

O TRABALHO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS E SAÚDE MENTAL: UMA ANÁLISE DO PLP 12/2024

THE WORK OF APPLICATION DRIVERS AND MENTAL HEALTH: AN ANALYSIS OF PLP 12/2024

Recebido em	04/04/2025
Aprovado em	15/05/2022

André Agassis Athayde de Oliveira Menezes¹

João Ricardo Guedes Sampaio de Siqueira²

Juliana Oliveira Eiró do Nascimento³

RESUMO

O presente trabalho investiga os impactos do Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12/2024 na regulamentação do trabalho dos motoristas de aplicativo sob o aspecto da saúde mental desses trabalhadores. A pesquisa destaca a precarização do trabalho, caracterizada por longas jornadas, insegurança financeira e ausência de garantias trabalhistas, o que potencializa o surgimento de transtornos como ansiedade, depressão e burnout. Em seguida, explora a proposta legislativa quanto às disposições sobre autonomia, jornada e remuneração para, posteriormente, associar tais disposições aos impactos na saúde mental dos motoristas. A metodologia empregada utiliza uma abordagem qualitativa, fundamentada na análise documental e revisão bibliográfica por meio do método hipotético-dedutivo. Os resultados evidenciaram que as disposições da proposta não são suficientes para mitigar os riscos à saúde mental, além de apresentar lacunas que podem manter a precarização do trabalho. Por fim, conclui-se com orientações de ajustes e implementações de políticas complementares para promover o bem-estar psicológico do trabalhador.

Palavras-chave: Projeto de lei complementar nº 12/2024; motorista de aplicativo; saúde mental; precarização do trabalho; transtornos mentais.

ABSTRACT

This paper investigates the impacts of Complementary Bill (PLP) No. 12/2024 on the regulation of the work of app drivers from the perspective of these workers' mental health. The research highlights the precariousness of work, characterized by long working hours, financial insecurity, and lack of labor guarantees, which increases the emergence of disorders such as anxiety, depression, and burnout. It then explores the legislative proposal regarding provisions on autonomy, working hours, and remuneration, and then associates these provisions with the impacts on the mental health of drivers. The methodology employed uses a qualitative approach, based on documentary analysis and bibliographic review through the hypothetical-deductive method. The results showed that the provisions of the proposal are not sufficient to mitigate risks to mental health, in addition to presenting gaps that can maintain the precariousness of work. Finally, it concludes with guidelines for adjustments and implementation of complementary policies to promote the psychological well-being of workers.

¹ Graduando em Direito pelo Centro Universitário do Estado do Pará (CESUPA).

² Graduando em Direito pelo Centro Universitário do Estado do Pará (CESUPA).

³ Mestre em Direitos, Políticas Públicas e Desenvolvimento Regional; Advogada escritório André Eiró Advogados; Professora Graduação e Pós-graduação CESUPA; Editora-gerente Revista Jurídica CESUPA.

Keywords: Complementary bill no. 12/2024; app-based driver; mental health; labor precarization; mental disorders.

1 INTRODUÇÃO

A ascensão das plataformas de transporte por aplicativo é fruto da onda tecnológica impulsionada pela Quarta Revolução Industrial, a qual provocou mudanças significativas no mercado de trabalho brasileiro. Nesse cenário, o crescimento do trabalho informal disparou, criando uma categoria altamente demandada — especialmente durante a pandemia de COVID-19 — para suprir diversas necessidades sociais por meio de aplicativos como Uber e iFood, expondo os trabalhadores a condições de extrema vulnerabilidade (Aquino; Pilate; Félix, 2020).

É nesse contexto que emerge o fenômeno da uberização, entendido como uma tendência de reorganização do trabalho mediada pelo gerenciamento algorítmico (Abílio, 2019). As plataformas atuam como intermediárias, conectando consumidores a trabalhadores “uberizados”. Contudo, a promessa de autonomia e liberdade para gerar renda veio acompanhada de insegurança, jornadas exaustivas e precarização das condições de trabalho — fatores que impactam diretamente a saúde mental desses profissionais, contribuindo para o aumento de doenças psíquicas.

O trabalho dos motoristas de aplicativo é mediado por plataformas digitais e exige o uso de ferramentas próprias, como carro e celular. A relação contratual se caracteriza, principalmente, pela intermitência e pela remuneração por corrida (Amorim; Moda, 2020). Diante disso, os riscos da atividade recaem integralmente sobre o trabalhador, que, além de executar a função, arca com os custos e perigos inerentes ao serviço.

Diante dessa realidade, foi proposto o Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024 (Brasil, 2024), com o objetivo de regulamentar a atividade dos motoristas de transporte individual por aplicativo. A proposta ganhou destaque por prever medidas como a limitação da jornada de trabalho, a instituição de uma remuneração mínima por hora e o fim da exclusividade com as plataformas, entre outros pontos. No entanto, tais disposições também geraram críticas, levantando questionamentos sobre a real eficácia do PLP 12/2024 na promoção da saúde mental desses trabalhadores.

Diante disso, esta pesquisa busca responder à seguinte problemática: quais os impactos que o PLP 12/2024, ao regulamentar o trabalho dos motoristas de aplicativo — denominados autônomos por plataforma — pode gerar na garantia da saúde mental desses trabalhadores?

Parte-se da hipótese de que, ao criar uma nova categoria de trabalhadores — os autônomos por plataforma — e ao propor regulamentações como a limitação da jornada a 12

horas diárias e a remuneração por hora trabalhada, o PLP 12/2024 acaba por perpetuar condições de trabalho instáveis e incertas. Isso pode contribuir para o agravamento de transtornos mentais, como ansiedade, depressão e burnout, comprometendo o verdadeiro propósito da regulamentação.

O objetivo geral do estudo é analisar de que maneira as disposições do PLP 12/2024, ao regulamentarem a relação de trabalho dos motoristas de aplicativo, influenciam na garantia da saúde mental desses trabalhadores.

Para isso, a pesquisa está estruturada em cinco itens. O primeiro é esta introdução. O segundo discute a saúde mental como um dos principais impactos da precarização do trabalho no contexto dos motoristas de aplicativo. O terceiro analisa as disposições do PLP 12/2024 referentes à autonomia, jornada e remuneração. O quarto examina a relação entre o PLP 12/2024 e a saúde mental dos motoristas, identificando os principais transtornos associados. Por fim, o quinto apresenta as considerações finais.

A relevância da pesquisa se justifica pelo expressivo crescimento da categoria de motoristas de aplicativo no Brasil, que, embora desempenhem papel essencial para sua própria subsistência e para a sociedade, ainda não contam com uma regulamentação adequada. Nesse sentido, embora o PLP 12/2024 proponha a criação de direitos e limites, é essencial investigar seus reais impactos na perpetuação da precarização e, por consequência, na saúde mental dos motoristas de aplicativo.

Além disso, estudos já indicam uma correlação entre a precarização das relações de trabalho e o surgimento de transtornos mentais. Fatores como insegurança, instabilidade financeira, pressão por desempenho e jornadas excessivas são exemplos de elementos que impactam negativamente a saúde mental desses trabalhadores.

A relevância da investigação para o Direito do Trabalho encontra respaldo no próprio fundamento desse ramo jurídico: a proteção dos direitos dos trabalhadores. Nesse sentido, a promoção da saúde mental no ambiente laboral deve estar em consonância com os objetivos do desenvolvimento econômico sustentável.

Trata-se de uma pesquisa de natureza teórica, com objetivos exploratórios. Quanto aos procedimentos metodológicos, o estudo fundamenta-se na pesquisa documental e bibliográfica. A coleta de dados será realizada por meio da análise da redação da PLP nº 12/2024, bem como de artigos científicos e doutrina jurídica. A abordagem será qualitativa, e a conclusão da investigação será construída a partir do método hipotético-dedutivo.

