TEXTO PARA DISCUSSÃO

ISSN 0103-9466

498

Proteção ou formalização da precariedade? O PLP 12/2024 e a regulação do trabalho dos motoristas de aplicativo no Brasil

Luiz Felipe Gonçalves Portelinha
Alex Wilhans Antonio Palludeto

Agosto 2026

UNICAMP
instituto de economia

Proteção ou formalização da precariedade? O PLP 12/2024 e a regulação do trabalho dos motoristas de aplicativo no Brasil

Luiz Felipe Gonçalves Portelinha [1]
Alex Wilhans Antonio Palludeto [2]

Resumo

Este artigo argumenta que o Projeto de Lei Complementar n. 12/2024 (PLP 12/2024), apresentado como medida para estender direitos aos motoristas de aplicativo, na verdade formaliza em lei sua precariedade. Mostra-se que, ao definir as plataformas como meras intermediárias (art. 2º) e os motoristas como "trabalhadores autônomos por plataforma" (art. 3º), ele legaliza a subordinação ao mesmo tempo em que a nega, limitando a doze horas a conexão diária por plataforma e fixando uma remuneração mínima cujo valor efetivo por hora é de aproximadamente R$ 8,03. Dois anos depois, a iniciativa regulatória não avançou nem desapareceu. O projeto está parado na primeira de três comissões da Câmara, sua urgência constitucional foi retirada e a disputa decisiva migrou para o Supremo Tribunal Federal (Tema 1291, RE 1.446.336). Esse deslocamento mostra que, quando a via legislativa enfrenta tensões, o conflito se relocaliza. A trajetória brasileira contraria a direção regulatória adotada na União Europeia e a classificação baseada em fatos exigida pela Convenção de 2026 da Organização Internacional do Trabalho sobre o trabalho em plataformas – convenção que o próprio governo brasileiro ajudou a aprovar –, de modo que a disputa em torno da questão atravessa o próprio Estado brasileiro.

Palavras-chave: Trabalho precário; Legislação trabalhista; Neoliberalismo; Trabalho em plataformas; Trabalho sob demanda.

Abstract

Protection or formalization of precarity? PLP 12/2024 and the regulation of app-based drivers in Brazil

This paper argues that Complementary Bill n. 12/2024 (PLP 12/2024), presented as a measure to extend rights to ride-hailing drivers, in fact formalizes their precarity in law. It shows that, by defining platforms as mere intermediaries (Art. 2) and drivers as "autonomous platform workers" (Art. 3), it legalizes subordination while denying it, capping daily connection per platform at twelve hours and setting a minimum wage whose effective hourly value is roughly R$8.03. Two years on, the regulatory initiative has neither advanced nor disappeared. The bill is stalled in the first of three House committees, its constitutional urgency was withdrawn, and the decisive dispute has migrated to the Federal Supreme Court (Theme 1291, RE 1.446.336). This displacement shows that, when the legislative route meets tensions, the conflict relocates. The Brazilian trajectory runs against the regulatory direction adopted in the European Union and against the fact-based classification required by the International Labour Organization's 2026 Convention on platform work — a Convention that Brazil's own government helped adopt — so that the dispute over the question runs through the Brazilian state itself.

Keywords: Precarious work; Labor legislation; Neoliberalism; Platform work; On-demand labor.
JEL: J08, J81, J38, J41, K31.

1 Introdução

Em março de 2024, o governo federal brasileiro enviou ao Congresso o Projeto de Lei Complementar n. 12/2024 (PLP 12/2024), que se propõe a regular o trabalho dos motoristas de

(1) Doutorando em Economia do Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (IE/Unicamp), Campinas, SP, Brasil. E-mail: lfportelinha@gmail.com. ORCID: https://orcid.org/0000-0002-1528-7548.

