

NOTA TÉCNICA

Considerações sobre o documento “Trabalho e Plataformas Digitais: uma análise da precarização na atividade de transporte individual de passageiros no Brasil”

São Paulo, agosto de 2026.

SÍNTESE EXECUTIVA

A Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (AMOBITEC) recebeu com atenção o texto para discussão elaborado pelo Centro de Pesquisas Judiciárias do Conselho Superior da Justiça do Trabalho (CSJT) e do Tribunal Superior do Trabalho (TST) sobre a atividade de transporte individual de passageiros por plataformas digitais. O estudo tem o mérito de chamar a atenção para temas que devem integrar o debate público, como custos operacionais, segurança, proteção social, transparência e canais de comunicação. Esses temas são relevantes e merecem tratamento regulatório cuidadoso.

A conclusão de que a atividade, como um todo, constitui um “modelo avançado de precarização”, contudo, vai além do que o desenho do estudo permite afirmar. O próprio documento se apresenta como exploratório e como texto para discussão, mas adota a precarização como premissa, utiliza evidências qualitativas e recortes não representativos para formular afirmações gerais e constrói uma persona de alta utilização como se fosse referência média do setor. Além disso, a estimativa de custos não é acompanhada de uma estimativa de receitas para o mesmo perfil, o que impede o cálculo do rendimento líquido que sustentaria a conclusão econômica do estudo.

Quando se incorporam dados administrativos, levantamentos amostrais e análises com dados comparativos mais adequados, surge uma realidade mais heterogênea. O Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP)¹ apurou média de 85 horas em viagem por mês entre motoristas, equivalente a aproximadamente 21 a 25 horas semanais quando se consideram hipóteses de 10% a 30% de tempo sem corrida. O Datafolha encontrou média de 26 horas semanais de conexão, com 60% dos motoristas conectados por até 20 horas, enquanto estudo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) registrou média de 23,7 horas online por semana no Brasil. Esses resultados demonstram que o padrão de uso das plataformas pela maioria dos usuários é moderado.

Os dados de renda também exigem uma leitura mais equilibrada. A pesquisa do CEBRAP, que combina registros administrativos e pesquisa amostral com 3.000 entrevistados, identificou remuneração bruta média de R\$ 47 por hora em viagem para motoristas, com aumento real de 5% entre 2022 e 2024, e estimou remuneração mensal líquida de R\$ 2.687 para o padrão médio observado de utilização. Já a LCA Consultoria Econômica², ao comparar motoristas plataformizados e não-plataformizados dentro da

¹CEBRAP - Centro Brasileiro de Análise e Planejamento, realizou as duas maiores pesquisas quantitativas sobre motoristas e entregadores de plataforma no Brasil, sendo a primeira análise de 2023 (entrevistas com 1507 entregadores e 1518 motoristas) e a atualização subsequente lançada em 2025 (entrevistas com 1500 entregadores e 1500 motoristas).

²LCA - é a maior consultoria econômica do Brasil e elaborou estudo sobre o impacto das plataformas digitais de intermediação no mercado de trabalho brasileiro, concluindo, a partir de análise robusta de dados públicos que o trabalho por meio de apps aumentou o nível de ocupação e reduziu desemprego, além de gerar rendimento maior em relação a ocupações semelhantes.

mesma ocupação na PNAD Contínua, encontrou rendimento mensal 11% superior para os primeiros e rendimento horário praticamente equivalente, ligeiramente maior no agregado nacional. Esses resultados afastam a conclusão de que a intermediação por plataforma produz, necessariamente, uma penalidade remuneratória.

A AMOBITEC entende que a agenda pública deve enfrentar as vulnerabilidades efetivamente identificadas, especialmente a insuficiência de cobertura previdenciária entre quem depende exclusivamente da atividade, aspectos relacionados à segurança e a necessidade de regras transparentes e mecanismos de contestação. Essa proteção, porém, deve ser construída sem desconsiderar as ações já implementadas pelas plataformas, a flexibilidade, o uso parcial, a possibilidade de complementar renda e a autonomia de organização do tempo, características valorizadas pelos próprios motoristas usuários da plataforma e documentadas por pesquisas nacionais e internacionais.

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O estudo do TST organiza sua análise em cinco eixos principais, sempre sob a mesma lente interpretativa e partindo de um diagnóstico que já antecipa as conclusões. Em primeiro lugar, sustenta que a autonomia oferecida pelas plataformas seria apenas aparente, porque algoritmos influenciariam a distribuição de viagens, os preços, as avaliações e o acesso à plataforma. Em seguida, associa o setor a jornadas extensas, baixa remuneração e endividamento. O texto também sugere ausência de direitos e proteção social, exposição a riscos de trânsito e violência, insuficiência de pontos de apoio, dificuldades de representação coletiva e comunicação unilateral. Por fim, apresenta uma estimativa própria de custos mensais de R\$ 5.566 para motoristas com veículo próprio e de R\$ 5.706 para motoristas com veículo alugado, valores utilizados para reforçar a conclusão de inviabilidade econômica e precarização (TST/CSJT, 2026, pp. 14-33 e 41-57).

