

# O GRUPO TRIPARTITE BRASILEIRO E OS DESAFIOS DE COMPOR UMA PROPOSTA DE REGULAÇÃO DO TRABALHO COORDENADO POR PLATAFORMAS DIGITAIS<sup>1</sup>

Diogo de Carvalho Antunes<sup>2</sup>

## 1 INTRODUÇÃO

Este estudo tem por objetivo apresentar uma sistematização analítica da experiência do grupo de trabalho (GT) instituído pelo governo federal, em 1º de maio de 2023, para “elaborar proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas” (Brasil, 2023a).

Esse GT foi uma iniciativa inédita no país, e uma das primeiras do mundo,<sup>3</sup> que reuniu representantes do governo, dos trabalhadores e das empresas em um espaço tripartite, com a finalidade de regulamentar o complexo tema do trabalho coordenado por meio de plataformas digitais (doravante denominado de “trabalho plataformizado”). Esse colegiado realizou doze reuniões entre os meses de junho e setembro de 2023, nas quais ficaram evidentes os desafios da elaboração de uma proposta consensual de regulação do trabalho plataformizado.

A finalidade principal deste texto foi trazer informações consolidadas sobre essa experiência, incluindo também uma breve análise sobre o arranjo institucional<sup>4</sup> que ancora a formação do GT. Como não haviam sido publicadas as atas ou o relatório final do colegiado, o relato aqui apresentado se baseia na observação de um dos integrantes do GT e nos documentos apresentados ao longo das reuniões. Vale ressaltar que não se trata de avaliação institucional, tampouco de posicionamento governamental sobre a experiência.

O texto se organiza em quatro seções, além desta introdução. A seção 2 apresenta o contexto da criação do GT, identificando os elementos que contribuíram para a entrada da regulação do trabalho plataformizado na agenda governamental. A seção 3 traz uma síntese da organização e da evolução dos diálogos ocorridos no colegiado, bem como seus resultados prévios. A seção 4 demonstra perspectivas para o avanço da regulamentação do trabalho organizado por plataformas digitais após a experiência do diálogo tripartite. Já a seção 5 traz algumas considerações finais.

1. DOI: <http://dx.doi.org/10.38116/bmt77/pdrt3>

2. Analista técnico de políticas sociais do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). *E-mail*: diogocantunes@gmail.com.

3. De acordo com relatório recente da Organização Internacional do Trabalho (ILO, 2024), apenas a Espanha, a Coreia do Sul e Singapura instituíram comitês tripartites para abordar o tema do trabalho plataformizado.

4. Gomide e Pires (2014, p. 19) definem arranjos institucionais como “o conjunto de regras, mecanismos e processos que definem a forma particular como se coordenam atores e interesses na implementação de uma política pública específica”.

## 2 A REGULAMENTAÇÃO DO TRABALHO PLATAFORMIZADO ENTRA NA AGENDA DE POLÍTICAS PÚBLICAS

No início da década de 2020, o trabalho organizado por meio de plataformas digitais reuniu as condições propícias para ser percebido como um problema de política pública e entrar na agenda governamental. Seguindo a estrutura analítica proposta por Kingdon (2006), é possível apontar eventos-foco e indicadores que deram visibilidade à situação dos trabalhadores plataformizados, mudanças na atmosfera política que favoreceram o reconhecimento dessa situação como um problema, além de participantes políticos que levantaram o tema na definição da agenda do governo federal.

A pandemia de covid-19, com suas múltiplas implicações sobre a sociedade e o mercado de trabalho no Brasil (Silva, Corseuil e Costa, 2022), foi o principal evento-foco a trazer atenção para a falta de regulamentação desse tipo de trabalho. A ausência de direitos trabalhistas e cobertura previdenciária para a maioria dos entregadores e motoristas mobilizados via aplicativos obrigou muitos a continuarem trabalhando nas ruas, expostos à contaminação, mesmo nos momentos em que a recomendação das autoridades sanitárias era de isolamento social. Ao mesmo tempo que eram vistos como trabalhadores essenciais, dado o seu papel no transporte de alimentos, remédios e pessoas, ficou evidente a desproteção social e pessoal desses profissionais, que sofriam também com a diminuição da renda e o conseqüente aumento das jornadas laborais (Abílio *et al.*, 2020; Souza e Lussi, 2022). Esse foi o contexto do chamado *Breque dos Apps*, primeira manifestação em escala nacional dos trabalhadores plataformizados, a qual buscou providências das empresas e das autoridades para assegurar proteção sanitária, aumento da renda e condições mais justas de trabalho (Desgranges e Ribeiro, 2021). Tais eventos chamaram atenção das autoridades políticas, o que pode ser constatado pelo aumento significativo de projetos de lei (PLs) sobre o assunto apresentados ao Congresso Nacional em 2020 e pela aprovação da Lei nº 14.297/2022, que trazia medidas de proteção aos entregadores que atuavam por meio de plataformas digitais durante a pandemia (Camelo *et al.*, 2022).

Posteriormente, começaram a surgir os primeiros indicadores e pesquisas que tratavam do dimensionamento e das condições de trabalho desses profissionais. Embora, até 2023, não houvesse indicadores específicos sobre eles, diferentes estimativas vieram a público, como um estudo de pesquisadores do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – Ipea (Góes, Firmino e Martins, 2021), o qual estimou aproximadamente 1,4 milhão de trabalhadores que atuavam, em 2021, na *gig economy* do Brasil. Também teve repercussão ampla a pesquisa patrocinada por uma associação das empresas de plataformas digitais, que estimou 1,6 milhão de motoristas e entregadores que atuavam para essas empresas em 2022 (Callil e Picanço, 2023). A academia brasileira também passou a produzir diversos estudos empíricos sobre as condições do trabalho organizado por meio de plataformas, evidenciando um cenário de precarização, longas jornadas de trabalho, instabilidade nos rendimentos e falta de acesso à seguridade social. Além disso, demonstrou que as empresas responsáveis pelas plataformas possuem vários recursos para controlar esse trabalho (Abílio, Grohmann e Weiss, 2021; Carelli e Andrade, 2022; Fairwork, 2022; Filgueiras e Antunes, 2020; Machado e Zanoni, 2022).

No ciclo político, a eleição presidencial de Lula em 2022 trouxe um novo cenário para as demandas de ampliação e recuperação da proteção trabalhista na agenda do governo federal, após duas administrações que se colocavam publicamente a favor da desregulamentação e da flexibilização nesse campo. O programa de governo incluía um item sobre a proposição de “uma nova legislação trabalhista de extensa proteção social a todas as formas de ocupação, de emprego e de relação de trabalho”, mencionando os trabalhadores “mediados por aplicativos e plataformas” entre as categorias que receberiam atenção especial nesse esforço (Coligação Brasil da Esperança, 2022, p. 4).