(2) Professor do Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas (IE/Unicamp), Campinas, SP, Brasil. E-mail: alex.wilhans@gmail.com. ORCID: https://orcid.org/0000-0002-3860-178X.

aplicativo e a "estabelecer mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para a melhoria das condições de trabalho". O projeto foi anunciado como uma proteção há muito prometida a uma força de trabalho que, pelos números oficiais, é grande e crescente: o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apurou que o trabalho por plataforma cresceu 25,4% entre 2022 e o terceiro trimestre de 2024, alcançando cerca de 1,7 milhão de trabalhadores – 1,9% do emprego do setor privado –, dos quais aproximadamente 878 mil no transporte de passageiros (não taxista) (IBGE, 2025). Este artigo contribui para a literatura sobre a regulação das plataformas ao argumentar que o PLP 12/2024 não protege os motoristas da precariedade, mas antes busca formalizá-la. O projeto daria ao trabalho precário e sob demanda uma forma jurídica, e suas categorias ("intermediário", "trabalhador autônomo por plataforma") permitem às empresas exercer os poderes de empregador ao mesmo tempo em que o protegem das obrigações de sê-lo.

O argumento é desenvolvido em três passos. A Seção 2 apresenta o quadro analítico adotado: o neoliberalismo, concebido não como mero conjunto de políticas econômicas, mas como uma forma de governamentalidade que reconfigura o trabalhador como sujeito empreendedor, ao mesmo tempo em que subsome realmente o trabalho ao capital, e a ascensão paralela do trabalho sob demanda em plataformas, organizado em torno de um discurso de "autonomia", "liberdade" e "flexibilidade". A Seção 3 analisa o próprio projeto ao longo de três eixos: (i) as definições formais de trabalhadores e empresas; (ii) as condições de trabalho; e (iii) a remuneração – mostrando, em cada caso, como um vocabulário protetivo codifica um conteúdo explorador. A Seção 4 destaca que, dois anos após a apresentação, o projeto não foi aprovado nem arquivado: está parado na primeira de três comissões da Câmara, sua urgência constitucional foi retirada e o embate decisivo migrou para o Supremo Tribunal Federal. Lê-se esse deslocamento como uma realocação do conflito para outra arena.

No momento em que este artigo é escrito (junho de 2026), o julgamento de mérito do Supremo sobre se os motoristas de aplicativo mantêm relação de emprego com as plataformas – decisão que, pelo mecanismo da repercussão geral, vinculará todos os casos análogos no país – permanece pendente: no dia marcado para a votação, ele foi novamente adiado, desta vez para que a Corte pudesse ponderar uma convenção recém-adotada da Organização Internacional do Trabalho sobre o trabalho em plataformas. As frentes legislativa e judicial são duas faces da mesma questão: se o direito brasileiro tratará o trabalho por plataforma como atividade autônoma ou como emprego a ser protegido. O propósito deste artigo é esclarecer o que está em jogo na primeira resposta, para a qual o PLP 12/2024 se inclina.

2 Neoliberalismo e trabalho sob demanda

A análise aqui empreendida parte da reflexão acerca do neoliberalismo, que não se resume a um movimento "desregulação" e/ou políticas econômicas austeras. Partindo de Dardot e Laval (2013) e prolongando a análise da governamentalidade de Foucault (2008), o neoliberalismo é mais bem compreendido como uma racionalidade global que visa estender a lógica de mercado à existência em sua totalidade, por meio da generalização da forma-empresa e da norma da concorrência. Ele produz um novo "sujeito empreendedor", instado a governar a si mesmo como uma empresa pessoal, responsável por seu próprio desempenho, seus próprios retornos e seus próprios riscos. Lazzarato (2009) apreende o mesmo movimento como a reconstituição do social em torno da insegurança: a

produção de um sujeito ao mesmo tempo livre e permanentemente exposto, mobilizado pela autonomia, e não contra ela. Este é o ponto decisivo para o que segue. As relações de trabalho no âmbito do neoliberalismo não abolem a agência do trabalhador; elas a recrutam. "Liberdade", "flexibilidade" e "oportunidade" tornam-se o próprio idioma pelo qual se organiza a subordinação.