A preocupação com condições dignas de trabalho é legítima e compartilhada pela AMOBITEC. A divergência está na passagem de problemas reais, que atingem grupos de motoristas com intensidade distinta, para uma caracterização totalizante da atividade. Não se nega que existe espaço para o avanço da proteção social e melhorias das condições de trabalho do setor, e é exatamente por isso que a AMOBITEC e as empresas associadas sempre estiveram nos espaços de diálogo com motoristas, entregadores, seus representantes, entidades governamentais e do Poder Judiciário. O ponto é que esses casos não podem ser tratados como descrição suficiente de um universo marcado por diferentes intensidades de uso, múltiplas fontes de renda, distintos modelos de posse do veículo, variedade regional e liberdade para entrar, sair ou alternar entre plataformas.

Ao buscar confirmar a tese de precarização, o estudo acaba por associar o setor a jornadas extensas, baixa remuneração e endividamento, sem a devida ponderação sobre a heterogeneidade da atividade. E é nessa estrutura que se sustentam os argumentos sobre suposta autonomia apenas aparente, sempre ignorando os mecanismos de liberdade que são característicos do modelo.

Uma resposta tecnicamente adequada, portanto, não deve substituir uma narrativa por outra. Deve, antes, separar o que é evidência representativa do que é relato qualitativo; distinguir médias, subgrupos e situações extremas; utilizar comparadores compatíveis; e

tratar custos e receitas no mesmo recorte temporal e operacional. É sob essa perspectiva que se apresentam as observações a seguir.

2. UMA CONCLUSÃO MAIS FORTE DO QUE O DESENHO DA PESQUISA

O estudo afirma adotar abordagem exploratória, destinada a identificar conceitos, atores e manifestações da precarização. Ao mesmo tempo, sua pergunta de partida já pressupõe que a transferência de custos e riscos constitui elemento central de precarização, e a conclusão afirma, sem ressalvas equivalentes, que o trabalho por plataformas “configura um modelo avançado de precarização” (TST/CSJT, 2026, pp. 31). Ao partir de uma premissa totalizante de precarização, o estudo se afasta do debate jurídico equilibrado que caracteriza o TST, ignorando as diversas decisões da própria Corte que reconhecem a licitude, a natureza autônoma da atividade e relevância econômica da atividade³.

Essa estrutura reduz o espaço para testar hipóteses alternativas. A ausência de férias, 13º salário ou seguro-desemprego, por exemplo, decorre do enquadramento autônomo da atividade e pode justificar a discussão de novas formas de proteção. Não bastam, porém, para demonstrar deterioração das condições de vida ou de trabalho. Para tanto, seria necessário comparar a situação atual com um contrafactual plausível: a ocupação anterior do motorista, outras formas de atividade por conta própria, motoristas fora de plataformas ou a situação de desemprego e inatividade que prevaleceria na ausência dessa oportunidade.

O Banco Central do Brasil, em dois exercícios distintos, estimou que a expansão do trabalho por aplicativos contribuiu para elevar o nível de ocupação e a participação na força de trabalho e para reduzir a desocupação. No cenário contrafactual considerado mais plausível, os impactos até o segundo trimestre de 2025 foram estimados em 0,8 ponto percentual no nível de ocupação, 0,2 ponto percentual na taxa de participação e -0,6 ponto percentual na taxa de desocupação (BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2025, pp. 47-52).

Esses resultados não encerram o debate sobre qualidade do trabalho, mas mostram por que o diagnóstico não pode considerar apenas a distância entre a atividade autônoma e o emprego celetista. É preciso observar também o acesso à ocupação, a renda alternativa disponível e a possibilidade de participação no mercado de trabalho.

3. LIMITAÇÕES NA SELEÇÃO E NA GENERALIZAÇÃO DAS EVIDÊNCIAS

A revisão do TST atribui a estudos qualitativos e a recortes específicos um alcance que eles não possuem. A etnografia de um pesquisador que dirigiu por quatro meses oferece uma visão rica sobre experiências concretas, mas não estima a frequência dessas experiências no universo dos motoristas. O relatório Fairwork avalia plataformas a partir de critérios próprios do que considera ser um trabalho justo e algumas entrevistas isoladas, sem constituir amostra probabilística nacional de motoristas de transporte de passageiros. Da mesma forma, pesquisa realizada com entregadores em Brasília e Recife não pode ser transposta automaticamente para motoristas de passageiros de todo o país.

³ A 5ª Turma, por exemplo, reconheceu a “ampla flexibilidade” dos motoristas para “determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais em que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender por dia” e que “tal autodeterminação é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo” - RR 1001543-75.2021.5.02.0043. Já a 4ª Turma considerou que não há “nenhuma exigência de trabalho mínimo” na Uber e reconheceu as “práticas no modelo de negócios das plataformas online que distinguem bastante os serviços realizados por meio delas das formas de trabalho regulamentadas pela CLT” - AIRR-1092-82.2021.5.12.0045.