Os próprios participantes políticos mencionaram o tema como algo que deveria ser abordado pelo governo federal. Antes e depois da sua eleição, Lula tratou da necessidade de regulamentar o trabalho platformizado (Gomes, 2023; Paraguassu, 2022). Em discurso, por ocasião de sua posse, o ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, declarou que uma das prioridades de sua gestão seria “a regulação das relações de trabalho mediadas por aplicativos e plataformas, considerando principalmente questões relativas a saúdes, segurança e a proteção social” (Queiroz, 2023). Ainda em janeiro, o ministro anunciou que seria criado um GT para discutir a regulamentação dessa forma de trabalho, o que foi efetivado, por meio de decreto presidencial, na simbólica data de 1º de maio de 2023.

### 3 O GT: SUA ORGANIZAÇÃO E A EVOLUÇÃO DOS DIÁLOGOS

#### 3.1 O arranjo institucional do GT

O Decreto nº 11.513/2023 criou o referido GT, trazendo em sua ementa uma missão desafiadora, qual seja, a de “elaborar proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas” (Brasil, 2023a). O grupo foi composto por 45 membros, divididos em uma estrutura tripartite, com 15 membros de cada bancada, conforme descrito no quadro 1.

QUADRO 1  
Organizações e número de membros no GT

Governo		Trabalhadores		Empresas	
Advocacia-Geral da União	1	Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB)	2	Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec)	5
Casa Civil	1	Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB)	2	Associação Latino-Americana de Internet	1
Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços	2	Central Única dos Trabalhadores (CUT)	3	Câmara Brasileira da Economia Digital	1
Ministério da Fazenda	2	Força Sindical (FS)	3	Movimento Inovação Digital (MID)	5
Ministério da Justiça e Segurança Pública	1	Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST)	2	Organização das Cooperativas do Brasil (OCB)	3

(Continua)

(Continuação)

Governo		Trabalhadores		Empresas	
Ministério da Previdência Social	2	União Geral dos Trabalhadores (UGT)	3	-	-
MTE	4	-	-	-	-
Ministério dos Transportes	1	-	-	-	-
Secretaria-Geral da Presidência da República	1	-	-	-	-

Fonte: Brasil (2023).  
Elaboração do autor.

Nota-se a preocupação do governo federal em criar um colegiado amplo em número de representantes, o que se ampliou ainda mais, tendo em vista que se dividiu em dois subgrupos especializados, para os quais as organizações puderam indicar o mesmo número de membros previstos no grupo original. Como várias organizações indicaram a mesma pessoa para ambos os subgrupos, somando os dois, foi computado o total de sessenta membros. O decreto mencionava ainda a participação de um representante do Ministério Público do Trabalho e a possibilidade de convites para representantes de outras organizações relacionadas aos temas discutidos, o que incluiu diversas organizações do setor empresarial, de trabalhadores e de pesquisadores. Estes não teriam direito a voto, mas, na prática, não houve votação no GT, pois o próprio decreto previa que as decisões seriam tomadas por consenso.

Quanto às representações institucionais, os órgãos governamentais escolhidos foram aqueles do Poder Executivo com maior afinidade com o tema, ficando a coordenação do grupo a cargo do MTE. Por sua vez, a definição sobre as representações institucionais dos trabalhadores e das empresas foi mais desafiadora devido à complexidade do enquadramento econômico e sindical das atividades executadas por meio de plataformas. Quem deveria negociar em nome dessas partes? Associações temáticas que se agregam em torno das empresas e dos trabalhadores de plataformas digitais ou entidades de classe que representam as atividades-fim nas quais essas empresas e esses trabalhadores atuam?

Ao fim, configurou-se um arranjo institucional misto. Do lado das empresas, os assentos no GT ficaram com associações constituídas majoritariamente por empresas de plataformas (com exceção da OCB). A maioria dos membros indicados por essas associações atua diretamente nas empresas com plataformas nas áreas das entregas e do transporte individual. Do lado dos trabalhadores, os assentos foram alocados para as centrais sindicais com maior representatividade no país. Estas, por sua vez, indicaram uma maioria de representantes com atuação direta em sindicatos locais de motoristas do transporte individual e de entregadores, o que contraria a ideia de que a representação se concentrou em dirigentes das centrais. As figuras 1 e 2 mostram a organização de atuação direta dos representantes das empresas e dos trabalhadores. A lista no apêndice A apresenta os 45 titulares indicados, formalizados na Portaria SE/MTE nº 1.745, de 19 de maio de 2023.

FIGURA 1  
Atuação direta dos membros da bancada empresarial no GT



Fonte: Brasil (2023b).

Elaboração do autor.

Obs.: Ilustração cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

FIGURA 2  
Atuação direta dos membros da bancada laboral no GT



Fonte: Brasil (2023b).

Elaboração do autor.

Obs.: Ilustração cujos leiaute e textos não puderam ser padronizados e revisados em virtude das condições técnicas dos originais (nota do Editorial).

O predomínio de empresas e trabalhadores atuantes nos setores de entrega de mercadorias por veículos de duas rodas e de transporte individual de passageiros já indicava que essas seriam as principais atividades no contexto das discussões. De fato, o colegiado acabou adotando uma abordagem mais focalizada, o que se reforçou quando a coordenação do GT, a cargo do MTE, propôs sua subdivisão em dois grupos – um de entregadores e outro de motoristas. O objetivo era facilitar o diálogo e dar conta das especificidades de cada categoria. A proposta foi aceita pelo colegiado na primeira reunião, sendo proposto também um terceiro grupo, que discutiria o trabalho por plataformas nos demais setores, mas se acordou que ele passaria

a funcionar quando estivessem mais avançados os debates nos outros dois. Contudo, o término do prazo de 150 dias para os trabalhos, previsto no decreto, não permitiu o funcionamento desse terceiro grupo.

QUADRO 2  
**Datas das reuniões do GT**

GT	Subgrupo de transporte de mercadorias	Subgrupo de transporte de pessoas
5/6/2023 – Brasília	21/6/2023 – Brasília	20/6/2023 – Brasília
14/8/2023 – Brasília	3/7/2023 – São Paulo	4/7/2023 – São Paulo
-	18/7/2023 – Brasília	19/7/2023 – Brasília
-	29/8/2023 – Brasília	29/8/2023 – Brasília
-	12/9/2023 – Brasília	12/9/2023 – Brasília

Elaboração do autor.

### 3.2 Evolução dos diálogos

#### 3.2.1 Primeiro momento: estruturação do GT, apresentação das pautas e definição dos temas prioritários

A primeira reunião do GT, na configuração original, foi realizada em 5 de junho de 2023. Além de uma cerimônia de abertura, houve a aprovação da proposta de regimento interno, bem como a aprovação da periodicidade das reuniões – a cada quinze dias para os subgrupos e a cada sessenta dias para o grupo completo. A coordenação do grupo, a cargo do MTE, orientou que as bancadas trouxessem, para a reunião seguinte, as suas propostas para discussão. O governo não apresentaria um posicionamento próprio, preferindo estimular e mediar o diálogo entre capital e trabalho na mesa.