O trabalho por plataforma, *gig* ou sob demanda é a expressão contemporânea mais aguda dessa dinâmica. Embora a literatura não ofereça uma definição única, seu núcleo comum é o de um intermediário digital que concede a cada trabalhador acesso individualizado a tarefas discretas, pagas peça a peça, ao mesmo tempo em que se apresenta como mero conector entre oferta e demanda, e não como empregador (De Stefano, 2015; Vallas, 2019; Howcroft; Bergvall-Kåreborn, 2019). Ainda que os motoristas formem apenas um segmento dessa força de trabalho heterogênea, eles exemplificam uma tendência à precariedade que se estende muito além deles (De Stefano, 2015).

Em torno desse arranjo emergiu um discurso da autonomia. Shibata (2020) mostra como as plataformas no Japão mobilizam a linguagem da liberdade para apresentar o trabalho sob demanda como inovador, inclusivo e libertador – uma "liberdade fictícia" que obscurece a baixa remuneração, a fragmentação e a ausência de qualquer vínculo empregatício formal. Segundo Hickson (2024), a economia *gig* "amplia" a liberdade do trabalhador de escolher quando se conectar, ao mesmo tempo em que aprofunda a sua subordinação, pois as condições de trabalho e a remuneração do trabalhador permanecem a critério da plataforma, exercido unilateralmente por meio dos termos de uso. A autonomia na jornada coexiste com – e, na verdade, encobre – a sujeição no conteúdo. Um corpo crescente de trabalhos caracteriza, assim, essas relações como precárias, corrosivas de direitos e, por vezes, degradantes (Berg et al., 2019; Soh; Connolly, 2021; Hickson, 2024).

A autonomia que a plataforma celebra é, nos termos de Marx, em larga medida formal: o motorista pode ser proprietário de seu veículo e escolher quando se conectar, mas, uma vez conectado, seu trabalho é realmente subsumido ao comando do capital. Seu processo é organizado, precificado e ritmado pelo algoritmo, ainda que seu status permaneça juridicamente o de um contratante autônomo. Aquilo que Foucault (1977) analisou como poder disciplinar – vigilância contínua, ordenamento, correção da conduta – retorna aqui como gestão algorítmica: rastreamento em tempo real, sistemas de avaliação e a ameaça permanente de suspensão, exatamente as prerrogativas que o projeto confere às empresas no art. 5º. O trabalho por plataforma governa, assim, pela liberdade, no idioma do sujeito empreendedor, enquanto disciplina pelo dispositivo, no idioma da subsunção. O discurso da autonomia é a forma na qual a exploração é ao mesmo tempo vivida e ocultada.

Por anos essas empresas se expandiram com pouca restrição regulatória – não porque o Estado não pudesse agir, mas porque a ordem capitalista neoliberal vigente favorecia tal dinâmica. Cioffi, Kenney e Zysman (2022) compreendem a política daí resultante como um duplo movimento polanyiano: uma fase inicial em que as plataformas cresceram sob um *ethos* de autorregulação, ignorando abertamente as regras de mercado existentes, seguida de um contramovimento em que os Estados tentaram reafirmar o controle público. Os autores destacam que a regulação deslocou-se de uma preocupação estreita com o monopólio eventualmente exercido pelas plataformas digitais para os efeitos sociais, econômicos e políticos mais amplos de seu poder. O *Digital Markets Act* e o *Digital Services Act* da União Europeia (2022) exemplificam essa virada; no domínio específico do trabalho, a União Europeia avançou desde então para uma diretiva geral sobre o trabalho em plataformas que

introduz uma presunção de emprego – precisamente a direção da qual, como se argumenta adiante, o projeto brasileiro se afasta. O contramovimento alcançou, entretanto, escala global. Em junho de 2026, a Organização Internacional do Trabalho adotou a Convenção n. 193 sobre o trabalho decente na economia de plataformas – o primeiro padrão internacional para o setor –, que exige que o status do trabalhador seja classificado principalmente pelos fatos relacionados ao trabalho, e não pelo rótulo contratual (OIT, 2026).