O problema aparece de forma clara no trecho que menciona o endividamento. O estudo do TST afirma que 92% dos “motoristas de aplicativos” estariam endividados, mas registra em nota que o levantamento reúne motoristas de transporte de passageiros e entregadores. Não há comparação com a população brasileira, discriminação do tipo de dívida, análise da relação temporal entre dívida e ingresso na plataforma ou desenho que permita atribuir causalidade à atividade. O estudo do BID, por sua vez, registra que a presença de dívidas entre motoristas se insere em vulnerabilidades econômicas mais amplas e é semelhante à observada na população em geral, ao mesmo tempo em que identifica a renda da plataforma como mecanismo de apoio financeiro (BID, 2025, resumo e pp. 51-60).

Essa cautela e cotejamento com a realidade brasileira são especialmente importantes quando o endividamento decorre da aquisição do próprio veículo. Como demonstra o Datafolha, 74% dos motoristas são proprietários do veículo que utilizam e, entre eles, 56% ainda pagam financiamento. A proporção é compatível, em ordem de grandeza, com o padrão observado no mercado brasileiro: dados da B3 mostram que 51,3% das vendas de veículos novos realizadas entre janeiro e julho de 2026 foram financiadas, após percentuais de 51,9% no mesmo período de 2025 e 53,8% em 2024. Embora se tratem de indicadores com universos distintos, a comparação evidencia que recorrer ao crédito para adquirir um automóvel é prática disseminada no país, e não característica específica do trabalho por plataformas. Além disso, diferentemente de dívidas destinadas exclusivamente ao consumo corrente, o financiamento do veículo está associado à aquisição de um ativo que passa a integrar o patrimônio do motorista e que pode ser utilizado tanto para geração de renda quanto para fins pessoais. Por isso, sua simples contabilização como sinal de vulnerabilidade econômica, sem considerar a natureza da dívida e um comparador adequado, pode produzir uma leitura distorcida da realidade do setor (DATAFOLHA, 2025b, p.14; B3, 2026, p. 18).

Também há diferenças relevantes entre os universos utilizados. A PNAD Contínua capta, no módulo específico, pessoas que declaram o trabalho por plataforma como atividade principal. Pesquisas baseadas em registros administrativos captam todos os motoristas ativos, inclusive aqueles que utilizam o aplicativo de forma ocasional ou complementar, os quais representam mais de 40% do setor, como destacado na seção 8 deste documento.

Nenhuma dessas fontes é, por si, incorreta. O que não é metodologicamente adequado é tratar os resultados como se descrevessem a mesma população e, a partir daí, projetar uma única *persona* para todo o setor, como se verifica no estudo produzido e veiculado pelo TST.

4. TEMPO DE USO, JORNADA E AUTONOMIA

A principal premissa da estimativa de custos do TST é um motorista que trabalha 22 dias por mês, oito horas por dia, com jornada semanal ajustada para 45,9 horas e quilometragem de 5.050 km. Esse perfil pode representar motoristas de alta intensidade, sobretudo aqueles que têm a atividade como ocupação principal. Não representa, porém, o uso médio documentado por diferentes levantamentos.

A pesquisa do CEBRAP utilizou dados administrativos de grandes plataformas entre maio de 2023 e abril de 2024, ponderados pela participação de mercado, além de 3.000 entrevistas telefônicas aleatórias, sendo 1.500 com motoristas, com nível de confiança de 95% e margem de erro de 2,5 pontos percentuais. Os registros **mostram média de 85 horas em viagem por mês**. Quando se acrescentam hipóteses de 10%, 20% ou 30% de tempo

sem corrida, **o tempo semanal total situa-se entre 21 e 27 horas** (CEBRAP, 2025, pp. 5-6 e 15).

O Datafolha, em pesquisa *blind* com 1.800 motoristas ativos, amostra ponderada e margem de erro de dois pontos percentuais, encontrou **média de 26 horas semanais de conexão, incluindo corridas e espera**. Seis em cada dez entrevistados permaneciam conectados por até 20 horas semanais, 19% entre 20 e 40 horas e 21% acima de 40 horas. Além disso, 74% utilizavam mais de um aplicativo (DATAFOLHA, 2025a, pp. 2-3 e 8).

O estudo BID 2024, conduzido pela Ipsos com 13.722 motoristas em oito países, dos quais 2.069 no Brasil, chegou a resultado semelhante com base em dados administrativos. No Brasil, **a média foi de 23,7 horas online por semana**; 28,2% ficaram abaixo de dez horas, 37% entre dez e 30 horas e 34,8% acima de 30 horas. A definição de tempo online é ampla: inclui todo o período conectado, inclusive quando o motorista utiliza simultaneamente outra plataforma ou recusa viagens (BID, 2025, pp. 15-25).

