024.

UBER. 2019. Fatos e dados sobre a Uber. Disponível em: [Fatos e Dados sobre a Uber Últimas notícias | Uber Newsroom](#). Acesso em: 08/11/2024

SILVA, Virgílio Afonso da. **Direito Constitucional Brasileiro.** São Paulo: Edusp Livraria; 1ª edição, 2021.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl. **Manual de direito penal brasileiro: volume 1: parte geral.** 9.ed. rev e atual. – São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2011.

^[1] Graduando em Direito, Universidade Federal do Rio Grande do Norte – Campus Caicó. E-mail: caiossimplicio@gmail.com

^[2] Mestre em Direito (UFRN). Doutor em Ciências Sociais. (UFRN). Professor Associado do Curso de Direito do Centro de Ensino Superior do Seridó, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: carlos.nascimento@ufrn.br

^[3] Disponível em: <https://www.uber.com>

^[4] Disponível em: <https://www.blablacar.com.br>