3 PLP 12/2024: proteção ou formalização da precariedade?

O PLP 12/2024 pertence a uma trajetória brasileira mais longa de flexibilização do trabalho que se processou, desde os anos 1980, em grande medida por meio de instrumentos jurídicos – medidas provisórias, emendas constitucionais e, de modo mais agudo, a reforma trabalhista de 2017, que legalizou o contrato intermitente e o trabalho em tempo parcial e tendeu a esvaziar a ação coletiva (Boltanski; Chiapello, 2009; Krein, 2018; Krein; Biavaschi, 2015). O padrão recorrente é que o aparato estatal e a lei serviram não para conter a flexibilização, mas para autorizá-la. Compreende-se o projeto apresentado como a instância mais recente desse movimento, contemplando os três eixos a seguir.

3.1 As definições formais de trabalhadores e empresas

A operação decisiva do projeto está no modo como se definem as partes. O art. 2º trata a plataforma como uma "empresa operadora de aplicativo" – a "pessoa jurídica que administra aplicativo ou outra plataforma de comunicação em rede e oferece seus serviços de intermediação de viagens a usuários e a trabalhadores previamente cadastrados" –, uma intermediária, e não uma prestadora de transporte nem uma empregadora. O art. 3º, por sua vez, classifica o motorista como "trabalhador autônomo por plataforma", regido pelo projeto "desde que com plena liberdade para decidir sobre dias, horários e períodos em que se conectará ao aplicativo". Como a empresa é apenas intermediária, o trabalhador só pode ser autônomo. Ora, é exatamente essa a questão em disputa. Presumir a autonomia por lei é resolver, em favor da empresa, a própria questão da presença ou ausência de subordinação, que determina se o direito do trabalho protetivo se aplica ou não. Como argumentou o Ministério Público do Trabalho em sua nota técnica sobre o projeto, o princípio fundacional do direito do trabalho é que, onde existe relação de trabalho, presume-se o emprego; "o emprego é a regra e não a exceção" (MPT, 2024). O PLP 12/2024 inverte essa presunção e se afasta do padrão internacional. A Convenção n. 193 da OIT (2026) exige que a existência ou inexistência de relação de emprego seja classificada "orientada principalmente pelos fatos relativos à execução do trabalho", entre outros elementos, e considerando as especificidades do trabalho em plataformas, em vez de fixada de antemão por lei (art. 9º); ademais, ela define a plataforma como uma "plataforma digital de trabalho" que organiza ou facilita o trabalho por meio de sistemas de decisão automatizada (art. 1º(a)) – categoria que mantém distinta da de "intermediário" (art. 1º(c)) –, diferenciando-a, assim, do intermediário neutro que o projeto postula (OIT, 2026).

3.2 As condições de trabalho

Do lado do trabalhador, o projeto concede a "liberdade" de escolher dias e horários, proíbe a exclusividade e veda qualquer exigência de serviço mínimo (art. 3º). Do lado da empresa, o art. 5º autoriza um conjunto de controles "sem que isso configure relação de emprego": normas e medidas para garantir a "segurança" da plataforma, dos trabalhadores e dos usuários e para manter a "qualidade" dos serviços, incluindo suspensões, bloqueios e exclusões, "observadas as regras previamente estipuladas nos termos de uso e nos contratos de adesão à plataforma"; acompanhamento em tempo real da execução dos serviços e dos trajetos; sistemas de avaliação de trabalhadores e usuários; e a oferta de cursos e benefícios. O art. 6º permite a exclusão unilateral de motoristas por fraude, abuso ou mau uso, com direito de defesa "conforme regras estabelecidas nos termos de uso e nos contratos de adesão à plataforma". O poder de monitorar em tempo real, de avaliar, de suspender e de excluir é o poder de direção e pode ser entendido como a própria definição operacional de subordinação; contudo, o projeto o declara compatível com a autonomia. Crucialmente, esses poderes ancoram-se nos próprios termos de uso das plataformas, que as empresas redigem e revisam unilateralmente; o projeto nada diz sobre a alteração contínua desses termos ou sobre suas consequências para os motoristas.