2 PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO E SAÚDE MENTAL DOS MOTORISTAS DE APLICATIVO

O trabalho dos motoristas de aplicativo cresceu significativamente no Brasil e em diversas partes do mundo, especialmente durante a pandemia de Covid-19. Conforme destaca Uchôa-de-Oliveira (2020), esse cenário intensificou a informalidade no mercado de trabalho, uma vez que as plataformas passaram a ser vistas como uma alternativa de subsistência para aqueles que perderam seus empregos formais. Contudo, apesar da aparente flexibilidade e da oportunidade de geração de renda para muitos trabalhadores, essa modalidade de trabalho trouxe desafios relevantes, como a ausência de garantias trabalhistas, instabilidade financeira e condições precárias de trabalho.

As plataformas de transporte por aplicativo introduziram um novo modelo laboral, marcado pela flexibilidade — fator atrativo para muitos que desejavam "criar sua própria rotina". No entanto, a falta de reconhecimento da relação de emprego deixou esses trabalhadores desprovidos de direitos trabalhistas básicos, assumindo ainda altos riscos e custos operacionais. Assim, a ausência de uma regulamentação específica resultou em maior precarização para aqueles que dependem exclusivamente dessa atividade (Naconeski; Villatore; Izuta, 2021).

De acordo com Nascimento e Borges (2022), pode-se entender como “precarização do trabalho” uma forma de relação laboral com forte inclinação à informalidade, de natureza temporária e autônoma, podendo se apresentar de maneira esporádica ou eventual. Essa condição é marcada pela ausência de direitos trabalhistas fundamentais, como férias remuneradas, previdência social e jornada regulamentada, entre outros.

A precarização atinge, em grande medida, os trabalhadores por aplicativo, resultando no fenômeno denominado “uberização”. Esse conceito refere-se à forma de trabalho predominante nas empresas que operam por meio de plataformas digitais, na qual o serviço é prestado de maneira intermitente e informal, e a remuneração depende diretamente da quantidade de serviços realizados (Moraes; Oliveira; Accorsi, 2019).

Embora os motoristas de aplicativo sejam frequentemente classificados como profissionais autônomos — livres para definir seus horários e carga horária —, uma análise mais aprofundada revela que essa liberdade é limitada pelo constante monitoramento dos algoritmos das plataformas. O trabalhador, por exemplo, pode ser penalizado com suspensão ou até exclusão da plataforma caso recuse corridas com frequência.

Na ausência de um marco regulatório, as plataformas exercem ampla liberdade para impor termos unilaterais, deixando os trabalhadores sem alternativas caso desejem garantir seu

sustento. No setor de transporte por aplicativo, o Brasil lidera globalmente em número de motoristas e entregadores cadastrados, somando mais de 1,4 milhão de trabalhadores atuando pela plataforma Uber nos últimos dez anos (Gonçalves, 2025). Isso confere à Uber uma posição dominante no mercado, com poder para ditar as regras e consolidar um ambiente de trabalho altamente precarizado.

Uma análise dos “Termos Gerais dos Serviços de Tecnologia” apresentados pela Uber evidencia diversas lacunas interpretativas. Um exemplo disso encontra-se na cláusula 2.4 do referido documento, que concede à empresa a prerrogativa de desativar ou restringir a conta de um motorista a qualquer momento, de forma unilateral e sem critérios claramente definidos — medida que contraria o princípio constitucional do contraditório (Uber, 2022).

Esse cenário de incertezas, lacunas e ambiguidades decorre, principalmente, da ausência de uma legislação específica e bem definida que sirva de referência para a formulação das normas internas das plataformas e que, ao mesmo tempo, garanta a proteção física e mental dos trabalhadores. Ademais, os motoristas de aplicativo estão atualmente classificados como profissionais autônomos, conforme disposto na alínea “h”, inciso V, do artigo 12 da Lei nº 8.212/1991 (Brasil, 1991). Dessa forma, não estão abrangidos pelos direitos e garantias previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT).

Consequentemente, esses trabalhadores encontram-se em situação de extrema vulnerabilidade, sendo frequentemente submetidos a pressões e estresse que geram um ambiente propício ao desenvolvimento de doenças e distúrbios psicológicos. De acordo com Cândido (2024), essa exposição contínua leva os trabalhadores a vivenciarem níveis elevados de pressão, motivados pelo medo de sanções por parte das empresas ou até mesmo da exclusão definitiva das plataformas — o que significa, para muitos, a perda total de sua fonte de renda.

Os motoristas de aplicativo estão submetidos às demandas e comandos das plataformas, que detêm o controle das informações sobre viagens, valores, rotas, entre outros dados. Além disso, os trabalhadores arcam com todos os custos e responsabilidades inerentes à atividade. Assim, despesas com manutenção do veículo, aluguel, combustível, seguro e eventuais imprevistos — como acidentes de trânsito ou roubos — são integralmente de responsabilidade do motorista, cabendo à plataforma apenas a função de “intermediadora” das corridas.

Diante de um cenário marcado pela precarização, o desenvolvimento de doenças mentais como ansiedade, depressão e outras síndrome se torna ainda mais preocupante, especialmente considerando que esses transtornos não se restringem ao ambiente laboral. Conforme aponta Cabreira (2022), tais enfermidades não surgem em episódios isolados, mas

passam a integrar a rotina dos motoristas, afetando tanto sua vida profissional quanto seu bem-estar físico e emocional.

Entre os distúrbios mais recorrentes entre motoristas de aplicativo, destaca-se a síndrome de burnout, impulsionada pela dinâmica exaustiva do trabalho. A renda desses profissionais está diretamente vinculada à demanda variável das plataformas, sendo que os horários mais tardios e fins de semana remuneram mais (Banco PAN, 2024) — ainda que isso represente riscos significativos à saúde e ao lazer dos trabalhadores. Além disso, a baixa liquidez da remuneração os leva a cumprir longas e ininterruptas jornadas, perpetuando um ciclo de desgaste físico e emocional propício ao desenvolvimento do burnout.

Essa sobrecarga, combinada à pressão constante por produtividade, às lacunas legais e à unilateralidade das regras impostas pelas plataformas, resulta em um ambiente de trabalho marcado pelo estresse contínuo. De acordo com Nascimento e Borges (2022), esse estresse ocupacional faz com que os trabalhadores se sintam impedidos ou incapazes de atender às exigências de suas funções, o que pode desencadear quadros graves de transtornos psíquicos.

Diante do exposto, evidencia-se um cenário de precarização, no qual os motoristas de aplicativo estão submetidos a regras instáveis, impostas de maneira unilateral pelas plataformas. Sem qualquer participação na formulação dessas normas — por se tratarem de contratos de adesão —, os trabalhadores enfrentam longas jornadas exaustivas para garantir sua subsistência. Assim, fatores como insegurança financeira, ausência de proteção social e a falta de direitos trabalhistas básicos compõem um panorama altamente prejudicial, sobretudo para a saúde mental desses profissionais.

3 ANÁLISE DA PLP 12/2024: AUTONOMIA, JORNADA E REMUNERAÇÃO

Em meio a um cenário marcado por diversos desafios — que vão desde a insuficiência da remuneração até preocupações com segurança, saúde e bem-estar —, é imprescindível discutir a garantia de direitos e a proteção social na relação de trabalho entre motoristas e empresas de aplicativo. A ausência de uma legislação específica expõe esses trabalhadores a situações críticas, como jornadas exaustivas, insegurança financeira e condições precárias de trabalho.

Diante disso, surge o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12, de 2024, com a proposta de estabelecer um marco regulatório que reconheça as particularidades e condições do trabalho por plataformas. A proposta busca equilibrar a flexibilidade — característica central do trabalho autônomo — com a proteção de direitos fundamentais desses profissionais. Seu objetivo principal é definir, de forma clara e objetiva, os direitos e deveres oriundos da relação entre

motorista e empresa, abordando aspectos como autonomia, jornada e remuneração (Brasil, 2024).

Ressalta-se que, para os fins desta pesquisa, serão analisados apenas os dispositivos do PLP 12/2024 que apresentam relação direta com o objetivo proposto, especialmente aqueles que impactam as condições de trabalho e a saúde mental dos motoristas de aplicativo. A análise se concentrará, portanto, nos artigos que tratam da jornada, da remuneração, da autonomia e da ausência de suporte psicológico, por serem os aspectos mais relevantes para a compreensão dos efeitos da regulamentação sobre o bem-estar desses trabalhadores.