As três fontes medem conceitos diferentes - tempo em viagem, tempo conectado e horas declaradas -, mas convergem ao mostrar que o padrão médio de uso é muito inferior, **praticamente a metade do perfil de 45,9 horas semanais adotado pelo TST**. O resultado da PNAD é relevante para quem tem a plataforma como trabalho principal; ele não deve ser generalizado para todos os motoristas ativos sem que se explicitem as diferenças de universo.

A mesma distinção é necessária para o tema da autonomia. O fato de o motorista não definir unilateralmente o preço de cada viagem não elimina outras dimensões de autonomia, como escolher quando se conectar, quanto tempo permanecer online, quais solicitações aceitar e quais plataformas utilizar. Na pesquisa Datafolha, 93% concordaram que podem escolher dias e horários de forma independente; 80% afirmaram que não há obrigação de cumprir número mínimo de viagens ou horas; 78% disseram poder aceitar ou rejeitar viagens; e 74% utilizavam dois ou mais aplicativos. Sete em cada dez pretendiam continuar trabalhando por meio das plataformas (DATAFOLHA, 2025a, pp. 8, 11 e 15).

Esses dados apontam que a existência de regras de utilização das plataformas e “ausência de autonomia” não são expressões equivalentes. Uma análise equilibrada deve reconhecer simultaneamente a influência das regras da plataforma e a liberdade efetiva de organização do tempo, de recusa e de *multi-homing* (utilização simultânea de mais de um aplicativo).

5. RENDA: COMPARADORES ADEQUADOS E DEFINIÇÕES COMPATÍVEIS

O estudo do TST destaca que o rendimento mensal médio dos trabalhadores por plataformas é superior ao dos demais trabalhadores, mas que o rendimento por hora seria inferior. Essa comparação agrega ocupações muito distintas, com diferentes níveis de escolaridade, idade, região, intensidade de trabalho e natureza da atividade. Por isso, não permite identificar se a diferença decorre da plataforma ou da composição dos grupos comparados.

A LCA utilizou o mesmo módulo da PNAD Contínua, mas restringiu a comparação a pessoas da mesma ocupação, separando motoristas plataformizados e não-plataformizados e excluindo valores extremos (*outliers*). Nesse recorte metodológico, a renda média mensal dos motoristas plataformizados foi de R\$ 2.648, ante R\$ 2.395 entre os não-plataformizados, diferença de aproximadamente 11%. A renda horária foi de R\$ 14,50 e R\$ 14,40, respectivamente. Em análise complementar por escolaridade, que reduz o efeito da diferente

composição educacional dos grupos, a LCA também encontrou renda média superior entre os trabalhadores plataformizados em todos os níveis de escolaridade até o superior incompleto. O resultado não prova, por si só, um efeito causal positivo da plataforma, mas é um comparador mais aderente e demonstra que não há penalidade remuneratória automática quando se confrontam profissionais da mesma ocupação (LCA, 2025, pp. 23-25).

A pesquisa do CEBRAP oferece outra perspectiva por combinar registros administrativos com *survey*. Para motoristas, identificou renda bruta média de R\$ 47 por hora em viagem, já descontada a taxa da plataforma e incluídas gorjetas e promoções, com aumento real de 5% entre 2022 e 2024. Para o padrão médio de 85 horas em corrida por mês, o estudo apresentou renda mensal líquida estimada de R\$ 2.687 apenas com os aplicativos. Em exercícios de 40 horas semanais, os rendimentos líquidos estimados variaram entre R\$ 3.083 e R\$ 5.058 por mês, conforme a hipótese de tempo sem corrida, com valores líquidos entre R\$ 19 e R\$ 32 por hora (CEBRAP, 2025, pp. 15-16 e 31).

O BID também utilizou dados administrativos e apurou, para o Brasil, média de US\$ 6 por hora *online*. O estudo encontrou ainda subdeclaração sistemática da renda pelos entrevistados: no Brasil, a renda autodeclarada ficou mais de 20% abaixo dos registros administrativos. Esse achado recomenda cautela na utilização isolada de respostas de memória para estimar rendimentos e custos (BID, 2025, pp. 31-36).

É importante não transformar esses números em uma visão idealizada. Há grande variação por cidade, horário, veículo, experiência e intensidade de uso. Assim, a conclusão tecnicamente defensável é mais limitada: os dados disponíveis não sustentam a afirmação de que o trabalho por plataforma gera, de modo necessário e generalizado, renda inferior à de alternativas comparáveis. Pelo contrário, os estudos indicados acima mostram renda média dos trabalhadores por plataformas maior do que aqueles não-plataformizados, seja nos ganhos totais ou por hora.

6. A ESTIMATIVA DE CUSTOS: UM CENÁRIO DE ALTA UTILIZAÇÃO, NÃO UMA MÉDIA SETORIAL

A seção de custos do estudo do TST é trecho em que as escolhas metodológicas mais afetam o resultado. O valor mensal de R\$ 5.566 para veículo próprio e de R\$ 5.706 para veículo alugado decorre de uma combinação de premissas que, em conjunto, compõem um cenário de alta utilização e alto custo. O problema não está em simular esse cenário; está em apresentá-lo como referência para caracterizar a atividade em geral.