Esse regime contraria o tratamento que a Convenção da OIT dá à gestão algorítmica: o art. 13 exige que as plataformas informem o uso de sistemas automatizados para monitorar, avaliar ou gerar decisões sobre o trabalho; o art. 15 exige explicação por escrito, revisão e "envolvimento humano apropriado" para decisões que retenham pagamento ou suspendam, desativem ou encerrem uma conta; e o art. 17 veda a suspensão ou desativação por motivos discriminatórios ou de outro modo ilícitos (OIT, 2026). O projeto confere esses mesmos poderes de suspensão e exclusão sem nenhuma das salvaguardas mencionadas, embora a própria Convenção condicione a força do direito de revisão à classificação do status do trabalhador quanto ao emprego. Enquanto isso, o teto de conexão diária de doze horas aplica-se por plataforma (art. 3º, § 2º). Com pelo menos três grandes operadoras ativas no Brasil (Uber, 99, inDrive), a jornada permitida ultrapassa vinte e quatro horas, na contramão do movimento mundial de redução do tempo de trabalho.

3.3 A remuneração

O art. 9º fixa uma remuneração mínima de R$ 32,10 por hora, contada apenas entre o aceite de uma corrida e a chegada ao destino. Desse valor, porém, apenas R$ 8,03 correspondem à remuneração pelo serviço prestado; os R$ 24,07 restantes reembolsam os custos do motorista – celular, combustível, manutenção do veículo, seguro, tributos e depreciação. O art. 10, por sua vez, enquadra os motoristas como contribuintes individuais da previdência, com uma contribuição de 7,5% sobre uma base fixada em 25% dos rendimentos brutos mensais, com a empresa contribuindo com 20% sobre essa mesma base. Uma cifra protetiva de destaque – trinta e dois reais por hora – dissolve-se, sob inspeção, em reembolso de custos somado a um piso remuneratório próximo do salário mínimo legal, enquanto o desenho previdenciário repousa sobre uma base de contribuição deliberadamente fixada em uma fração dos rendimentos efetivos. Também aqui o projeto diverge da Convenção da OIT, que mantém a remuneração distinta do reembolso de custos, definindo a remuneração de modo a excluir "qualquer compensação por despesas ou outros custos" (art. 1º) e tratando a compensação

de despesas como um direito separado (art. 10) – separação que o projeto colapsa, agrupando ambos em um único mínimo de destaque (OIT, 2026).

O Quadro 1 resume os três eixos apresentados.

Quadro 1
Eixos da precarização do trabalho

Eixo	Dispositivos	Consequências
Definições formais de trabalhadores e empresas	Arts. 2º, 3º e 12	As empresas são definidas como meras intermediárias e os trabalhadores como autônomos por plataforma, não se estabelecendo entre eles qualquer relação de trabalho formal.
Condições de trabalho	Arts. 3º (§ 2º), 5º, 6º, 7º e 8º	"Liberdade" para os trabalhadores (dias, horários); controle e vigilância pela empresa; ausência de vínculo empregatício celetista; teto de conexão de 12 horas por plataforma; autoridade da empresa ancorada em termos de uso redigidos unilateralmente.
Remuneração	Art. 9º	Remuneração horária de R$ 32,10, dos quais apenas R$ 8,03 correspondem ao serviço e R$ 24,07 cobrem custos, de modo que a remuneração efetiva é extremamente baixa.