Conforme destacam Porto e Araújo (2024), o projeto tem grande relevância social e política, sobretudo por ter sido apresentado pelo Presidente da República e tramitar em regime de urgência constitucional. Ademais, a ausência de uma posição definitiva do Poder Judiciário quanto ao reconhecimento ou não do vínculo empregatício entre motoristas e plataformas torna ainda mais relevante o debate legislativo.

A reação dos trabalhadores ao PLP 12/2024 foi marcada por resistência, inclusive entre especialistas em trabalho digital. Uma pesquisa realizada no site da Câmara dos Deputados (2024) revelou que 95% dos participantes “discordam totalmente” da proposta. Em resposta, motoristas organizaram uma manifestação nacional em 26 de março de 2024, expressando suas preocupações e insatisfações com o projeto. Diante disso, o Ministro do Trabalho e líderes da Câmara decidiram retirar a urgência constitucional da tramitação, a fim de ampliar o debate sobre o tema (O Globo, 2024).

O projeto de lei contempla a relação de trabalho intermediada por empresas detentoras de aplicativos de transporte individual de passageiros, mas apenas em veículos de quatro rodas. Dessa forma, entregadores, transportadores em motocicletas e demais categorias que atuam por meio de plataformas ficaram de fora da proposta. Segundo Moura (2024), essa exclusão representa uma lacuna normativa que pode gerar significativa insegurança jurídica para as categorias não abrangidas.

No artigo 3º, §3º, o PLP 12/2024 institui uma nova categoria profissional: o “trabalhador autônomo por plataforma”. Assim, os motoristas enquadrados nessa definição não são regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), encerrando, portanto, as discussões judiciais sobre o reconhecimento de vínculo empregatício. Além disso, o conceito pode servir como paradigma para outras formas de trabalho plataformizado ainda não regulamentadas (Sanson, 2024).

Nos parágrafos subsequentes do mesmo artigo, o legislador busca reforçar a ideia de autonomia da categoria, ao estabelecer que os motoristas têm “plena liberdade” para decidir os

dias, horários e períodos em que desejam trabalhar (Brasil, 2024). Essa condição visa afastar qualquer indício de subordinação à plataforma, permitindo que o trabalhador escolha quando e como atuar, sem obrigação de seguir ordens diretas da empresa ou de se vincular exclusivamente a uma única plataforma.

Quanto à classificação das empresas, o artigo 2º define que estas são proprietárias das plataformas digitais e atuam exclusivamente como intermediadoras de viagens entre usuários e motoristas cadastrados. Já o artigo 5º prevê determinadas práticas que não configuram vínculo empregatício, tais como a implementação de normas para garantir a segurança e qualidade dos serviços, uso de sistemas de monitoramento em tempo real, avaliações por parte dos usuários, bem como a oferta de treinamentos e incentivos aos motoristas. O dispositivo também autoriza a exclusão, suspensão ou bloqueio de usuários, conforme previsto nos termos de uso e contratos de adesão (Brasil, 2024).

Em relação à jornada de trabalho, não há definição de uma carga mínima diária, em respeito à autonomia do trabalhador. Contudo, o artigo 3º, §2º, impõe um limite de conexão de até 12 horas por dia em uma mesma plataforma. Essa limitação visa evitar jornadas extenuantes e preservar a saúde dos motoristas, sem comprometer sua liberdade para organizar a própria rotina. Entretanto, o texto legal não faz menção a intervalos obrigatórios ou períodos de descanso (Brasil, 2024).

Quanto à remuneração, o artigo 9º, §2º, estabelece o valor mínimo de R\$ 32,10 por hora efetivamente trabalhada. Considera-se como hora trabalhada o período compreendido entre o aceite da corrida e a chegada do passageiro ao destino, ou seja, o tempo em que o motorista está dirigindo a serviço. Esse valor tem como base a Política Nacional de Valorização do Salário Mínimo (Lei nº 14.663/2023) e já inclui o descanso semanal remunerado, visto que a definição da jornada cabe ao próprio motorista (Brasil, 2024).

Segundo Porto (2024), o Projeto de Lei estabelece que a remuneração mínima dos motoristas deve ser calculada com base no salário mínimo nacional, acrescida do reembolso dos custos indispensáveis à prestação do serviço de transporte. Essas despesas incluem custos operacionais essenciais, como uso do celular, combustível, manutenção e depreciação do veículo, além de seguro e tributos.

Nesse contexto, conforme disposto no artigo 9º, §3º do projeto, a remuneração é dividida em duas partes: R\$ 8,03, referentes à “retribuição pelos serviços prestados”, e R\$ 24,07, destinados à compensação pelos “custos incorridos” pelo profissional na execução do serviço (Brasil, 2024). Além disso, como ressalta Ravaglia (2024), é importante destacar que o valor

da remuneração estabelecido não constitui um teto, o que permite aos motoristas receberem valores superiores, conforme a política adotada por cada plataforma.

O texto do projeto também prevê mecanismos para garantir que o motorista receba uma remuneração nunca inferior ao mínimo estipulado. Assim, nos §§5º a 7º do artigo 9º, determina-se que a empresa deve monitorar, mensalmente, o valor percebido pelos trabalhadores e complementar a diferença caso o valor mínimo não seja alcançado. Ademais, proíbe-se que as empresas limitem intencionalmente a distribuição de corridas aos motoristas que já atingiram o mínimo, de modo a impedir práticas que visem evitar o pagamento do complemento devido (Brasil, 2024).

No que se refere à contribuição previdenciária, o artigo 10 do PLP e seus parágrafos classificam os motoristas como contribuintes individuais. A contribuição será calculada com base na aplicação da alíquota de 7,5% sobre o salário de contribuição, correspondente a 25% do valor bruto auferido mensalmente, respeitando o limite do Regime Geral de Previdência Social. Paralelamente, as empresas devem contribuir com 20% sobre o mesmo valor, garantindo a vinculação do trabalhador ao sistema previdenciário de forma proporcional à sua remuneração (Brasil, 2024).

A análise do PLP 12/2024 evidencia a complexidade envolvida na regulamentação de uma atividade que apresenta desafios singulares, como a proteção de direitos dos motoristas de aplicativo em consonância com a manutenção da flexibilidade característica do trabalho autônomo. O projeto, ao abordar pontos essenciais como autonomia, jornada e remuneração, propõe mecanismos para assegurar um patamar mínimo de proteção, viabilizando o acesso à previdência social e a compensação dos custos operacionais.

Por fim, o equilíbrio entre flexibilidade e segurança social, objetivo central da proposta, suscita questionamentos quanto à sua real eficácia na proteção dos profissionais, especialmente no que diz respeito aos impactos dessas condições sobre a saúde mental dos motoristas. Diante disso, o próximo tópico aprofundará a discussão sobre a relação entre a aplicação do PLP 12/2024 e a saúde mental dos trabalhadores, explorando as possíveis consequências emocionais e psicológicas decorrentes dessa realidade.

4 PLP 12/2024 E A QUESTÃO DA SAÚDE MENTAL

O PLP nº 12, de 2024, tem como objetivo estabelecer um patamar mínimo de direitos e preservar a flexibilidade da atividade dos chamados “trabalhadores autônomos por plataforma”, garantindo autonomia, transparência, acesso à aposentadoria, remuneração mínima, entre outros aspectos. Essa iniciativa mostra-se especialmente relevante em um contexto no qual a

ausência de regulamentação tem contribuído para a crescente precarização das condições laborais dos motoristas de aplicativo, afetando não apenas sua estabilidade financeira, mas também sua saúde mental.

Segundo Costa (2024), embora o PLP 12/2024 tenha sido idealizado com a proposta de modernizar e regulamentar as relações de trabalho dos motoristas de aplicativo, permanecem debates sobre seus reais impactos, inclusive entre os próprios trabalhadores da categoria. Assim, a proposta de ampliar a autonomia dos motoristas suscita críticas, pois pode enfraquecer direitos historicamente conquistados e, conseqüentemente, agravar o desgaste psicológico decorrente de condições laborais instáveis.