6.1. Quilometragem construída de forma indireta

A quilometragem de 5.050 km por mês não foi observada em base administrativa ou pesquisa de campo. Ela resulta da projeção de 22 dias, oito horas diárias e velocidade de 25 km/h, inicialmente equivalente a 4.400 km, posteriormente ajustada pela jornada de 45,9 horas da PNAD. Há, contudo, desalinhamento interno entre as unidades. A *persona* de 22 dias por oito horas corresponde a 176 horas mensais, enquanto o custo por hora é calculado sobre 183,6 horas. Ao mesmo tempo, 5.050 km divididos por 183,6 horas implicam velocidade média de aproximadamente 27,5 km/h, e não os 25 km/h usados na premissa original (TST/CSJT, 2026, pp. 43-44 e 55-56).

Há, inclusive, um problema anterior na própria estimativa de quilometragem. O cálculo converte diretamente horas de trabalho em quilômetros percorridos, multiplicando a jornada por uma velocidade média sem explicitar qualquer período de espera ou sem deslocamento. Essa lógica produz os 4.400 km iniciais e é novamente aplicada para elevar a estimativa a

5.050 km. Como a quilometragem alimenta os cálculos de combustível, manutenção e depreciação, essa premissa se propaga pelos principais componentes de custo.

Mais importante, a projeção não é reconciliada com os registros administrativos do CEBRAP, do Datafolha e do BID, que **apontam intensidade média substancialmente menor**. A própria diferença entre o gasto teórico de combustível do TST, de R\$ 2.521, e o gasto autorrelatado de R\$ 1.987 no levantamento CEBRAP é atribuída pelo estudo a “jornadas reais inferiores à *persona* adotada”. Essa constatação deveria levar à apresentação do valor como cenário superior de uso, e não como custo médio da categoria.

6.2. Combinação de fontes, anos e perfis distintos

O modelo combina coeficiente de manutenção de estudo publicado em 2021, despesas autorrelatadas em 2024 e preços de mercado de 2026, sem explicitar atualização monetária homogênea para todas as parcelas. Na depreciação, utiliza o preço de tabela de um automóvel Onix novo, de R\$ 94.900, enquanto o IPVA é calculado sobre valor venal de R\$ 62.000, correspondente a veículo usado. O resultado é uma *persona* híbrida, que reúne o custo de capital de um carro novo com a tributação de um veículo de menor valor.

A escolha do Estado de São Paulo, com alíquota de IPVA de 4%, também corresponde ao limite superior da faixa de 2% a 4% mencionada no próprio estudo. Para uma estimativa nacional, seria mais adequado apresentar média ponderada ou, ao menos, faixa regional de resultados. O estudo não considera ainda o movimento que tem sido adotado por vários Estados de isentar a categoria desse imposto, como Rondônia, Piauí e Alagoas⁴.

6.3. Valores integrais aplicados sem ponderação pela incidência

O estudo utiliza alguns dados empíricos do CEBRAP, mas não pondera os valores pela proporção de motoristas que efetivamente incorrem na despesa. O seguro de R\$ 212 foi declarado por 56% dos motoristas com carro próprio, mas é aplicado integralmente à *persona*. As multas de R\$ 50 foram relatadas por 55% dos respondentes, mas também são tratadas como custo mensal universal. A manutenção autorrelatada foi de R\$ 615 entre os 65% que declararam essa despesa, mas o modelo adota R\$ 820 com base em cálculo teórico. No combustível, substitui-se o valor empírico de R\$ 1.987 por R\$ 2.521. Já o aluguel de R\$ 2.403 é representativo apenas dos 16% que utilizam veículo alugado (TST/CSJT, 2026, pp. 45-55).

Para construir uma média setorial, seria necessário ponderar a incidência de cada item, separar subgrupos e atribuir pesos aos cenários de carro próprio, financiado, emprestado e alugado. A alternativa seria declarar expressamente que se trata de *personas* específicas, sem extrapolação para a categoria.

6.4. Custos pessoais, penalidades e rateio do uso privado

A alimentação é reconhecida pelo próprio estudo como gasto predominantemente pessoal e como o item menos preciso da estimativa. Ainda assim, são imputados R\$ 600 por mês sem fonte primária de valor, com base em uma refeição e lanches durante 22 dias. A alimentação não deixa de existir quando o indivíduo exerce outra ocupação; o custo

⁴ À guisa de exemplos, veja-se:

<<https://rondonia.ro.gov.br/rondonia-amplia-quantidade-de-motoristas-de-aplicativo-e-motociclistas-beneficiados-com-ipva-zero-em-2026/>>
<<https://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/2026/04/02/ipva-lei-isenta-motoristas-piaui.ghtml>>
<<https://www.sefaz.al.gov.br/noticias/item/3540-saiba-como-motoristas-de-aplicativos-podem-conseguir-a-isencao-do-ipva-em-alagoas>>

economicamente atribuível à atividade seria apenas o gasto incremental em relação à alternativa, e não a despesa integral.