Fonte: Planalto.gov.br (PLP 12/2024); Elaboração dos autores.

4 Do impasse legislativo aos tribunais

O PLP 12/2024 foi enviado ao Congresso pelo Executivo em 5 de março de 2024, em regime de urgência constitucional; a urgência foi retirada em abril de 2024, após pressão de organizações de motoristas e de parlamentares (Câmara dos Deputados, 2024). Um texto substitutivo, elaborado pelo relator, deputado Augusto Coutinho, substituiu o texto original do governo – ponto que vale sublinhar, uma vez que os números analisados acima derivam do texto do Executivo. Em junho de 2024, esse substitutivo foi retirado da pauta da Comissão de Indústria, Comércio e Serviços da Câmara sob pressão da categoria, sem data marcada para votação. Em meados de 2026, o projeto permanece "pronto para pauta" nessa mesma comissão – a primeira das três que precisa vencer na Câmara antes de chegar ao plenário e, depois, ao Senado (Câmara dos Deputados, 2024). Mais de dois anos após a apresentação, não passou por uma única comissão.

O impasse é instrutivo. O projeto dividiu os próprios trabalhadores que afirmava proteger. Associações objetaram que a remuneração por hora reduziria os ganhos e que o desenho previdenciário era oneroso, e um de seus segmentos fez campanha aberta contra o projeto (Agência Brasil, 2024). O resultado não é a formalização que o governo buscava, mas um impasse. Ainda assim, a disputa subjacente não se dissolveu com a estagnação do andamento do projeto.

Enquanto no Congresso o projeto não avançava, a questão definidora – se as plataformas são intermediárias ou empregadoras – moveu-se para o Supremo Tribunal Federal (STF). No RE 1.446.336, o caso da Uber sob o Tema 1291 da repercussão geral (relator Ministro Edson Fachin), a Corte decide se pode ser reconhecida relação de emprego entre um motorista de aplicativo e a

plataforma; o caso é julgado em conjunto com a Rcl 64.018, relativa à Rappi (relator Ministro Alexandre de Moraes). Uma vez que o tema tem repercussão geral, a tese que a Corte fixar vinculará todos os casos análogos no país – só a Uber estima mais de dez mil ações trabalhistas pendentes (STF, Tema 1291). A Corte realizou audiência pública em dezembro de 2024 e concluiu as sustentações orais em outubro de 2025, após o que o julgamento de mérito foi suspenso. A votação estava marcada para começar em 24 de junho de 2026; naquele dia, porém, o Ministro Fachin retirou o caso de pauta depois que os representantes dos trabalhadores, os procuradores do trabalho e a Defensoria Pública da União invocaram, como fato superveniente relevante, a Convenção n. 193 da Organização Internacional do Trabalho, recém-adotada, sobre o trabalho decente na economia de plataformas (12 de junho de 2026), e determinou que as partes se manifestassem sobre ela antes de os ministros votarem. Após o recesso de julho da Corte, o caso foi devolvido à pauta para o fim de agosto de 2026, sem data fixa no calendário e com o voto de mérito ainda não iniciado, marcando a segunda vez em 2026 em que foi pautado sem ser julgado (STF, Tema 1291; OIT, 2026).

As posições institucionais expressas perante a Corte mapeiam o mesmo conflito que o projeto tentou legislar. O Procurador-Geral da República argumentou, em setembro de 2025, que a Corte não deveria reconhecer vínculo de emprego, invocando a livre iniciativa (Agência Brasil, 2025); a Advocacia-Geral da União (AGU) defendeu um piso de proteções contratuais mínimas – piso remuneratório, limite de conexão diária, contribuições previdenciárias – sem convocar o vínculo pleno da CLT; e a Defensoria Pública da União sustentou que a operação concreta das plataformas evidencia subordinação e, portanto, emprego. O caminho proposto pela AGU, com proteções mínimas aquém do emprego, é, em substância, a própria arquitetura do PLP 12/2024. O projeto legislativo e a tese judicial pendente são, assim, duas arenas de uma só disputa sobre o status jurídico de uma categoria que não é autônoma de fato nem empregada em direito.