Em 20 e 21 de junho de 2023, ocorreram as primeiras reuniões dos subgrupos de transporte de pessoas e de transporte de mercadorias (nessa ordem). Em ambas as reuniões, a bancada dos trabalhadores apresentou um documento de consenso, elaborado em encontros anteriores entre os membros da bancada. O documento trazia *doze diretrizes sobre a regulação das relações de trabalho em empresas-plataforma*, com uma variedade de reivindicações, como a regulação tributária e trabalhista conforme o setor de atividade-fim da empresa; o vínculo de trabalho conforme a legislação atual; a jornada de trabalho com todo o tempo à disposição das empresas-plataformas; e o cumprimento das regras de saúde e segurança do trabalho aplicáveis às atividades (Centrais..., 2023). Outro ponto importante (que seria o mais discutido) era o da remuneração mínima, cuja proposta era de um piso mensal, além de valores mínimos por corrida/serviço e taxas para paradas extras e cancelamentos, o que seria atualizado anualmente por negociação coletiva.

A coesão da bancada dos trabalhadores já nesse início dos debates chamou atenção, ainda mais em contraste com a bancada dos empresários, que não apresentou um documento

consensual. Entretanto, a Amobitec, entidade que reúne as maiores empresas de plataformas de transporte de passageiros (Uber e 99) e entrega de mercadorias (Ifood, Lalamove e Zé Delivery), apresentou uma carta com os *princípios para a regulação do trabalho em plataforma* (Amobitec, 2023a). A carta tinha nove pontos que enfatizavam a necessidade de aprovar uma nova regulação condizente com as “particularidades do trabalho intermediado por plataformas tecnológicas” e de afastar, definitivamente, “as supostas controvérsias em torno da existência do vínculo empregatício entre trabalhadores e plataformas” (Amobitec, 2023a, p. 1). Essa nova legislação deveria garantir a independência dos trabalhadores, mas também o seu acesso à seguridade social, inclusive com participação das plataformas no financiamento da previdência. Outro conceito que se revelaria central era o de garantia de remuneração mínima, que seria “equivalente ao salário mínimo nacional proporcional ao tempo efetivamente e comprovadamente trabalhado” (Amobitec, 2023a, p. 2), isto é, essa remuneração seria variável conforme o tempo em que os trabalhadores estivessem executando tarefas para as plataformas.

Nas duas reuniões, o governo enfatizou que a estratégia para organizar a pauta de discussões seria a de consensos progressivos. Ou seja, a ideia era partir dos temas que apresentassem maior possibilidade de consenso e para os quais fosse possível produzir resultados mais imediatos. Após a evolução desses assuntos para as bases de um acordo, seriam tratados aqueles com menor possibilidade de consenso.

Diante disso, cada subgrupo elegeu as temáticas prioritárias para o debate, e os representantes de trabalhadores deram a palavra final sobre a escolha. O grupo de transporte individual escolheu começar os diálogos pelo tema da remuneração. Já os trabalhadores do subgrupo de entregas apontaram, inicialmente, cinco pontos prioritários, a saber, prevalência dos acordos coletivos; direitos sindicais; negociação coletiva; remuneração mínima; e saúde e segurança. Após o governo reforçar que a proposta era avançar a partir dos temas menos conflituosos, os trabalhadores concordaram em iniciar as discussões pelos temas sobre saúde e segurança do trabalho e remuneração mínima.

Outro avanço significativo ocorrido na primeira reunião dos subgrupos foi uma sinalização de acordo em torno da ideia de incluir uma parcela indenizatória referente aos custos das atividades (manutenção do veículo, combustível, seguros, planos de celular etc.) e uma parcela remuneratória relacionada ao trabalho em si. As bancadas se comprometeram a apresentar, nas reuniões seguintes, critérios para a contabilização dos custos das atividades e das propostas de remuneração.

### 3.2.2 Segundo momento: maturação e afinilamento das discussões

Os subgrupos se reuniram novamente em 3 e 4 de julho de 2023, respectivamente entregadores e motoristas. A reunião dos entregadores focou o tema de segurança e saúde do trabalho, e os trabalhadores foram enfáticos em relação à defesa das normas já existentes de regulação do motofrete; de prevenção de acidentes; e de periculosidade (Leis nºs 12.009/2009, 12.436/2011 e 12.997/2014). Defenderam que essa legislação não vem sendo respeitada pelas empresas de plataformas, o que tem provocado aumento nos acidentes, além dos problemas

já relacionados a longas jornadas de trabalho, necessárias quando a remuneração depende da quantidade de entregas feitas. Os representantes das empresas argumentaram que elas não estão sujeitas à legislação do motofrete, pois seria uma modalidade especial de entrega, diferente das atividades comuns de entrega por motocicletas. Enfatizaram que o cumprimento dessa legislação implicaria um aumento nos custos e a colocação de amplo contingente de entregadores em situação irregular, por não preencherem os requisitos legais. Nesse sentido, apresentaram algumas medidas de segurança que já adotam, como seguros e treinamentos pelas plataformas. Os representantes do governo (MTE) defenderam a importância de cumprir a legislação vigente, mas enfatizaram a necessidade de mais esclarecimento sobre as condições de aplicação da legislação e interpretação das autoridades competentes.

A reunião dos motoristas foi centrada na discussão da remuneração, mas houve poucos avanços efetivos. Os trabalhadores apresentaram estimativas dos custos relacionados à atividade, incluindo custos fixos (depreciação do veículo, documentação, seguro, celular/internet) e variáveis (alimentação, combustível e manutenção do veículo). Os empresários relataram dificuldades técnicas para chegar a uma métrica comum em relação a esses custos, tendo em vista padrões de trabalho e veículos variados, além de modelos de remuneração distintos entre as plataformas. Pediram mais tempo para desenvolver os cálculos e conversar internamente, e os trabalhadores demonstraram impaciência com a lentidão das empresas em apresentar uma proposta.

As reuniões de 18 e 19 de julho de 2023, respectivamente entregadores e motoristas, concentraram-se na discussão da remuneração, ainda com poucos avanços. Nos dois sub-grupos, os representantes de trabalhadores disponibilizaram propostas detalhadas de custos das atividades e da remuneração. A proposta dos entregadores apresentava dois modelos de remuneração (mensal e por hora), com valores-base (R\$ 3.775,00 e R\$ 13,80 para motoentregadores; e R\$ 3.379,20 e R\$ 12,00 para cicloentregadores), além de direitos e benefícios como férias, décimo terceiro salário, recolhimento para o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), contribuição ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), seguro de vida e auxílio-alimentação (Conselho..., 2023).<sup>5</sup> Os representantes de motoristas apresentaram uma proposta de remuneração composta por valores mínimos de partida (R\$ 15,00); por quilômetro rodado (R\$ 2,50); e por minuto em corrida (R\$ 0,30). Esses valores se referiam à categoria mais básica de serviço das plataformas e aumentariam conforme o padrão. Propuseram, ainda, adicionais referentes a horas extras, trabalho noturno, descanso semanal remunerado, entre outros.

As empresas, por sua vez, não apresentaram propostas de custos e remuneração. A Amobitec apresentou um documento para enfatizar a diretriz de pagamento apenas pelo período “efetivamente trabalhado”. Concordou com a cobertura dos custos, mas defendeu que o cálculo desses custos deveria ser proporcional ao tempo em que os trabalhadores estivessem em viagens intermediadas pelas plataformas (Amobitec, 2023b).