Nesse contexto, no que diz respeito à jornada de trabalho, as disposições do projeto revelam implicações significativas. O artigo 3º, §2º, por exemplo, limita o tempo de conexão do trabalhador à plataforma a 12 horas diárias. Contudo, essa previsão contraria o disposto no artigo 7º, inciso XIII, da Constituição (Brasil, 1988), que estabelece como regra geral a jornada de oito horas diárias, além de violar o artigo 67-C do CTB (Brasil, 1997) que fixa 5 horas ininterruptas. Dessa forma, A implicação de uma longa jornada é grave para o trabalhador, que muitas vezes se utilizam de remédios para se manter acordado

De acordo com Feliciano (2024), o projeto não prevê intervalos obrigatórios para descanso, partindo da premissa de que, por se tratar de trabalhador autônomo, o motorista pode organizar livremente sua jornada. No entanto, conforme já mencionado, o artigo 9º, §2º, da proposta considera como jornada apenas o período compreendido entre a “aceitação da corrida pelo motorista e a chegada do passageiro ao destino”, desconsiderando o tempo de espera por uma nova solicitação.

Nesse sentido, Costa (2024) argumenta que o dispositivo apresenta uma falha substancial, ao contabilizar apenas o tempo em que o motorista está com passageiro, excluindo o tempo de espera e o deslocamento até o local de embarque. Isso, além de diferir da CLT, que considera o “tempo à disposição do empregador”, pode levar à prorrogação excessiva da jornada, expondo os trabalhadores a uma carga horária prejudicial à saúde mental.

Quanto à autonomia, embora o projeto utilize expressões como “plena liberdade”, “inexistência de tempo mínimo à disposição” e “inexistência de qualquer relação de exclusividade”, o objetivo é claramente afastar o reconhecimento do vínculo empregatício e instituir uma nova categoria profissional (Brasil, 2024). Contudo, os chamados trabalhadores autônomos por plataforma precisam aderir aos termos das empresas, ficando sujeitos a seus mecanismos de controle, monitoramento, punições e recompensas. A principal indagação que se impõe, portanto, é se esses motoristas realmente exercem sua atividade com autonomia.

Nesse sentido, a Associação Brasileira de Estudos do Trabalho aponta que a autonomia prevista configura uma espécie de “faca de dois gumes”: embora a liberdade seja formalmente garantida, ela se revela abstrata, pois, ao tentarem usufruí-la — por exemplo, recusando corridas ou pausando a jornada — os motoristas ficam sujeitos a sanções pela plataforma. Assim, a suposta autonomia pode funcionar como um mecanismo de pressão para que os motoristas trabalhem ainda mais, sob pena de penalizações determinadas pelo algoritmo (ABET, 2024).

Dessa forma, a proposta, em vez de ampliar a liberdade dos trabalhadores, pode acentuar sua vulnerabilidade. Sem garantias reais de proteção, os motoristas se veem pressionados a aceitar mais corridas e executá-las com excelência para manter boas avaliações. Tudo isso sob o risco de sofrerem suspensão, bloqueio ou exclusão da plataforma, sob justificativas genéricas como “mau uso da plataforma” ou para “manutenção da qualidade dos serviços”.

Quanto à remuneração, as críticas às disposições do PLP 12/2024 se intensificaram diante da discrepância entre o valor previsto por hora (R\$ 32,10) e os valores efetivamente praticados no mercado, onde se estima uma média de R\$ 1,05 por quilômetro rodado. Além disso, não há vedação legal que impeça as empresas de tratarem o piso estabelecido no projeto como um “teto”, o que pode consolidar um novo patamar de remuneração definido unilateralmente pelas plataformas.

Ademais, a aprovação da proposta traz o risco de que as empresas reajam ajustando suas margens de lucro, reduzindo os valores pagos aos motoristas. Com respaldo legal, o piso implementado pode se tornar uma referência obrigatória, independentemente dos custos e desafios reais enfrentados na atividade. Ainda, embora as empresas tenham se fortalecido em um contexto de crise econômica (Pinheiro-Machado, 2023), o receio do desemprego faz com que muitos trabalhadores aceitem remunerações abaixo do ideal.

De acordo com Deccache (2024), a remuneração prevista divide-se em dois componentes essenciais: R\$ 24,07 para cobrir os custos operacionais e R\$ 8,03 a título de retribuição pelos serviços prestados — valor equivalente ao salário-mínimo por hora. O autor argumenta que, se cerca de 30% da jornada dos motoristas for consumida por atividades não remuneradas, como tempo de espera por corridas ou manutenção do veículo, o rendimento efetivo será reduzido em aproximadamente 30% em relação ao piso previsto na CLT, comprometendo a integralidade do salário mínimo.

Complementando essa análise, Porto (2024) propõe um exemplo prático: uma viagem entre Brasília/DF e Luziânia/GO, com cerca de 60 km de percurso em aproximadamente uma hora. Considerando um consumo médio de 12 km/l e o preço da gasolina a R\$ 5,75 por litro, o gasto apenas com combustível seria de R\$ 28,75. No entanto, ao somar despesas adicionais —

como manutenção, seguro, depreciação, tributos e aluguel do veículo — percebe-se que a remuneração mínima proposta não cobre os custos operacionais, levando o motorista a, literalmente, "pagar para trabalhar".

Embora o PLP 12/2024 preveja que a remuneração seja ajustada com base na valorização do salário mínimo — considerando o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) e o crescimento real do PIB — essa medida pode se mostrar ineficaz em períodos de instabilidade, especialmente diante da volatilidade do preço do petróleo, influenciado por crises internacionais, como as ocorridas no Oriente Médio (Porto; Araújo, 2024). Nesses contextos, o impacto na previsibilidade e segurança da renda dos motoristas pode ser significativo.

Diante das controvérsias sobre a regulamentação proposta pelo PLP 12/2024, torna-se fundamental aprofundar a análise das condições de trabalho dos motoristas de aplicativo e seus impactos sobre a saúde mental. Fatores como carga horária extensa, instabilidade financeira e ausência de direitos trabalhistas tradicionais contribuem para o desenvolvimento de transtornos como ansiedade, depressão e síndrome de burnout. Compreender essa correlação é essencial para promover ambientes de trabalho mais saudáveis e equilibrados.

Segundo Cavallaro (2021), o trabalho contínuo, em que o próprio trabalhador define seus horários sem regulamentação específica de jornada, pode levar a horários excessivos e irregulares, prejudicando a “ergonomia psicossocial e organizacional”. Assim, embora a flexibilidade defendida pela PLP 12/2024 aparenta ser vantajosa, enfatizando a “liberdade” e definindo uma ilusória limitação de 12h diárias, ela pode resultar em sobrecarga física e mental, afetando diretamente a saúde dos motoristas.

Além disso, o modelo de trabalho nas plataformas digitais é estruturado a partir da lógica da gamificação, com sistemas de pontuação, recompensas e rankings (Candido, 2024). Essa dinâmica, embora possa gerar uma sensação temporária de reconhecimento e motivação, impõe uma pressão constante por produtividade, resultando em elevados níveis de ansiedade. Associado às longas jornadas sem intervalos adequados, esse sistema promove um desgaste físico e mental progressivo.

Seguindo essa linha de raciocínio, Uchôa-de-Oliveira (2020) argumenta que a busca incessante por desempenho é consequência da sujeição dos trabalhadores a um regime de vigilância e pressão constante. As plataformas monitoram o desempenho, as avaliações, o tempo de resposta, os deslocamentos e as rotas dos motoristas, utilizando esses dados como base para punições, inclusive o desligamento do trabalhador da plataforma.