As multas, por sua vez, decorrem de infrações e não constituem insumo necessário à prestação regular do serviço. Tratá-las como custo operacional recorrente normaliza uma despesa evitável e a distribui a toda a categoria. Alimentação e multas somam R\$ 650, quase 12% do custo total estimado para o veículo próprio.

Há ainda ausência de rateio dos custos fixos entre uso profissional e pessoal. Seguro, IPVA, licenciamento, internet e depreciação são atribuídos integralmente à atividade, embora o próprio cálculo de depreciação acrescente 13.000 km anuais de uso pessoal. Se o veículo também é utilizado pela família, a parcela correspondente ao uso privado não deveria reduzir integralmente a renda do trabalho por plataforma.

6.5. Ausência da receita da mesma pessoa e de análise de sensibilidade

A principal limitação é que o estudo estima despesas, mas não estima a receita bruta produzida pelo mesmo motorista, no mesmo número de horas e quilômetros. Sem essa etapa, não há resultado líquido. A conclusão de que os custos “corroem” uma remuneração já baixa é apoiada em referências externas e relatos, não no modelo apresentado.

Uma análise completa deveria combinar custos e receitas por hora online, hora em viagem e quilômetro, explicitar tempo de espera e deslocamento sem passageiro, e testar cenários de veículo novo e usado, diferentes combustíveis, faixas de quilometragem, regiões, modalidades de posse e intensidades de uso. Também deveria apresentar mediana, dispersão e intervalos de sensibilidade, em vez de um único ponto. O CEBRAP, ainda que igualmente sujeito a limitações, faz esse exercício ao mostrar rendimentos líquidos sob hipóteses de 10%, 20% e 30% de tempo sem corrida.

A própria estimativa de depreciação mostra por que essa análise de sensibilidade é necessária. Com base na faixa de valor de revenda utilizada pelo TST, o custo mensal de depreciação varia de R\$ 580 a R\$ 1.009. O estudo, porém, incorpora R\$ 1.009 ao custo final — correspondente ao menor valor residual da faixa — sem justificar por que esse extremo seria o mais representativo. A escolha adiciona R\$ 429 mensais, quase 8% do custo total estimado para o veículo próprio.

7. PROTEÇÃO SOCIAL: ESPAÇO PARA AVANÇOS, MAS NÃO AUSÊNCIA QUASE TOTAL

O estudo do TST acerta ao identificar a proteção social como tema prioritário. A cobertura e inclusão de motoristas pode melhorar, especialmente entre motoristas que não possuem outra ocupação. A forma como o problema é descrito, porém, é excessivamente abrangente. O texto afirma que a “quase totalidade” não possui proteções e, em seguida, cita dado segundo o qual mais de 60% não contribuiriam para instituto de previdência. Além da diferença entre as duas formulações, pesquisas mais recentes apresentam quadro menos uniforme.

No levantamento CEBRAP, 53% dos motoristas realizavam algum tipo de contribuição ao INSS: 21% como empregados em outra atividade, 27% como MEI e 5% por Guia da Previdência Social. Outros 7% tinham previdência privada, enquanto 40% declararam não possuir cobertura. Entre os que não tinham outra atividade econômica, a contribuição caía

para 35%, o que mostra concentração do problema neste grupo e não em todo o setor (CEBRAP, 2025, p. 23).

O Datafolha encontrou resultado próximo: 33% estavam cobertos como empregados de outra atividade, 18% contribuíam como autônomos e 9% possuíam plano privado, totalizando 60% com alguma cobertura e 40% sem proteção pública ou privada. Entre os não inscritos, os principais motivos eram custo elevado, inadequação do sistema à realidade do motorista e burocracia (DATAFOLHA, 2025a, p. 21).

Portanto, há uma lacuna relevante a enfrentar, mas ela não se confunde com ausência absoluta de proteção nem decorre necessariamente de vínculo empregatício. O próprio modelo de custos do TST inclui a contribuição do MEI e reconhece que ela dá acesso a aposentadoria por idade, auxílio por incapacidade temporária, salário-maternidade e pensão por morte.

A política pública mais promissora, portanto, é facilitar contribuições proporcionais e portáteis, com informação clara e cobertura que acompanhe a pessoa entre diferentes fontes de renda, preservando a autonomia de organização do trabalho. Essa é também a direção indicada pelo BID ao defender proteções centradas nas pessoas, e não exclusivamente no *status* contratual (BID, 2025, resumo e conclusões). A mesma fórmula foi consagrada na Convenção 193, da OIT, que também prevê a proteção previdenciária independente da natureza da relação jurídica entre plataformas e trabalhadores; o que, por sua vez, está em linha com as discussões legislativas nacionais materializadas principalmente nos projetos de lei 12/2024 (PLP 12/2024) e 152/2025 (PLP 152/2025).