5. Após a reunião de 14 de agosto de 2023, a proposta dos entregadores seria atualizada para o modelo de remuneração por hora trabalhada, passando aos valores de R\$ 35,76 (motoentregadores) e R\$ 29,63 – cicloentregadores (O Conselho..., 2023).



Várias entidades reforçaram as dificuldades técnicas de apurar esses custos e a insegurança em apresentar propostas concretas sem saber como o acordo seria formalizado e quais seriam todas as obrigações das empresas. Elas manifestaram ampla discordância em relação ao enquadramento dos trabalhadores como seus empregados. Sinalizaram, ainda, ser possível avançar em outros pontos, como a transparência quanto a procedimentos de bloqueios de trabalhadores e a limitação de horas trabalhadas. Os representantes do MTE enfatizaram a necessidade de que o GT fornecesse resultados concretos nos meses próximos, inclusive com um acordo sobre a remuneração e a inclusão previdenciária, para que não houvesse perda da credibilidade das discussões.

A remuneração continuou a ser o tema predominante na reunião de 14 de agosto de 2023, que reuniu os titulares do GT pleno. Dessa vez, a Amobitec apresentou proposta concreta de remuneração mínima (R\$ 15,60/hora para motoristas; R\$ 10,20/hora para motoentregadores; e R\$ 6,54/hora para cicloentregadores). Nessa proposta, o valor de R\$ 6,00 correspondia à remuneração pelo trabalho, e os valores adicionais, indenização pelos custos operacionais. A associação destacou que sua proposta teria validade apenas diante da premissa de que um novo marco legal reconhecesse “as plataformas digitais como intermediadoras de uma nova forma de trabalho, fundamentada na independência do trabalhador de plataforma” (Amobitec, 2023c, p. 1).

Para aferir a remuneração mínima, a Amobitec reforçou o critério da hora efetivamente trabalhada, rejeitando as demandas de remuneração pelo tempo à disposição (tempo em que o trabalhador está “logado” e aguarda novas viagens) e de taxas adicionais (conforme categoria e especificidades dos serviços). Sobre o tempo à disposição, justificou que não seria possível remunerá-lo, pois os trabalhadores poderiam estar “logados, mas inativos na prática, devido a outras atividades pessoais ou até mesmo no exercício de outros trabalhos” (Amobitec, 2023c, p. 1). A respeito de taxas adicionais, não seria possível incluí-las em uma proposta de remuneração mínima, pois “as plataformas possuem modelos de negócio e precificação distintos” (Amobitec, 2023c, p. 2).

A proposta da Amobitec foi amplamente rejeitada pelos representantes de trabalhadores. Estes argumentaram que os valores propostos estavam muito abaixo do que foi demandado. Ademais, discordavam dos argumentos da associação para justificar o não pagamento do tempo à disposição e para resumir os critérios de remuneração mínima apenas em horas. Além da frustração com o conteúdo, manifestaram o descontentamento com a demora no envio da proposta e com a ausência de propostas das outras entidades empresariais que compunham o GT. Os representantes do MTE propuseram que trabalhadores e empresas intensificassem os diálogos em reuniões bilaterais, com a perspectiva de um acordo sobre remuneração e custos para a reunião seguinte. Reforçaram que o presidente da República gostaria de anunciar um acordo, ainda no início de setembro, para demonstrar o resultado efetivo dos trabalhos do GT.

### 3.2.3 Terceiro momento: tentativa de acordo inicial e indefinições

As reuniões de 29 de agosto de 2023 (de manhã, entregadores; e à tarde, motoristas) seguiram na temática da remuneração. Contudo, pela primeira vez, duas entidades empresariais disponibilizaram propostas concretas, a saber, a Amobitec e o MID – entidade que representa empresas como a Rappi, a Loggi e o Mercado Livre, além de várias empresas menores de plataformas digitais.

A proposta da Amobitec era uma atualização de sua sugestão anterior, na qual pretendia incorporar alguns itens demandados nas recomendações de entregadores (equipamentos de segurança, documentação, plano de internet...) e motoristas (manutenção do veículo, lavagem, documentação...). Com as atualizações, a entidade aumentou a proposta de remuneração mínima de R\$ 10,20 para R\$ 12,00/hora, no caso dos motoentregadores, e de R\$ 15,60 para R\$ 21,22, no caso dos motoristas. Ademais, manteve o valor oferecido anteriormente aos cicloentregadores – R\$ 6,54/hora (Amobitec, 2023c). A entidade afirmou, ainda, que não acolheu demandas por ela consideradas próprias do regime de emprego, como descanso semanal remunerado e adicional de periculosidade. Isso porque condicionam o acordo no GT ao reconhecimento legal de que os trabalhadores intermediados por plataformas são independentes. Por fim, sinalizou pontos de acordo nos temas da previdência e da transparência.

O tema da previdência havia aparecido em alguns momentos de reuniões anteriores e em reuniões bilaterais entre o governo e as bancadas. Nesses contextos, houve a proposição do governo para que as empresas recolhessem e contribuíssem para a previdência dos trabalhadores intermediados, com alíquotas equivalentes à contribuição patronal regular e recolhimento apenas sobre a parcela remuneratória dos pagamentos. Os trabalhadores contribuiriam também com alíquotas equivalentes à contribuição dos empregados.

A proposta do MID teve características similares. Mencionando questões como a concentração de mercado e a diversidade de modelos de negócios, bem como características regionais das empresas de plataformas digitais, a entidade propôs remuneração mínima, por “hora em rota”, de R\$ 11,00 para motoentregadores; R\$ 7,00 para cicloentregadores; e R\$ 17,00 para motoristas (MID, 2023). Propôs, ainda, um valor mínimo de R\$ 12,00 por corrida para o modelo de negócios de “comércio eletrônico & *marketplace*” (no qual a remuneração é por entrega de pacotes). Sobre a previdência, o MID defendeu a inclusão dos trabalhadores no Regime Geral da Previdência Social, de modo que as plataformas atuariam na retenção das contribuições e *poderiam* realizar aportes em benefício dos profissionais. Citou ainda medidas pontuais nas áreas de saúde e segurança (seguros para trabalhadores em rota e treinamentos) e na transparência (mais informações nos procedimentos de bloqueio e suspensão de trabalhadores).

As propostas da Amobitec e do MID não tiveram boa recepção entre os representantes dos trabalhadores. Várias manifestações questionaram o valor insuficiente e os critérios de remuneração mínima, enfatizando que os trabalhadores continuariam tendo de realizar longas jornadas de trabalho para obter rendimentos decentes, o que coloca em risco a saúde e a segurança. Destacaram também a insuficiência e a falta de detalhamento das propostas de saúde e segurança, previdência e transparência. Diante desse cenário, vários representantes

reforçaram a frustração com o avanço lento e limitado das sugestões e da efetividade do GT. As entidades empresariais argumentaram que havia várias dificuldades para avançar, tanto do ponto de vista técnico (diversos modelos de negócio e incerteza quanto ao modelo jurídico completo da regulação) quanto do ponto de vista coletivo (dificuldade em atingir consensos entre as empresas associadas), mas se mantiveram dispostas a seguir negociando.