Esse cenário configura um ambiente de trabalho hostil, que oferece riscos à saúde dos trabalhadores e impacta diretamente sua qualidade de vida. Além disso, o sistema de algoritmos

influencia significativamente a saúde mental dos motoristas, que temem ser excluídos da plataforma sem justificativas plausíveis. O resultado é coletivo: a precarização da atividade, que não apenas responde às demandas do mercado, mas também opera dentro de um sistema que não assegura direitos trabalhistas básicos.

Segundo o IBGE (2022), motoristas de aplicativo trabalham, em média, 47,9 horas por semana, podendo, em alguns casos, ultrapassar as 50 horas. A dinâmica da atividade frequentemente os coloca em situações de espera prolongada por solicitações de corridas, o que impacta negativamente sua saúde física e mental. Essa rotina está associada a distúrbios do sono e a hábitos alimentares inadequados. Assim, a longa jornada agrava ainda mais a vulnerabilidade de uma atividade já marcada pela precarização.

Uma reportagem publicada no site da Faculdade de Medicina da Universidade Federal de Minas Gerais (Gurgel, 2019) destaca as condições que tornam o trabalho desses motoristas precário, como longos períodos sentados, vibração constante do veículo e exposição excessiva ao calor e ao ruído. A pesquisadora Mariana Simões também aponta a ausência de horários de descanso, a realização de trabalho noturno, as jornadas extensas e a falta de férias e descanso semanal remunerado — este último, considerado um dos principais fatores de desgaste, por privar o trabalhador de direitos fundamentais.

Em seu blog, a empresa 99 (99app, 2024) elenca diversos riscos à saúde enfrentados por motoristas que dirigem por longas horas, como desidratação, má alimentação e dores corporais provocadas pela postura inadequada e permanência prolongada na mesma posição, resultando em desconfortos nos ombros, pernas e pescoço. Esses fatores favorecem o sedentarismo e o surgimento de doenças cardiovasculares. Além disso, os motoristas enfrentam problemas recorrentes de fadiga, falta de concentração e estresse, que impactam outras áreas da vida.

A combinação de longas jornadas e constante pressão por produtividade configura um terreno propício ao desenvolvimento da síndrome de burnout, especialmente em contextos de condições laborais precárias, como ocorre com os motoristas de aplicativo. Por se tratar de um fenômeno ocupacional, conforme a Organização Mundial da Saúde (2019), a exposição prolongada a altas demandas sem os intervalos necessários contribui para o estresse crônico e a fadiga dos trabalhadores, comprometendo sua saúde mental e, por consequência, seu desempenho profissional.

A síndrome de burnout manifesta-se por meio do esgotamento emocional, sentimentos de desesperança e disfunções psicofisiológicas que comprometem o bem-estar do trabalhador. A exposição crônica ao estresse ativa de forma contínua o sistema nervoso simpático, favorecendo o surgimento de distúrbios somáticos e viscerais, enquanto a desregulação do

sistema límbico interfere nas interações entre os sistemas nervoso, endócrino e imunológico (Cavalcanti; Laraia, 2023).

Ao analisar o cotidiano dos motoristas de aplicativo, percebe-se que a pressão por produtividade e a disparidade entre a capacidade física do trabalhador e as exigências do mercado podem desencadear altos níveis de ansiedade, contribuindo para o desenvolvimento de quadros depressivos (Fiorelli, 2000). Essa situação se agrava diante de fatores ambientais adversos, como ruídos, poluição e altas temperaturas, que, mesmo quando não percebidos conscientemente, contribuem significativamente para o esgotamento emocional e a evolução de sintomas depressivos (Silva et al., 2009).

Mendes e Cruz (2004) destacam que a depressão no ambiente de trabalho está fortemente associada a níveis elevados de estresse, esgotamento e perda de prazer nas atividades profissionais, o que dificulta o enfrentamento de demandas repetitivas e desgastantes. Segundo os autores, essa condição pode se manifestar por meio de uma sensação constante de mal-estar e apatia, podendo evoluir para um quadro reconhecido como doença ocupacional.

Além das consequências físicas e psicológicas, as longas jornadas também colocam em risco a vida dos motoristas. Entre 2010 e 2020, a Confederação Nacional do Transporte (2021) elaborou um Painel de Acidentes nas rodovias federais, registrando 1.424.281 ocorrências, das quais 118.309 (8,3%) estavam relacionadas à saúde dos motoristas — como sono, mal súbito ou consumo de substâncias. Esses dados evidenciam como a exaustão e a privação do sono comprometem a atenção e os reflexos, aumentando as chances de acidentes graves.

Em síntese, a pressão por produtividade aliada às longas horas de trabalho impacta diretamente a saúde mental dos motoristas, transformando-os em sujeitos inquietos e hiperativos, frequentemente realizando múltiplas tarefas de forma simultânea. Assim, as chances de desenvolverem burnout ou quadros depressivos são elevadas. Caso isso ocorra, o trabalhador precisa se afastar da atividade — o que representa um prejuízo ainda maior, considerando que não possui direitos trabalhistas que garantam respaldo financeiro nesse período.

Quanto à remuneração, Chiavenato (2021) destaca que ela é um dos elementos centrais para a motivação no trabalho. Quando mal dimensionada, a remuneração pode gerar insatisfação e comprometer o bem-estar dos trabalhadores. Dessa forma, a remuneração é um pilar essencial para a construção de ambientes laborais mais saudáveis. Disparidades salariais e insegurança quanto ao pagamento impactam diretamente os níveis de estresse, prejudicando a saúde mental.

No caso dos motoristas de aplicativo, a crescente precarização leva muitos a aceitar corridas por valores baixos, enxergando essa atividade como uma alternativa diante do desemprego. É importante lembrar que a remuneração é calculada apenas pelas corridas realizadas, desconsiderando o tempo ocioso de espera. Assim, a incerteza financeira torna-se um dos principais fatores da precarização, afetando profundamente o equilíbrio emocional desses trabalhadores.

Diversos estudos apontam uma relação significativa entre a incerteza financeira e o aumento dos riscos à saúde mental. De acordo com uma pesquisa realizada em 2019 pela International Stress Management Association no Brasil (ISMA), cerca de 78% dos brasileiros afirmam que a instabilidade financeira é a principal causa de ansiedade e preocupação. Assim, a constante preocupação com as finanças pode não apenas desencadear quadros de ansiedade, mas também evoluir para depressão (SESIRS, 2022).

Dessa forma, a pressão contínua por garantir uma renda mínima — muitas vezes insuficiente para cobrir as despesas básicas — gera uma instabilidade financeira que está diretamente relacionada ao aumento dos índices de transtornos mentais, como a depressão. A precarização do trabalho, evidenciada pela ausência de direitos trabalhistas que ofereçam respaldo em situações imprevistas, reforça essa instabilidade. Como consequência, instala-se um estresse crônico, capaz de agravar sintomas existentes ou desencadear doenças ocupacionais, como a síndrome de burnout.

Nesse mesmo sentido, relatório das Nações Unidas (CNN Brasil, 2023) confirmou que a pobreza eleva em até três vezes o risco de desenvolvimento de transtornos mentais, como ansiedade e depressão. Além disso, o estresse crônico decorrente de dificuldades financeiras está associado ao aumento do risco de doenças cardiovasculares e ao enfraquecimento do sistema imunológico. Isso ocorre porque a exposição prolongada ao estresse eleva os níveis de cortisol e pressão arterial, contribuindo para a deterioração das funções corporais essenciais.

O PLP 12/2024 propõe regulamentações relativas à autonomia, jornada e remuneração dos motoristas de aplicativo, mas suas disposições podem gerar impactos diversos sobre a saúde mental desses trabalhadores. Ainda que o projeto busque melhorar as condições de trabalho, a análise crítica revela que algumas lacunas podem contribuir para a manutenção de um cenário de precarização, afetando o bem-estar psicológico da categoria.

Uma das principais disposições do projeto refere-se ao limite de conexão de 12 horas por plataforma. No entanto, como já mencionado, esse limite não representa uma barreira real, pois o motorista pode contorná-lo ao se cadastrar em múltiplas plataformas (Feliciano, 2024).

Dessa forma, a proposta acaba por legitimar a prática de longas jornadas, já que muitos trabalhadores precisam estender seu tempo de atividade para garantir renda suficiente.