8. O QUE UM DIAGNÓSTICO MAIS COMPLETO REVELA

A evidência disponível aponta para um setor que não pode ser descrito por um único perfil. Uma parcela utiliza as plataformas como ocupação principal; outra, significativa, as combina com emprego, trabalho autônomo, estudo, aposentadoria ou responsabilidades familiares. No CEBRAP, 42% dos motoristas exerciam outra atividade remunerada. No Datafolha, 58% declararam outra ocupação ou fonte de renda. No estudo regional do BID, 53% mantinham outra atividade econômica e apenas 23% dependiam exclusivamente da Uber como atividade (CEBRAP, 2025, pp. 13-16; DATAFOLHA, 2025a, pp. 6-8; BID, 2025, pp. 31-32).

A permanência também é voluntariamente valorizada por parcela expressiva. No Datafolha, 72% queriam continuar trabalhando por aplicativos e 60% não desejavam ser empregados celetistas; entre os que responderam de forma definida, a rejeição ao formato CLT chegou a 70%. No BID, 43% dos brasileiros planejavam continuar dirigindo de forma contínua e 23% pretendiam fazê-lo nos períodos que considerassem convenientes; apenas 8% planejavam parar em breve (DATAFOLHA, 2025a, pp. 11-16 e 28; BID, 2025, pp. 44-49).

No plano macroeconômico, o Banco Central registrou crescimento de 170% no número de trabalhadores por aplicativos entre 2015 e o segundo trimestre de 2025, de cerca de 770 mil para 2,1 milhões, enquanto a ocupação total cresceu aproximadamente 10%. Seus exercícios sugerem que esses postos não foram criados em substituição às demais ocupações e que a expansão contribuiu positivamente para os principais indicadores do mercado de trabalho (BANCO CENTRAL DO BRASIL, 2025, pp. 47-52).

A LCA, com base na PNAD, também encontrou efeitos distributivos relevantes: motoristas e entregadores com menor escolaridade apresentaram renda média superior à de trabalhadores não-plataformizados no mesmo nível educacional, e o índice de desigualdade

calculado para os grupos analisados foi 8% menor no cenário com trabalhadores de plataformas. O uso de microdados oficiais, a explicitação do comparador e a convergência com os resultados do Banco Central tornam a evidência pertinente e necessária ao debate (LCA, 2025, pp. 30-35).

É importante reconhecer que todas as pesquisas têm limitações, o que torna necessário que haja transparência quanto aos dados utilizados e triangulação das informações disponíveis. O critério decisivo deve ser a qualidade do desenho: tamanho e seleção da amostra, clareza das definições, uso de registros administrativos, possibilidade de comparação e reconhecimento das limitações. Sob esse critério, as pesquisas mencionadas nesta nota técnica oferecem elementos que o estudo do TST não poderia desconsiderar ao formular uma conclusão geral.

9. UMA AGENDA DE PROTEÇÃO COMPATÍVEL COM A REALIDADE DO SETOR

A discordância quanto à caracterização global de precarização não significa negar a necessidade de aperfeiçoamentos. Ao contrário, um diagnóstico mais preciso permite concentrar esforços nos problemas efetivamente identificados.

Em matéria de proteção social, é recomendável desenvolver mecanismos simples de contribuição proporcional, com portabilidade entre plataformas e outras ocupações, informação clara e adesão compatível com rendimentos variáveis. O Datafolha mostra que 76% dos motoristas apoiam que as plataformas facilitem sua inclusão na seguridade social, sem que isso se confunda necessariamente com vínculo empregatício (DATAFOLHA, 2025a, p. 25).

Quanto à segurança, devem ser estimulados seguros e coberturas adequadas, ferramentas de emergência, prevenção de fraudes, compartilhamento responsável de informações e cooperação com autoridades públicas, ações que já estão sendo praticadas pelas plataformas associadas à AMOBITEC.

Parcerias para acesso a sanitários, água e espaços de descanso podem ser mais eficientes do que soluções padronizadas e distantes das rotas, desde que construídas com participação do Poder Público e com atenção às particularidades locais e das plataformas.

No campo da transparência, é legítimo aprimorar a comunicação sobre critérios de preço, avaliações e desativação, além de assegurar motivação, revisão humana e canais efetivos de contestação para decisões que afetem o acesso à plataforma. Essas medidas respondem a preocupações reais que já são endereçadas pelas plataformas associadas à AMOBITEC em grande medida, sem, contudo, eliminar a flexibilidade de horário, a possibilidade de recusa, a ausência de exclusividade e o uso de múltiplos aplicativos.

Por fim, políticas de mobilidade e trabalho devem considerar as prioridades declaradas pelos próprios motoristas. No Datafolha, a principal demanda ao poder público foi apoio à renovação ou troca do veículo por meio de financiamento ou incentivos, indicada por 52% dos entrevistados. Em levantamento complementar, 61% apontaram financiamento com juros reduzidos como medida mais útil para aquisição de veículo (DATAFOLHA, 2025a, p. 24; DATAFOLHA, 2025b, pp. 11 e 16). Esse tipo de evidência ajuda a orientar soluções concretas, em vez de presumir uma única preferência regulatória para toda a categoria.