O que a análise isola, portanto, não é um desfecho garantido, mas uma tendência sob contestação. Formalizar a precariedade por meio da lei é uma tentativa que pode ser – e até aqui tem sido – contida. A questão é, assim, um campo regulatório em disputa cujo resultado permanece aberto; tanto mais porque a própria Convenção não decreta que os trabalhadores de plataforma sejam empregados. Ela exige que seu status seja classificado pelos fatos e protegido independentemente dessa classificação, e vincula o Brasil apenas mediante ratificação, operando até lá como parâmetro interpretativo, e não como lei.

5 Conclusão

Apreendido a partir da reorganização neoliberal do trabalho e da expansão global do trabalho sob demanda, o PLP 12/2024 é mais bem concebido não como proteção, mas como a formalização legal da precariedade. Seu movimento central opera por meio de categorias jurídicas. Ao fixar a plataforma como mera intermediária e o motorista como trabalhador autônomo, ele presume inexistente a subordinação que o direito do trabalho protetivo existe para enfrentar, e então sobrepõe a essa presunção um regime de controle unilateral exercido por meio dos termos de uso, um teto de conexão que é permissivo, e não protetivo, quando se contam múltiplas plataformas, e um piso remuneratório cujo componente efetivo se situa próximo do salário mínimo legal.

A via legislativa emperrou; o conflito, não. Ele se moveu para o Supremo, onde o Tema 1291 fixará agora uma tese vinculante sobre a mesma questão do intermediário-ou-empregador, e onde o

caminho do meio proposto – proteções mínimas aquém do emprego – reproduz a própria arquitetura do projeto. A formalização da precariedade é, portanto, um processo em disputa que atravessa poderes do Estado, e não uma única lei – nem uma conclusão inevitável. Ao persegui-la, o Brasil vai na contramão da União Europeia, onde a regulação tem pendido cada vez mais para uma presunção de emprego. A disputa atravessa o próprio Estado brasileiro: o mesmo governo defendeu no exterior a Convenção de 2026 da OIT (n. 193) (Agência Gov, 2025), enquanto o projeto que patrocinou internamente adota as proteções mínimas da Convenção, mas puxa contra seu comando central – o de que o emprego seja classificado pelos fatos do trabalho, e não fixado de antemão por lei (OIT, 2026). As duas posturas são menos a contradição de um ator do que a marca de uma disputa não resolvida, travada em múltiplas arenas, sobre como o trabalho por plataforma será governado. Se o país inscreverá a precariedade das plataformas na lei ou a conterá permanece, no momento em que isto se escreve (julho de 2026), indefinido – o que é precisamente a razão pela qual a análise é urgente.

Referências bibliográficas

AGÊNCIA BRASIL. *Lei para motoristas de app pode mudar futuro do trabalho*. Brasília, DF: EBC, 2024. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2024-06/lei-para-motoristas-de-app-pode-mudar-futuro-do-trabalho. Acesso em: jun. 2026.

AGÊNCIA BRASIL. *PGR é contra vínculo trabalhista entre motoristas e aplicativos*. Brasília, DF: EBC, 2025. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/justica/noticia/2025-09/pgr-e-contra-vinculo-trabalhista-entre-motoristas-e-aplicativos. Acesso em: jun. 2026.

AGÊNCIA GOV. *Brasil apoia na OIT convenção por trabalho decente para motoristas de aplicativos*. Brasília, DF: EBC, 2025. Disponível em: https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202506/brasil-apoia-convencao-internacional-oit-contra-precarizacao-trabalho-plataformas. Acesso em: jun. 2026.