A representação governamental reforçou que a próxima reunião seria a última oportunidade para se fechar um acordo no colegiado, o que reforçou a necessidade de intensificação dos diálogos entre trabalhadores e empresas. Ressaltou ainda que, na ausência de um acordo, o governo iria arbitrar, apresentando projeto próprio, mas considerando as contribuições do grupo.

As últimas reuniões formais do GT ocorreram em 12 de setembro de 2023 (de manhã, entregadores; e à tarde, motoristas), com diferentes perspectivas. No caso dos entregadores, concluiu-se pela inviabilidade de um acordo até o momento. As representações empresariais forneceram justificativas para manter as propostas na mesma linha da reunião anterior, com nível de detalhamento um pouco maior sobre a questão previdenciária e alguns ajustes modestos nos valores. Novamente, os trabalhadores manifestaram frustração com o tempo e os recursos despendidos nos debates, contrapostos a um avanço lento e limitado das propostas das empresas. Diante disso, cobraram do governo um posicionamento explícito sobre as demandas apresentadas pelos trabalhadores, principalmente sobre o enquadramento das empresas na legislação vigente. Os representantes do MTE ressaltaram que a prioridade do governo ao longo do GT tinha sido fomentar o diálogo e a negociação entre trabalhadores e empresas, mas que, na ausência de um acordo, apresentaria uma proposta, que ainda precisava ser alinhada internamente e validada pelo presidente da República.

Na reunião do subgrupo de transporte de pessoas, havia a perspectiva de fechar um acordo sucinto, na forma de um memorando de entendimentos entre os representantes do grupo de motoristas no GT e os representantes da Amobitec. A entidade empresarial havia aumentado os valores de sua proposta remuneratória para os motoristas e havia acordo sobre a forma de inclusão previdenciária, que seria baseada na contribuição por empresas e trabalhadores, com alíquotas equivalentes às do regime de emprego (20% das empresas e 7,5% dos trabalhadores). Porém, no momento da redação do memorando, houve discordâncias entre as bancadas, o que impediu a celebração do acordo naquele momento. As bancadas decidiram seguir dialogando.

Com a percepção de que o modelo de funcionamento do GT havia chegado a um limite e de que a continuação dos encontros, nos mesmos moldes, poderia ampliar desgastes pessoais, institucionais e políticos, o governo federal decidiu não realizar novas reuniões do GT e não renovar o prazo de duração estabelecido no Decreto nº 11.513/2023, que se encerrou em 28 de novembro 2023. Contudo, reuniões menores – entre representantes dos trabalhadores, das empresas e do governo – seguiram acontecendo. O MTE tem buscado, nesses encontros, elementos para apresentar um ou mais PLs que regulamentem aspectos da relação entre trabalhadores e empresas de plataformas.<sup>6</sup>

6. Após a finalização deste texto, o governo federal apresentou o Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 12/2024, que trata da relação de trabalho entre motoristas e empresas que operam aplicativos de transporte individual. Recomenda-se a leitura do projeto em complemento a este artigo. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2419243>. Acesso em: 2 maio 2024.

## 4 PERSPECTIVAS PARA A REGULAÇÃO DO TRABALHO PLATAFORMIZADO NO BRASIL

O ano de 2024 apresenta perspectivas de avanço na regulação desse tipo de trabalho. O governo federal pretende concluir e apresentar ao Congresso Nacional, nos primeiros meses do ano, o PL resultante das discussões realizadas no GT e posteriormente (Craide, 2023). Tal projeto deve versar sobre itens como critérios de remuneração mínima; inclusão previdenciária; transparência; saúde e segurança do trabalho; negociações coletivas; entre outros. No que diz respeito à forma da relação de trabalho, a perspectiva é a de que a proposta seja híbrida, de modo a garantir direitos trabalhistas e previdenciários, mas sem enquadrar esses trabalhadores como empregados.<sup>7</sup>

O projeto poderá catalisar os movimentos já ocorridos no Congresso Nacional. Levantamento da Fundação Getúlio Vargas havia captado, até 2020, 114 PLs no Legislativo federal, em algum aspecto, sobre a regulação do trabalho plataformizado no país (Camelo *et al.*, 2022). Outros surgiram desde então.<sup>8</sup> Com exceção da Lei nº 14.297/2022, com medidas de proteção aos entregadores durante a pandemia de covid-19, nenhum ainda chegou próximo da aprovação. Contudo, desde o encerramento do GT, a Câmara dos Deputados<sup>9</sup> e o Senado Federal<sup>10</sup> realizaram audiências públicas para tratar do assunto, e os congressistas apontam o avanço no tema e a apreciação do projeto do governo federal em 2024. Não obstante, a trajetória desse projeto é incerta, pois depende da articulação entre o Executivo e o Legislativo e da própria dinâmica interna do Congresso para uma tramitação mais breve ou mais demorada, com maior ou menor participação social, com mais ou menos modificações da proposta original.

Paralelamente, o Judiciário registrou vários movimentos importantes nos últimos meses. Em setembro e outubro de 2023, o Tribunal Superior do Trabalho tomou duas decisões para reconhecer o vínculo de emprego entre trabalhadores e empresas de plataformas.<sup>11</sup> O Supremo Tribunal Federal (STF), por sua vez, vem revogando sistematicamente os julgamentos que reconhecem tal vínculo empregatício. Havia a perspectiva de que se iniciasse a análise de uma reclamação constitucional pelo plenário do STF a partir de fevereiro de 2024, o que poderia gerar decisão de repercussão ampla no Judiciário (Angelo, 2024). Essa decisão também pode impactar o Legislativo, aumentando a pressão para que se aprove um marco regulatório para o trabalho plataformizado, uma vez que são baixas as chances de o STF decidir pela aplicação desse vínculo.

7. De fato, o PLP nº 12/2024 apresenta essas características. Para mais informações, verificar a nota anterior.

8. Na Câmara dos Deputados, os projetos relacionados ao tema têm sido apensados ao PL nº 5.069/2019. Após 2020, já foram apensados treze novos projetos. Também há projetos recentes no Senado, como o PL nº 974/2021, do senador Randolfe Rodrigues (PT/AP), e o PLC nº 90/2023, do senador Rogério Marinho (PL/RN).

9. Para mais informações, ver Comissão... (2023).

10. Para mais informações, ver Lopes (2023).

11. Processos TST RR-1000488-92.2022.5.02.0063 e RR-536-45.2021.5.09.0892.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A iniciativa do GT – de natureza tripartite, convocado pelo governo federal – teve o mérito de estabelecer as bases para a negociação coletiva entre empresas de plataformas digitais e trabalhadores. Também fixou o tema da regulação do trabalho plataformizado na agenda governamental brasileira, o que é especialmente relevante quando se tem em vista o histórico recente de desregulamentação do mercado de trabalho no país.