Além disso, a ausência de mecanismos de fiscalização integrada entre as plataformas dificulta o controle efetivo das jornadas de trabalho. Essa falha permite que os motoristas ultrapassem os limites diários recomendados, o que compromete não apenas sua saúde física e mental, mas também a segurança dos passageiros e demais usuários das vias públicas. O projeto, ao definir parâmetros sem considerar os limites humanos dos trabalhadores, negligencia importantes fatores de proteção à saúde.

No que diz respeito à autonomia, embora o PLP crie uma nova categoria profissional — o trabalhador autônomo por plataforma, sem vínculo exclusivo —, também estabelece dispositivos que restringem, na prática, essa suposta liberdade questionada sob o prisma do princípio da primazia da realidade. O artigo 5º autoriza as empresas a implementar normas para garantir a segurança e a qualidade dos serviços, incluindo mecanismos de monitoramento, avaliação e incentivos. Na prática, esse artigo legitima um sistema de controle já existente, que impõe pressão constante sobre os motoristas para maximizar sua produtividade.

Conforme observam Porto e Araújo (2024), o PLP 12/2024 confere às empresas prerrogativas que ultrapassam o papel de meras intermediadoras. Em nome da segurança e qualidade dos serviços, o projeto autoriza medidas como suspensão, exclusão e bloqueio de motoristas, com base nos termos de uso e contratos de adesão. Com isso, a proposta revela-se mais vantajosa para as empresas, ao perpetuar uma falsa noção de autonomia baseada em controle algorítmico e ao afastar o reconhecimento do vínculo de emprego — o que, por sua vez, exclui os trabalhadores do acesso a direitos trabalhistas fundamentais.

Outro ponto crítico do projeto é a fixação da remuneração mínima em R\$ 32,10 por hora, sem considerar os períodos de espera entre as corridas. Essa omissão compromete a garantia de uma renda mínima digna e perpetua a condição de incerteza financeira vivida pelos motoristas. Ademais, mesmo com uma remuneração considerada insuficiente, o trabalhador segue arcando com os custos e riscos inerentes à atividade, como manutenção do veículo, seguro, acidentes e roubos, sem dispor de qualquer estrutura compensatória ou protetiva.

Do mesmo modo, com a transição para o pagamento por hora, em vez de por corrida, os motoristas se veem obrigados a aceitar um maior número de corridas para garantir a integridade do salário. Esse modelo, que vincula a remuneração ao valor proporcional ao salário mínimo, pode intensificar a sobrecarga dos trabalhadores. Assim, o projeto representa um retrocesso em relação à remuneração, contribuindo para a perpetuação da incerteza financeira e de seus impactos sobre a saúde mental dos motoristas.

Portanto, é possível concluir que, embora o PLP 12/2024 tenha como objetivo declarado a melhoria das condições de trabalho, ele não altera significativamente o cenário de precarização que afeta a saúde mental dos motoristas, confirmando, assim, a hipótese proposta neste artigo. As disposições sobre jornada, autonomia e remuneração não são suficientes para enfrentar o estresse crônico, a insegurança financeira e a pressão constante que caracterizam essa atividade profissional.

Ademais, diante da crescente incidência de transtornos mentais entre motoristas de aplicativo — como ansiedade, depressão e burnout —, o projeto não contempla políticas de suporte psicológico. Conforme Schinestsck (2009), o equilíbrio no ambiente de trabalho depende do cuidado com a saúde dos trabalhadores, a qual passou a ser reconhecida como um direito fundamental. Dessa forma, a ausência de mecanismos adequados de apoio psicológico compromete seriamente a saúde mental dos profissionais, sobretudo em um cenário marcado por condições instáveis e incertas.

Para mitigar os impactos sobre a saúde física e mental dos trabalhadores em um ambiente estressante, é imprescindível a implementação de políticas voltadas ao bem-estar emocional desses profissionais. Isso inclui não apenas a criação de programas e campanhas de suporte psicológico, mas também a formulação de iniciativas que promovam ambientes de trabalho menos hostis e mais equilibrados. Vale destacar que o projeto ainda poderá passar por reformas, o que abre espaço para ajustes mais alinhados à realidade enfrentada pelos motoristas.

Um exemplo de proposta que tem recebido maior aceitação por parte dos trabalhadores é o Projeto de Lei nº 536/2024 (Brasil, 2024). Composto por 28 artigos, esse projeto não impõe limite de horas de trabalho, mas propõe um modelo de remuneração por quilômetro rodado, levando em consideração a "precificação da localidade e tipo de veículo". Esse modelo, denominado markup, tem se mostrado mais vantajoso do ponto de vista econômico para os motoristas, refletindo positivamente em um ambiente de trabalho mais saudável, com jornadas reduzidas e melhor planejamento financeiro.

Dessa forma, observa-se um esforço coletivo para valorizar as particularidades dessa atividade e construir uma base jurídica mais adequada à sua complexidade. As futuras reformas, portanto, não devem se restringir à regulamentação da jornada e da remuneração, mas também incorporar medidas concretas de apoio à saúde mental dos motoristas. Esse processo deve ocorrer por meio de um diálogo aberto e colaborativo entre trabalhadores, empresas e legisladores, com o objetivo de avançar na construção de um ambiente de trabalho mais justo, sustentável e comprometido com o bem-estar dos profissionais — um aspecto que deve ser tratado como prioridade inegociável.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da precarização, pautada na informalidade, instabilidade financeira e ausência de direitos trabalhistas básicos, demonstrou que esse contexto favorece o desenvolvimento de transtornos como depressão, ansiedade e burnout. Ademais, as longas jornadas de trabalho, associadas à pressão por produtividade e ao monitoramento algorítmico (Schinestsck, 2020), intensificam um estado contínuo de estresse que agrava os riscos à saúde mental.

A precarização da atividade também foi examinada sob o aspecto jurídico, considerando que o Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024 (Brasil, 2024) busca afastar o reconhecimento formal do vínculo empregatício, resultando na exclusão dos trabalhadores do acesso a direitos trabalhistas fundamentais. Essa ausência de proteção legal contribui para gerar, nos motoristas, uma sensação de insegurança e desamparo, consolidando um ambiente de trabalho instável que compromete a autoestima e o bem-estar emocional.

Do ponto de vista estrutural, o PLP 12/2024 revela uma compreensão limitada das reais necessidades desses profissionais. Ao restringir sua proposta à regulação da jornada e à fixação de uma remuneração mínima, o projeto ignora as especificidades e os desafios enfrentados diariamente pelos motoristas, como a extensão das jornadas, o constante monitoramento e a instabilidade financeira. Com isso, a proposta falha em atender às demandas concretas dos trabalhadores, que exigem proteção não apenas econômica, mas também emocional e social.

Embora o projeto crie uma nova categoria profissional — o “trabalhador autônomo por plataforma” —, sua estrutura condiciona a autonomia a diversas limitações. O artigo 5º autoriza as empresas a adotarem regras de monitoramento, avaliação e incentivos, o que gera uma pressão constante por produtividade. Além disso, concede às plataformas o poder de suspender, excluir ou bloquear motoristas sob a justificativa de “qualidade” e “segurança dos serviços”, com base exclusivamente em contratos de adesão. Dessa forma, a proposta beneficia majoritariamente as empresas, legitimando um sistema de controle que perpetua a precarização das relações de trabalho.

A tentativa de limitar a jornada de trabalho a 12 horas de conexão por plataforma, conforme previsto no artigo 3º, §2º, mostrou-se ineficaz na prática. O motorista pode contornar esse limite ao alternar entre diferentes plataformas, o que permite a extensão da jornada de forma contínua (Porto; Araújo, 2024). O projeto não apresenta mecanismos eficazes de fiscalização nem integração entre aplicativos, deixando de mitigar os efeitos nocivos do excesso de trabalho sobre a saúde mental dos motoristas.