BERG, J.; FURRER, M.; HARMON, E.; RANI, U.; SILBERMAN, M. S. *Las plataformas digitales y el futuro del trabajo*. Genebra: International Labour Office, 2019.

BOLTANSKI, L.; CHIAPELLO, È. *O novo espírito do capitalismo*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei Complementar n. 12/2024*: ficha de tramitação. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2024. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243. Acesso em: jun. 2026.

BRASIL. Presidência da República. *Projeto de Lei Complementar n. 12, de 2024*: texto. Brasília, DF: Presidência da República, 2024. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Projetos/Ato_2023_2026/2024/PLP/plp-012.htm. Acesso em: jun. 2026.

CIOFFI, J. W.; KENNEY, M. F.; ZYSMAN, J. Platform power and regulatory politics: Polanyi for the twenty-first century. *New Political Economy*, v. 27, n. 5, p. 820-836, 2022.

DARDOT, P.; LAVAL, C. *The new way of the world: on neoliberal society*. London: Verso, 2013.

DE STEFANO, V. The rise of the just-in-time workforce: on-demand work, crowdwork, and labor protection in the gig-economy. *Comparative Labor Law & Policy Journal*, v. 37, p. 471, 2015.

EUROPEAN UNION. Directive (EU) 2024/2831 of the European Parliament and of the Council on improving working conditions in platform work. *Official Journal of the European Union*, 2024.

FOUCAULT, M. *Discipline and punish*: the birth of the prison. Tradução de Alan Sheridan. New York: Pantheon Books, 1977.

FOUCAULT, M. *Nascimento da biopolítica*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

HICKSON, J. Freedom, domination and the gig economy. *New Political Economy*, v. 29, n. 2, p. 321-336, 2024.

HOWCROFT, D.; BERGVALL-KÅREBORN, B. A typology of crowdwork platforms. *Work, Employment and Society*, v. 33, n. 1, p. 21-38, 2019.

IBGE. *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua*): trabalho por meio de plataformas digitais 2024. Rio de Janeiro: IBGE, 2025.

INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. *Convention concerning decent work in the platform economy, 2026 (N. 193)*. Genebra: International Labour Office, 2026. 114ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

KREIN, J. D. O desmonte dos direitos, as novas configurações do trabalho e o esvaziamento da ação coletiva: consequências da reforma trabalhista. *Tempo Social*, v. 30, p. 77-104, 2018.

KREIN, J. D.; BIAVASCHI, M. B. Brasil: os movimentos contraditórios da regulação do trabalho dos anos 2000. *Cuadernos del CENDES*, v. 32, n. 89, p. 47-82, 2015.

LAZZARATO, M. Neoliberalism in action: inequality, insecurity and the reconstitution of the social. *Theory, Culture & Society*, v. 26, n. 6, p. 109-133, 2009.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO (MPT). Nota técnica sobre o Projeto de Lei Complementar n. 12/2024. Brasília, DF: MPT, 2024. Disponível em: https://mpt.mp.br/pgt/noticias/nt-plp-12-2024.pdf. Acesso em: jun. 2026.

SHIBATA, S. Gig work and the discourse of autonomy: fictitious freedom in Japan's digital economy. *New Political Economy*, v. 25, n. 4, p. 535-551, 2020.

SOH, C.; CONNOLLY, D. New frontiers of profit and risk: the Fourth Industrial Revolution's impact on business and human rights. *New Political Economy*, v. 26, n. 1, p. 168-185, 2021.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF). Tema 1291 da Repercussão Geral: RE 1.446.336. Brasília, DF: STF. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=6679823&numeroProcesso=1446336&classeProcesso=RE&numeroTema=1291. Acesso em: jun. 2026.

VALLAS, S. P. Platform capitalism: what's at stake for workers? *New Labor Forum*, v. 28, n. 1, p. 48-59, 2019.

WOODCOCK, J.; GRAHAM, M. *The gig economy*: a critical introduction. Cambridge: Polity Press, 2020.