Por um lado, há a expectativa de uma nova rodada de expansão da proteção social e dos direitos trabalhistas para quem hoje atua na informalidade, ou para aqueles formalizados de maneira inadequada como empreendedores.

Por outro lado, a experiência demonstrou a dificuldade em se atingir um consenso mínimo sobre a forma de regulação das relações de trabalho plataformizado. Nesse sentido, é preciso refletir sobre o arranjo institucional adotado para construir uma proposta regulatória.

O formato de mesa de negociação tripartite, no contexto da economia de plataformas, encontra vários obstáculos que dificultam a sua eficácia no curto prazo. O primeiro deles refere-se ao fato de o trabalho plataformizado não se relacionar a um setor econômico específico. Embora o transporte de pessoas e a entrega de mercadorias sejam os setores nos quais as plataformas ganhem mais visibilidade, essas ferramentas vêm se expandindo para os mais diversos âmbitos econômicos (Manzano e Krein, 2022). Nesse sentido, fica evidente a dificuldade em definir quais são os representantes mais adequados para tomar assento em uma mesa tripartite que trate da regulação desse tipo de trabalho. No que tange aos trabalhadores, o governo federal decidiu pelas centrais sindicais, o que, em tese, poderia abarcar a diversidade setorial desse ambiente. Entretanto, as entidades empresariais, com maior número de assentos na mesa, representaram, sobretudo, os setores de transporte de pessoas e entrega de mercadorias. Dessa forma, o escopo do GT ficou reduzido a esses setores, o que foi reforçado pela divisão em subgrupos especializados. Com isso, o colegiado ganhou ares de mesa de negociação coletiva setorial, o que contribuiu para que o tema da remuneração prevalecesse sobre assuntos mais amplos e estruturantes.

O segundo obstáculo se relaciona com o primeiro. Refere-se à falta de rotinas prévias de negociação coletiva entre as empresas de plataformas digitais e os sindicatos dos trabalhadores plataformizados. Como essas empresas, em geral, se colocam apenas como intermediadoras entre trabalhadores autônomos e seus clientes, não possuem histórico de aderir a negociações coletivas com as representações desses profissionais e tampouco se fazem representar por meio de sindicatos patronais. Nenhuma das representações empresariais no GT é formalizada como sindicato patronal. Também, entre os trabalhadores, é complicada a institucionalização da organização coletiva. Os motoristas atuantes por aplicativos ainda não possuem, por exemplo, sindicatos reconhecidos pelo MTE.<sup>12</sup> Os entregadores têm sindicatos reconhecidos, mas estes surgiram em um cenário anterior às plataformas digitais. Nesse contexto, o GT foi o primeiro espaço institucionalizado de negociação coletiva entre trabalhadores e empresas da economia de plataformas.

12. O MTE é responsável pelo reconhecimento público dos sindicatos, como representantes de determinada categoria, em negociações coletivas. Ainda não houve reconhecimento de sindicatos específicos de motoristas ou outros trabalhadores intermediados por aplicativos ou plataformas digitais, de acordo com consulta realizada ao Cadastro Nacional de Entidades Sindicais, em 12 de janeiro de 2024.

Essa falta de institucionalização resultou na ausência de uma linguagem comum entre empresas e trabalhadores envolvidos nas negociações. Enquanto a pauta de reivindicações da bancada laboral do GT se baseava na linguagem do direito do trabalho estabelecido, as propostas da bancada empresarial se baseavam em linguagem própria e enfatizavam, em vários momentos, a necessidade de um novo marco legal para o que alegavam ser uma nova forma de trabalho.

Esse fato nos leva a um terceiro obstáculo para o arranjo tripartite. O decreto de criação do GT previa que as decisões do colegiado seriam tomadas por consenso, como é rotineiro em negociações desse tipo. Entretanto, como estabelecer consenso se as partes adotam linguagens distintas? A estratégia do governo, dos consensos progressivos, foi útil para definir temas sobre os quais o diálogo poderia avançar, porém não solucionou a falta de entendimento comum. Nesse contexto, a necessidade de se chegar a um acordo, no curto prazo, faria com que uma das linguagens prevalecesse. Isso pode ser observado quando se constata que a proposta remuneratória encaminhada para acordo estava bem mais próxima da proposta inicial das empresas – pagamento por hora efetivamente trabalhada.

Em que condições essas linguagens poderiam se harmonizar? Ampliando-se o tempo para as discussões, modificando-se a composição do colegiado para colocar em diálogo partes com linguagens similares, ou impondo-se determinada linguagem por uma terceira parte com poder normativo sobre trabalhadores e empresas – o Executivo ou o Judiciário. Nenhuma das opções viria sem custos institucionais e políticos. A solução encontrada pelo governo foi buscar harmonizar essas linguagens em uma proposta própria, que integrasse elementos trazidos pelas outras duas bancadas. O destino dessa estratégia será definido na próxima rodada, com o envio do PL (ou dos PLs) resultante do GT ao Congresso Nacional.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, L. C. *et al.* Condições de trabalho de entregadores via plataforma digital durante a covid-19. **Revista Jurídica Trabalho e Desenvolvimento Humano**, v. 3, p. 1-21, 8 jun. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2020/04/27/coronavirus-motoboy-protestam-por->.

ABÍLIO, L. C.; GROHMANN, R.; WEISS, H. C. Struggles of delivery workers in Brazil: working conditions and collective organization during the pandemic. **Journal of Labor and Society**, v. 24, n. 4, p. 598-616, 17 maio 2021. Disponível em: [https://brill.com/view/journals/jlso/24/4/article-p598\\_598.xml](https://brill.com/view/journals/jlso/24/4/article-p598_598.xml).

AMOBITEC – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MOBILIDADE E TECNOLOGIA. **Princípios para a regulação do trabalho em plataforma**. São Paulo: Amobitec, 19 jun. 2023a. Disponível em: <https://amobitec.org/documentos-apresentados-pela-amobitec-no-grupo-de-trabalho-sobre-atividade-intermediada-por-aplicativos/>. Acesso em: 16 jan. 2024.

AMOBITEC – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MOBILIDADE E TECNOLOGIA. **Amobitec: proposta de discussão de ganhos mínimos para os trabalhadores**. São Paulo: Amobitec, 18 jul. 2023b. Disponível em: <https://amobitec.org/documentos-apresentados-pela-amobitec-no-grupo-de-trabalho-sobre-atividade-intermediada-por-aplicativos/>. Acesso em: 20 jan. 2024.

AMOBITEC – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MOBILIDADE E TECNOLOGIA. **Proposta de ganhos mínimos para os trabalhadores (entregadores)**. São Paulo: Amobitec, 14 ago. 2023c. Disponível em: <https://amobitec.org/documentos-apresentados-pela-amobitec-no-grupo-de-trabalho-sobre-atividade-intermediada-por-aplicativos/>. Acesso em: 24 jan. 2024.

ANGELO, T. STF analisa em fevereiro decisão do TST que reconheceu vínculo entre entregador e *app*. **Consultor Jurídico**, 28 jan. 2024. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2024-jan-28/stf-analisa-em-fevereiro-decisao-do-tst-que-reconheceu-vinculo-entre-entregador-e-app/>. Acesso em: 29 jan. 2024.