A adoção de uma remuneração proporcional ao salário mínimo, segundo o art. 9º e parágrafos, representa uma estratégia insuficiente para reduzir a insegurança financeira desses trabalhadores. Assim, a remuneração fica vulnerável às flutuações do mercado — por exemplo, aumentos no preço dos combustíveis podem comprometer significativamente a rentabilidade da atividade, sem qualquer previsão de compensação. Além disso, grande parte da jornada é composta por períodos ociosos, nos quais o trabalhador aguarda novas corridas, prolongando ainda mais sua carga horária para alcançar um rendimento mínimo (Costa, 2024).

Além dos impactos sobre a saúde mental e física, a intensa pressão por produtividade e a jornada prolongada também afetam negativamente as relações sociais dos motoristas (Uchôa-de-Oliveira, 2020). A sobrecarga emocional gerada pela precarização pode levar ao isolamento social e a conflitos familiares, em razão da ausência de tempo para o lazer e para o convívio pessoal. Esse cenário, somado a outros fatores adversos da atividade, contribui para o desenvolvimento de estados depressivos e para o comprometimento geral da qualidade de vida dos trabalhadores.

Na sequência, o estudo aborda a ausência de políticas efetivas que assegurem suporte psicológico aos motoristas de aplicativo. O projeto, ao propor definições sobre autonomia, jornada e remuneração mínima, não prioriza mecanismos de apoio e prevenção, mas sim valida um cenário de precarização. A inexistência de programas de acompanhamento psicológico e de ações preventivas evidencia uma lacuna significativa na busca por proteção a esses trabalhadores, comprometendo a eficácia das medidas regulatórias e deixando-os vulneráveis à intensa pressão emocional imposta pela atividade.

Diante de todo o exposto, é evidente que, apesar das intenções do PLP 12/2024 em regulamentar a atividade dos motoristas de aplicativo, suas medidas se mostram insuficientes para mitigar os impactos sobre a saúde mental desses profissionais. Embora o projeto busque assegurar a flexibilidade e a autonomia da atividade, acaba por mascarar uma liberdade aparente, que esconde um cenário de sobrecarga, insegurança e precarização — fatores que afetam diretamente o bem-estar dos trabalhadores.

Nesse sentido, é imperativo que futuras revisões do projeto, bem como iniciativas paralelas — como o PL 536/2024 —, adotem uma abordagem mais equilibrada e integrada à realidade dos motoristas. A regulamentação não deve se limitar aos aspectos financeiros e operacionais, como jornada e remuneração, mas deve também contemplar medidas efetivas voltadas à promoção do bem-estar físico e psicológico dos profissionais. Para isso, torna-se indispensável a construção de um diálogo aberto e colaborativo entre motoristas, empresas e

legisladores, com vistas à criação de um ambiente laboral mais justo, saudável e comprometido com a valorização e proteção da saúde mental desses trabalhadores.

REFERÊNCIAS

99APP. **Saúde do motorista de aplicativo: dicas para você se cuidar.** 99 Blog, 2024. Disponível em: <https://99app.com/blog/motorista/saude-do-motorista-de-aplicativo-dicas-para-voce-se-cuidar/>. Acesso em: 4 mar. 2025.

ABILIO, Ludmila Costhek. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas**, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-50, nov. 2019. Disponível em: <https://www.psicoperspectivas.cl/index.php/psicoperspectivas/article/view/1674>. Acesso em: 4 nov. 2024.

AMORIM, Henrique; MODA, Felipe Bruner. Trabalho por aplicativo: gerenciamento algorítmico e condições de trabalho dos motoristas da Uber. **Revista Fronteiras**, São Leopoldo, v. 22, n. 1, p. 102-116, jan./abr. 2020. Disponível em: <https://revistas.unisinos.br/index.php/fronteiras/article/view/fem.2020.221.06>. Acesso em: 3 nov. 2024.

AQUINO, João Victor Maciel de Almeida; PILATE, Fabiano Diniz de Queiroz; FÉLIX, Ynes da Silva. Uberização do trabalho e os riscos à saúde dos entregadores por aplicativo frente à pandemia da covid-19. **Revista Direitos, Trabalho e Política Social**, Cuiabá, v. 6, n. 11, p. 1-20, out. 2020. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/rdtps/article/view/10617>. Acesso em: 30 out. 2024.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS DO TRABALHO. **Nota da Associação Brasileira de Estudos do Trabalho sobre o PLP 12/2024 dos motoristas geridos por empresas de aplicativos de transporte.** 11 abr. 2024. Disponível em: <https://abet-trabalho.org.br/nota-da-associacao-brasileira-de-estudos-do-trabalho-abet-sobre-o-plp-12-2024-dos-motoristas-geridos-por-empresas-de-aplicativos-de-transporte/>. Acesso em: 4 mar. 2025.

BANCO PAN. **Os melhores horários para trabalhar como motorista de aplicativo.** 4 set. 2020. Disponível em: <https://www.bancopan.com.br/blog/educacao-financeira/os-melhores-horarios-para-trabalhar-como-motorista-de-aplicativo>. Acesso em: 1 abr. 2025.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 27 fev. 2025.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 536, de 4 de março de 2024.** Regulamenta a profissão de Motorista Autônomo de Serviços de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419137>. Acesso em: 6 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 19627-19654, 24 set. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 4 mar. 2025.

BRASIL. **Projeto de Lei Complementar nº 12, de 5 de março de 2024.** Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243&fichaAmigavel=nao>. Acesso em: 29 out. 2024.

CABREIRA, Brenda Miranda. **Estresse e ansiedade em motoristas de aplicativos na cidade de Guarapari** - Espírito Santo. 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Administração) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Espírito Santo, Campus Guarapari, Guarapari, 2022. Disponível em: <https://repositorio.ifes.edu.br/xmlui/handle/123456789/2244>. Acesso em: 22 jan. 2025.

CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Enquete do PLP 12/2024.** 2024. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/enquetes/2419243>. Acesso em: 22 fev. 2025.

CANDIDO, Lara Alessandra Correa. **Impactos psíquicos, sociais e políticos da uberização: relação entre precarização e saúde mental dos motoristas de aplicativos.** 2024. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Psicologia) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Corumbá, 2024. Disponível em: <https://repositorio.ufms.br/handle/123456789/10979>. Acesso em: 22 fev. 2025.

CAVALCANTI, Fernanda Beatriz Paulino da Silva; LARAIA, Maria Ivone Fortunato. **O direito fundamental à desconexão e os reflexos na saúde mental dos trabalhadores em plataformas digitais: desenvolvimento da síndrome de burnout.** 2023. Artigo Científico – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2023.

CAVALLARO, João Pedro Alcalá; BANDEIRA, João Victor; QUADROS, Leonardo Ferreira; SATTIN, Victor Verano. **Diagnóstico ergonômico da atividade de motorista de aplicativo.** 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Engenharia de Produção) – Centro Universitário do Instituto Mauá de Tecnologia, São Caetano do Sul, 2022. Disponível em: <https://repositorio.maua.br/handle/MAUA/384>. Acesso em: 4 mar. 2025.

CHIAVENATO, Idalberto. **Administração de recursos humanos: gestão humana.** Rio de Janeiro: Grupo GEN, 2021. E-book. ISBN 9786559771233. Disponível em: <https://app.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786559771233/>. Acesso em: 7 set. 2024.
CNN BRASIL. Pobreza eleva em 3 vezes risco de ansiedade e depressão. CNN Brasil, 19 abr. 2023. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/saude/pobreza-eleva-em-3-vezes-risco-de-ansiedade-e-depressao/>. Acesso em: 6 mar. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Cuidados com a saúde dos motoristas podem reduzir número de acidentes no trânsito.** Agência CNT, 27 maio 2024. Disponível em: <https://cnt.org.br/agencia-cnt/cuidados-com-a-saude-dos-motoristas-podem-reduzir-numero-de-acidentes-no-transito>. Acesso em: 4 mar. 2025.

COSTA, Stanley Lima. **Sociedade do cansaço e mercado de trabalho**: o equilíbrio entre a jornada e o lazer no contexto dos trabalhadores por aplicativo. 2024. 150 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) — Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2024. Disponível em: <http://repositorio.unirn.edu.br/jspui/handle/123456789/1001>. Acesso em: 3 mar. 2025.