10. CONCLUSÃO

O estudo do TST sistematiza preocupações legítimas sobre custos, proteção social, segurança e transparência nas atividades intermediadas por plataformas. Suas conclusões, contudo, precisam ser lidas à luz do caráter exploratório, da seleção de fontes, das diferenças entre universos pesquisados e das premissas adotadas na estimativa de custos.

A *persona* de 5.050 km mensais e 45,9 horas semanais descreve um motorista de alta utilização, não o padrão médio documentado por registros administrativos e pesquisas amostrais. A inclusão integral de custos pessoais e evitáveis, a ausência de ponderação pela incidência das despesas, o uso de premissas híbridas de veículo e a falta de uma estimativa de receita para o mesmo perfil impedem que os valores de R\$ 5.566 e R\$ 5.706 sejam tratados como custo médio do setor ou como demonstração de renda líquida insuficiente.

A evidência mais ampla revela uma atividade heterogênea, que gera renda principal ou complementar, permite ingresso e permanência no mercado de trabalho e é valorizada por sua flexibilidade. O desafio regulatório está em ampliar a proteção social sem descaracterizar os atributos que explicam a adesão de milhões de usuários.

Ademais, chama a atenção que se faça uma opção mais ideológica do que calcada na realidade e na jurisprudência da própria Corte. Partindo da premissa de precarização, o estudo desconsidera a diversidade de correntes jurídicas que coabitam o próprio Tribunal, as quais têm reafirmado reiteradamente a licitude do modelo de negócio em questão e a relevância dos ganhos econômicos que ela proporciona aos usuários. O estudo acaba, assim, por restringir o debate jurídico a uma perspectiva que não representa a dialeticidade que o próprio TST historicamente protagoniza.

A AMOBITEC reafirma sua disposição para contribuir com o diálogo institucional, com a produção de dados e com a construção de soluções que combinem proteção social, segurança, transparência, liberdade de escolha e sustentabilidade econômica. Um debate dessa importância exige diagnósticos abertos à pluralidade das evidências e políticas calibradas para a diversidade real dos motoristas que utilizam plataformas no Brasil.

REFERÊNCIAS

- B3. Mercado de Financiamentos de Veículos. Boletim de julho de 2026. <https://www.b3.com.br/pt_br/market-data-e-indices/informacoes-para-mercado-de-financiamentos/veiculos/>
- BANCO CENTRAL DO BRASIL. Efeitos do trabalho por aplicativos no mercado de trabalho. In: Relatório de Política Monetária, setembro de 2025, pp. 47-52. <<https://www.bcb.gov.br/content/ri/relatorioinflacao/202509/rpm202509b3p.pdf>>
- BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO - BID. AZUARA, Oliver; LUGO, Mariana; JARAMILLO, Oscar. Navegando pela gig economy da América Latina: visões dos motoristas da Uber sobre necessidades, riscos e oportunidades. Nota Técnica IDB-TN-3237, outubro de 2025. <<https://publications.iadb.org/pt/publications/portuguese/viewer/Navegando-pela-gig-economy-da-América-Latina-visoes-dos-motoristas-da-Uber-sobre-necessidades-riscos-e-oportunidades.pdf>>
- CEBRAP; AMOBITEC. Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. 2ª onda - edição 2024. Apresentação de resultados, 2025. <<https://amobitec.org/cresce-35-o-numero-de-motoristas-e-18-os-entregadores-que-trabalham-com-apps-no-brasil-revela-cebrap/>>
- DATAFOLHA. Futuro do trabalho: estudo realizado com motoristas de aplicativos de mobilidade. 2025a. <<https://www.uber.com/br/pt-br/newsroom/apoio-do-governo-na-troca-de-carro-principal-demanda-de-motoristas-de-aplicativo-aponta-datafolha/>>
- DATAFOLHA. Futuro do trabalho: expectativas sobre regulação. Estudo realizado com motoristas de aplicativos de mobilidade. 2025b. <<https://www.uber.com/br/pt-br/newsroom/apoio-do-governo-na-troca-de-carro-principal-demanda-de-motoristas-de-aplicativo-aponta-datafolha/>>
- LCA CONSULTORIA ECONÔMICA. Os impactos das plataformas de mobilidade no mercado de trabalho. 15 de dezembro de 2025. <https://amobitec.org/wp-content/uploads/2026/08/LCA_AMOBITEC_Parecer_2025-12-15.pdf>
- TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO; CONSELHO SUPERIOR DA JUSTIÇA DO TRABALHO. Trabalho e Plataformas Digitais: uma análise da precarização na atividade de transporte individual de passageiros no Brasil. Texto para discussão, junho de 2026. <<https://www.tst.jus.br/documents/d/guest/precariozacao-na-atividade-de-transporte-individual-de-passageiros-no-brasil-pdf>>