BRASIL. Decreto nº 11.513, de 1º de maio de 2023. Institui Grupo de Trabalho com a finalidade de elaborar proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas. **Diário Oficial da União**, Brasília, 1º maio 2023a.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Portaria SE/MTE nº 1.745, de 19 de maio de 2023. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 101, seção 2, 29 maio 2023b.

CALLIL, V.; PICANÇO, M. F. (Coord.). **Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos**. 1. ed. São Paulo: Cebrap, 2023. 87 p.

CAMELO, A. P. *et al.* **Futuro do trabalho e gig economy: questões regulatórias sobre tecnologia e proteção social**. São Paulo: FGV Direito SP, 2022.

CARELLI, R. de L.; ANDRADE, M. S. de. Sujeição e servidão no trabalho em plataformas digitais de transporte: um estudo de caso no Rio de Janeiro. **Caderno CRH**, v. 35, p. 1-16, 2022.

CENTRAIS sindicais apresentam diretrizes para regulamentar o trabalho em aplicativos. **CSB**, 1º jun. 2023. Disponível em: <https://csb.org.br/noticias/centrais-sindicais-apresentam-diretrizes-para-regulamentar-o-trabalho-em-aplicativos>. Acesso em: 16 jan. 2023.

COLIGAÇÃO BRASIL DA ESPERANÇA. **Diretrizes para o programa de reconstrução e transformação do Brasil**. Brasília: TSE, 2022. Disponível em: <https://divulgacandcontas.tse.jus.br/candidaturas/oficial/2022/BR/BR/544/candidatos/280001607829/pje-3b1196fd-Proposta-de-governo.pdf>.

COMISSÃO debate regulamentação de trabalhadores de aplicativos. **Câmara dos Deputados**, Brasília, 4 out. 2023. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/1002876-comissao-vai-debater-regulamentacao-de-trabalhadores-de-aplicativos/>. Acesso em: 28 jan. 2024.

CONSELHO Nacional dos Sindicatos do Brasil apresenta hoje proposta para governo federal que contempla remuneração mínima, saúde e segurança intermediados por acordos coletivos e convenção coletiva. **Febramoto**, 3 jul. 2023. Disponível em: <https://www.febramoto.com.br/noticia/220/conselho-nacional-dos-sindicatos-do-brasil-apresenta-hoje-proposta-para-governo-federal-que-contempla-remuneracao-minima-saude-e-seguranca-intermediados-por-acordos-coletivos-e-cct>. Acesso em: 16 jan. 2024.

CRAIDE, S. Regulamentação do trabalho por aplicativos deve sair em janeiro. **Agência Brasil**, Brasília, 21 dez. 2023. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2023-12/regulamentacao-do-trabalho-por-aplicativos-deve-sair-em-janeiro>. Acesso em: 27 jan. 2024.

DESGRANGES, N.; RIBEIRO, W. Narrativas em rede: o breque dos apps e as novas formas de manifestação de trabalhadores em plataformas digitais. **Movimentação**, Dourados, v. 8, n. 14, p. 189-208, jan.-jun. 2021.

FAIRWORK. **Fairwork Brasil 2021**: por trabalho decente na economia de plataformas. Oxford: Oxford Internet Institute, 2022.

FILGUEIRAS, V.; ANTUNES, R. Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. **Revista Contracampo**, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr.-jul. 2020.

GÓES, G.; FIRMINO, A.; MARTINS, F. A *gig economy* no Brasil: uma abordagem inicial para o setor de transporte. **Carta de Conjuntura**, n. 53, nota 5, out.-dez. 2021. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216\\_nota\\_5\\_gig\\_economy\\_brasil.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/conjuntura/211216_nota_5_gig_economy_brasil.pdf). Acesso em: 10 jan. 2024.

GOMES, P. H. Lula recebe sindicalistas e critica empresas de aplicativos: “exploram os trabalhadores como jamais foram explorados”. **G1**, Brasília, 1º mar. 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/2023/03/01/lula-recebe-sindicalistas-e-critica-empresas-de-aplicativos-exploram-os-trabalhadores-como-jamais-foram-explorados.ghtml>. Acesso em: 10 jan. 2024.

GOMIDE, A. de Á.; PIRES, R. R. C. (Ed.). **Capacidades estatais e democracia**: arranjos institucionais de políticas públicas. 1. ed. Brasília: Ipea, 2014. 394 p.

ILO – INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION. Realizing decent work in the platform economy. *In*: INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE, 113., 2025, Genebra, Suíça. **Anais...** Genebra: International Labour Office, 2024. Disponível em: [https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/113/reports/reports-to-the-conference/WCMS\\_909906/lang--pt/index.htm](https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/113/reports/reports-to-the-conference/WCMS_909906/lang--pt/index.htm). Acesso em: 2 fev. 2024.

KINGDON, J. Como chega a hora de uma ideia? *In*: SARAVIA, E.; FERRAREZI, E. **Políticas públicas**: coletânea. Brasília: Enap, 2006. v. 1, p. 219-224.

LOPES, J. Trabalhadores de aplicativos precisam de amparo legal, aponta debate na CDH. **Senado Notícias**, Brasília, 24 nov. 2023. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/audios/2023/11/trabalhadores-de-aplicativos-precisam-de-amparo-legal-aponta-debate-na-cdh>. Acesso em: 28 jan. 2024.

MACHADO, S.; ZANONI, A. P. (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais**: dimensões, perfis e direitos. Curitiba: Ed. UFPR, 2022.

MANZANO, M.; KREIN, A. Dimensões do trabalho por plataformas digitais no Brasil. *In*: MACHADO, S.; ZANONI, A. P. (Org.). **O trabalho controlado por plataformas digitais**: dimensões, perfis e direitos. Curitiba: Ed. UFPR, 2022. p. 31-126.



MID – MOVIMENTO INOVAÇÃO DIGITAL. **Proposta das plataformas digitais associadas**. Brasília: MID, 26 ago. 2023. Disponível em: <https://www.mobiletime.com.br/wp-content/uploads/2023/08/MID-Propostas-Agosto-2023-1.pdf>. Acesso em: 26 jan. 2024.

O CONSELHO Nacional dos Sindicatos de Motoboys e Motoentregadores, à Aliança Nacional dos Motoboys e Motoentregadores e Centrais Sindicais apresentam proposta de remuneração mínima e custos operacionais para pagamento de entregadores por aplicativos. **Febramoto**, 21 ago. 2023. Disponível em: <https://www.febramoto.com.br/noticia/226/o-conselho-nacional-dos-sindicatos-de-motoboys-e-motoentregadores-a-alianca-nacional-dos-motoboys-e-motoentregadores-e-centrais-sindicais-apresentam-proposta-de-remuneracao-minima-e-custos-operacionais-para-pagamento-de-entregadores-por-aplicativos>. Acesso em: 25 jan. 2024.