DECCACHE, David. **PLP 12/2024 e o fim do salário-mínimo**: o que não lhe contaram. Instituto Humanitas Unisinos, 2024. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/categorias/638138-o-plp-12-2024-e-o-fim-do-salario-minimo-no-brasil-o-que-nao-lhe-contaram-sobre-o-pl-da-uber-artigo-de-david-deccache>. Acesso em: 18 set. 2024.

DO NASCIMENTO, Vitor Almeida; BORGES, Silvana Maia. **A precarização do trabalho e a saúde mental dos trabalhadores por aplicativo**. *Disciplinarum Scientia. Série Ciências Humanas*, v. 23, n. 1, p. 107-122, 2022. Disponível em: <https://periodicos.ufn.edu.br/index.php/disciplinarumCH/article/view/4065>. Acesso em: 4 mar. 2025.

FACULDADE DE MEDICINA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS. **Novas formas de trabalho com apps pode ser prejudicial à saúde**. 1º maio 2019. Disponível em: <https://www.medicina.ufmg.br/novas-formas-de-trabalho-com-apps-pode-ser-prejudicial-a-saude/>. Acesso em: 4 mar. 2025.

FELICIANO, Gerson Geraldo. **Mais um pouco de caos**. Academia Brasileira de Direito do Trabalho, 2024. Disponível em: <https://andt.org.br/mais-um-pouco-de-caos>. Acesso em: 4 maio 2025.

FIORELLI, José Osmir. **Psicologia para administradores**: integrando teoria e prática. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2014. ISBN 9788522492602.

GONÇALVES, André Luiz Dias. **Brasil tem maior número de motoristas cadastrados e viagens no mundo, revela CEO da Uber**. *TecMundo*, 27 fev. 2025. Disponível em: <https://www.tecmundo.com.br/mercado/403024-brasil-tem-maior-numero-de-motoristas-cadastrados-e-viagens-no-mundo-revela-ceo-da-uber.htm>. Acesso em: 6 mar. 2025.

GURGEL, Guilherme. **Trabalho com apps pode ser prejudicial à saúde**. 01 maio 2019. Faculdade de Medicina da UFMG. Disponível em: <https://www.medicina.ufmg.br/novas-formas-de-trabalho-com-apps-pode-ser-prejudicial-a-saude/>. Acesso em: 03 abr. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Em 2022, 1,5 milhão de pessoas trabalharam por meio de aplicativos de serviços no país**. Agência de Notícias IBGE, Rio de Janeiro, 25 out. 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38160-em-2022-1-5-milhao-de-pessoas-trabalharam-por-meio-de-aplicativos-de-servicos-no-pais>. Acesso em: 4 mar. 2025.

MENDES, Ana Magnólia; CRUZ, Roberta Maria. Trabalho e saúde no contexto organizacional: vicissitudes teóricas. In: TAMAYO, Álvaro (Org.). **Cultura e saúde nas organizações**. Porto Alegre: Artmed, 2004. p. 39-55.

MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza; OLIVEIRA, Marco Antonio Gonsales de; ACCORSI, André. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, 2019. Disponível em: <https://rbeo.emnuvens.com.br/rbeo/article/view/216>. Acesso em: 3 fev. 2025.

MOURA, Iago Almeida. **O debate em torno da (des)regulamentação do trabalho plataformizado**: análise da condição dos motoristas de plataformas digitais à luz do projeto de lei complementar n. 12/2024. 2024. 76 f. Monografia (Graduação em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2024. Disponível em: <https://repositorio.ufc.br/handle/riufc/79396>. Acesso em: 3 mar. 2025.

NACONESKI, Celina; VILLATORE, Marco Antônio Cesar; IZUTA, Thierry Gihachi. A globalização e a “uberização” do trabalho: reflexões sobre os trabalhadores de entregas de alimentos por aplicativos. **Humanidades & Inovação**, v. 8, n. 48, p. 301-312, 2021. Disponível em: <https://revista.unitins.br/index.php/humanidadesinovacao/article/view/5689>. Acesso em: 4 mar. 2025.

O GLOBO. **Motoristas de aplicativo fazem manifestação contra a regulamentação da profissão**. Economia, 26 mar. 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/03/26/motoristas-de-aplicativo-fazem-manifestacao-contr-a-regulamentacao-da-profissao.ghhtml>. Acesso em: 22 fev. 2025.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Burn-out an "occupational phenomenon": International Classification of Diseases**. World Health Organization, 28 maio 2019. Disponível em: <https://www.who.int/news/item/28-05-2019-burn-out-an-occupational-phenomenon-international-classification-of-diseases>. Acesso em: 5 mar. 2025.

PINHEIRO-MACHADO, Rosana. Why and how precarious workers support neo-illiberalism. In: MILBERG, William; LIE, Tanweer (Org.). **Beyond neoliberalism and neo-illiberalism: economic policies and performance for sustainable democracy**. New York: The New School for Social Research, 2023. Disponível em: <https://researchrepository.ucd.ie/entities/publication/0d69dc65-5661-4faf-bc4d-cb1ea66adaef>. Acesso em: 3 mar. 2025.

PORTO, André Nóbrega et al. **Trabalho decente no capitalismo de plataforma**: a necessidade de um estatuto próprio aos motoristas e entregadores por aplicativos no Brasil. 2024. Tese (Pós-Graduação em Ciências Jurídicas) – Faculdade de Direito, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2024. Disponível em: <https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/32614>. Acesso em: 3 mar. 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, 2024. Disponível em: <https://revista.tst.jus.br/rtst/article/view/9>. Acesso em: 30 out. 2024.

RAVAGLIA, Marina Gutierrez da Silva. **Projeto de Lei Complementar 12/2024 à luz da CLT**. 2024. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, 2024. Disponível em: <https://repositorio.ufms.br/jspui/retrieve/51b43482-bba9-4f3c-9163-b15b7933a8ca/19064.pdf>. Acesso em: 3 fev. 2025.

SANSON, Cesar. O PL do governo naturaliza a ideia de que o trabalho não se associa necessariamente a direitos. [Entrevista cedida a] Júlio Pontes. **Movimento: crítica, teoria e ação**, Porto Alegre, ano 9, v. 1, n. 49-50, abr.-maio 2024.

SCHINESTZCK, Clarissa Ribeiro. **A importância da visão integrativa e humanista do meio ambiente do trabalho para a proteção da saúde dos trabalhadores**. 2009.

Dissertação (Mestrado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em:

<http://www.dominipublico.gov.br/download/teste/arqs/cp099265.pdf>. Acesso em: 3 fev. 2025.

SERVIÇO SOCIAL DA INDÚSTRIA. **Saúde mental e saúde financeira**: entenda a relação. SESI, 2022. Disponível em: <https://www.sesirs.org.br/blog-sesi-saude/saude-mental-e-saude-financeira-entenda-relacao>. Acesso em: 3 fev. 2025.

SESIRS. **Saúde mental e saúde financeira**: entenda a relação. 09 maio 2022. Disponível em: <https://www.sesirs.org.br/blog-sesi-saude/saude-mental-e-saude-financeira-entenda-relacao>. Acesso em: 03 abr. 2025.

SILVA, Gonçalo Glauco Justino et al. **Considerações sobre o transtorno depressivo no trabalho**. Revista Brasileira de Saúde Ocupacional, v. 34, 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbso/a/3WSwtHpr64LyvH8Xj7RSx8P/>. Acesso em: 3 fev. 2025.

UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. **Termos Gerais dos Serviços de Tecnologia**. O Contrato, Osasco, 4 out. 2022. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=general-contract>. Acesso em: 6 mar. 2025.

UCHÔA-DE-OLIVEIRA, Flávia Manuella. Saúde do trabalhador e o aprofundamento da uberização do trabalho em tempos de pandemia. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 45, e022, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbso/a/CpWfR8RYCdd9skYTLxJjd5p/>. Acesso em: 3 mar. 2025.