PARAGUASSU, L. Lula reitera defesa da regulamentação do trabalho por aplicativo. **UOL**, 19 out. 2022. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/reuters/2022/10/19/lula-reitera-defesa-da-regulamentacao-do-trabalho-por-aplicativo.htm#:~:text=BRAS%C3%8DLIA%20%28Reuters%29-Oex-presidente%20e%20candidato%20ao,trabalhadores%20precisam%20ter%20alguma%20rede%20de%20seguridade%20social>. Acesso em: 10 jan. 2024.

QUEIROZ, V. Salário mínimo terá valorização permanente, diz Luiz Marinho. **Poder 360**, 3 jan. 2023. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/governo/salario-minimo-tera-valorizacao-permanente-diz-luiz-marinho/>. Acesso em: 10 jan. 2024.

SILVA, S. P. da; CORSEUIL, C. H. L.; COSTA, J. S. de M. (Org.). **Impactos da pandemia de covid-19 no mercado de trabalho e na distribuição de renda no Brasil**. Brasília: Ipea, 2022.

SOUZA, M. B. C. A. de; LUSSI, I. A. de O. Uberização do trabalho e precarização da vida. **Política e Trabalho: revista de ciências sociais**, n. 57, p. 154-171, jul.-dez. 2022.

## APÊNDICE A

## QUADRO A.1

**Membros titulares do grupo de trabalho instituído pelo Decreto nº 11.513/2023**

## A.1A – Representantes do governo federal

Organização	Organização de atuação direta e cargo
Ministério do Trabalho e Emprego	Secretário nacional de economia popular solidária
	Secretário-executivo
	Secretário de inspeção do trabalho
	Secretário de relações do trabalho
Casa Civil da Presidência da República	Secretária-adjunta VI: políticas sociais
Advocacia-Geral da União	Procuradora nacional da União de trabalho e emprego
Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços	Coordenadora-geral de políticas para o setor de serviços
	Coordenadora-geral de desenvolvimento da infraestrutura
Ministério da Fazenda	Coordenador-geral de tributação
	Coordenador-geral de economia e legislação
Ministério da Justiça e Segurança Pública	Assessora especial para direitos digitais
Ministério da Previdência Social	Coordenadora-geral de legislação
	Diretor de políticas e diretrizes de previdência complementar
Ministério dos Transportes	Diretora de segurança no trânsito
Secretaria-Geral da Presidência da República	Secretário-adjunto de diálogos sociais e articulação de políticas públicas

## A.1B – Representantes dos empregadores

Organização	Organização de atuação direta e cargo
Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec)	Amobitec – diretor-executivo
	Uber – diretor de políticas públicas
	Ifood – diretor de políticas públicas
	Zé Delivery – diretor de relações institucionais
	Lalamove – <i>managing director</i>
Associação Latinoamericana de Internet (ALAI)	Rappi – vice-presidente de assuntos corporativos
Câmara Brasileira da Economia Digital (Câmara E-net)	Almeida Advogados
Movimento Inovação Digital (MID)	MID – presidente
	Loggi – líder de assuntos institucionais
	Mercado Livre – gerente de relações governamentais
	Rappi – <i>head</i> de políticas públicas
	inDrive – analista de relações governamentais
	99 – <i>head</i> de assuntos governamentais

(Continua)

(Continuação)

Organização	Organização de atuação direta e cargo
Organização das Cooperativas do Brasil (OCB)	Confederação Nacional das Cooperativas – coordenador sindical
	OCB – analista técnico e econômico-transportes
	OCB – advogada

#### A.1C – Representantes dos trabalhadores

Organização	Organização de atuação direta e cargo dos(as) representantes titulares
Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB)	Presidente da CSB e do Sindicato dos Trabalhadores em Processamento de Dados e Tecnologia da Informação do Estado de São Paulo
	Membro da Aliança Nacional dos Entregadores por Aplicativos (Anea)
Central dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Brasil (CTB)	Presidente do Sindicato dos Empregados Motociclistas de Campinas e Região
	Presidente do Sindicato dos Motociclistas e Ciclistas Profissionais do Rio Grande do Sul
Central Única dos Trabalhadores (CUT)	Presidente do Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul
	Presidente do Sindicato dos Motoristas Autônomos de Transporte Privado Individual por Aplicativos do Distrito Federal
	Presidente do Sindicato dos Motoristas de Transporte Privado Individual de Passageiros por Aplicativos do Estado da Bahia
Força Sindical (FS)	Presidente da Federação Nacional dos Trabalhadores Motociclistas Profissionais e Autônomos
	Membro da Anea
	Presidente do Sindicato de Motoristas de Aplicativo do Estado do Pará
Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST)	Advogado trabalhista – Confederação Nacional dos Trabalhadores em Turismo e Hospitalidade
	Presidente do Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Distrito Federal
União Geral dos Trabalhadores (UGT)	Presidente do Sindicato dos Mensageiros, Motociclistas, Ciclistas e Mototaxistas Intermunicipal do Estado de São Paulo
	Presidente do Sindicato dos Trabalhadores com Aplicativos de Transportes Terrestres Intermunicipal do Estado de São Paulo
	Secretário-geral da UGT

Fonte: Brasil (2023).  
Elaboração do autor.

#### REFERÊNCIA

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Portaria SE/MTE nº 1.745, de 19 de maio de 2023. **Diário Oficial da União**, Brasília, n. 101, seção 2, 29 maio 2023.

## **Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada**

### **EDITORIAL**

#### **Coordenação**

Aeromilson Trajano de Mesquita

#### **Assistentes da Coordenação**

Rafael Augusto Ferreira Cardoso

Samuel Elias de Souza

#### **Supervisão**

Ana Clara Escórcio Xavier

Everson da Silva Moura

#### **Revisão**

Alice Souza Lopes

Amanda Ramos Marques Honorio

Barbara de Castro

Brena Rolim Peixoto da Silva

Cayo César Freire Feliciano

Cláudio Passos de Oliveira

Clícia Silveira Rodrigues

Nayane Santos Rodrigues

Olavo Mesquita de Carvalho

Reginaldo da Silva Domingos

Jennyfer Alves de Carvalho (estagiária)

Katarinne Fabrizzi Maciel do Couto (estagiária)

#### **Editoração**

Anderson Silva Reis

Augusto Lopes dos Santos Borges

Cristiano Ferreira de Araújo

Daniel Alves Tavares

Danielle de Oliveira Ayres

Leonardo Hideki Higa

Natália de Oliveira Ayres

*The manuscripts in languages other than Portuguese  
published herein have not been proofread.*

#### **Ipea – Brasília**

Setor de Edifícios Públicos Sul 702/902, Bloco C

Centro Empresarial Brasília 50, Torre B

CEP: 70390-025, Asa Sul, Brasília-DF





## **Missão do Ipea**

Aprimorar as políticas públicas essenciais ao desenvolvimento brasileiro por meio da produção e disseminação de conhecimentos e da assessoria ao Estado nas suas decisões estratégicas.



**ipea** Instituto de Pesquisa  
Econômica Aplicada

MINISTÉRIO DO  
**PLANEJAMENTO  
E ORÇAMENTO**

**GOVERNO FEDERAL**



UNIÃO E RECONSTRUÇÃO