

Regulação

TRABALHO MEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITAIS

Janeiro 2024

Data Policy - iFood





SUMÁRIO

TÓPICOS

INTRODUÇÃO

[PLATAFORMAS DIGITAIS: CONCEITOS E CLASSIFICAÇÃO](#)

[PLATAFORMAS DIGITAIS NO MUNDO](#)

[PLATAFORMAS DIGITAIS NO BRASIL](#)

[PLATAFORMA NO BRASIL: MODELOS E IMPACTO](#)

[O IFOOD EM DETALHES E NÚMEROS](#)

[REGULAÇÕES INTERNACIONAIS](#)

[REPRESENTAÇÃO E DIÁLOGO DO SETOR NO BRASIL](#)

[BREVE HISTÓRICO DO GT TRIPARTITE](#)

[PROPOSTAS DE REGULAÇÃO NACIONAL: GANHOS](#)

[PROPOSTAS DE REGULAÇÃO NACIONAL: PREVIDÊNCIA](#)

[AVANÇOS E DIFICULDADES NO DIÁLOGO TRIPARTITE](#)

[REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E MATERIAIS CONSULTADOS](#)

INTRODUÇÃO

Este encarte objetiva contribuir para o debate de alternativas regulatórias do trabalho mediado por plataformas digitais no Brasil e consequente elaboração de um projeto de lei sobre o assunto, que garanta proteção social aos trabalhadores, segurança jurídica às empresas e estímulo ao desenvolvimento econômico e tecnológico nacional.

Passando por um breve panorama do debate teórico e global sobre o tema, traz dados sobre as plataformas no Brasil, características das regulações internacionais, sistematiza a experiência do comitê tripartite nacional de aplicativos digitais criado pelo governo Lula e aponta avanços e dificuldades dessa experiência inédita no país.



PLATAFORMAS DIGITAIS: CONCEITOS E CLASSIFICAÇÃO

O século XXI é caracterizado pelo crescimento da economia de escala. Novas tecnologias e plataformas digitais – redes sociais, plataformas de streaming, e-commerce, aprendizagem online, entre outras – têm se tornado parte integral do cotidiano de milhões de pessoas no mundo. São infraestruturas privadas ou públicas, abastecidas por dados, automatizadas e organizadas por meio de algoritmos. Elas facilitam interações personalizadas entre diferentes usuários (clientes, anunciantes, prestadores de serviços, fabricantes e fornecedores) e provedores de serviços, combinando oferta e demanda de mão de obra remunerada, materiais e/ou capital.

A evolução das plataformas digitais as tornou estruturas relevantes na organização socioeconômica atual, dando origem a novos modelos de negócios que facilitam transações (plataformas de transação) – iFood, Uber, Airbnb etc; constroem bases para inovação (plataformas de inovação) – Linux, IOS, Google Android, entre outras; ou atuam nas duas direções, inovando e reduzindo custos transacionais (plataformas híbridas) – Google, Amazon, Apple, Facebook etc. As plataformas de transação, particularmente as de serviços de entrega de mercadorias e transporte individual de pessoas, têm chamado a atenção de governos e da sociedade em diversos países, em função das relações de trabalho e/ou parceria nelas envolvidas.

A Organização Internacional do Trabalho (OIT) também categoriza as plataformas digitais de trabalho com base nas tarefas atribuídas aos indivíduos, dividindo-as em plataformas baseadas na web, quando as tarefas são realizadas remotamente, e plataformas locais, quando o trabalho é realizado por meio de aplicativos e requer deslocamento dos trabalhadores.

Por ser um fenômeno social recente, a produção de dados sobre ele também é incipiente. Há poucos dados sobre as próprias plataformas, os trabalhadores mediados por elas, os efeitos econômicos desses novos modelos econômicos e os impactos diretos e indiretos das regulações já existentes. Apesar dos avanços evidentes nessa direção, não há consenso estabelecido sobre caminhos normativos e regulatórios mais promissores e eficientes.

CONCEITO DE ECONOMIA DE PLATAFORMA

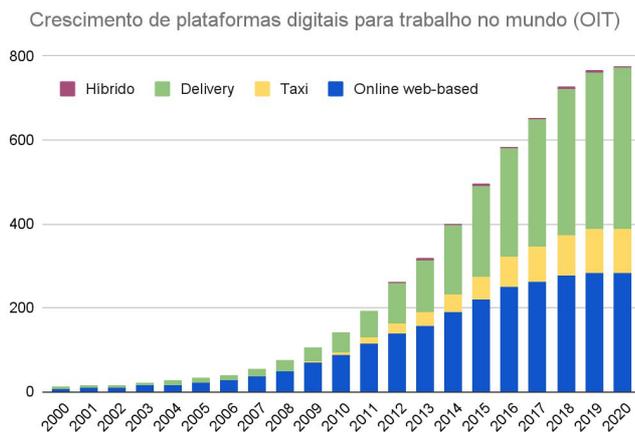
Trata-se da “atividade econômica gerada por plataformas *online*, incluindo plataformas que correspondam à oferta e procura de mão de obra remunerada (como a Uber), materiais ou capital; plataformas de vendas (como eBay); plataformas de alojamento (como Airbnb); plataformas de serviços financeiros; e plataformas não comerciais envolvendo voluntariado, networking, mídia social (como LinkedIn) ou qualquer outra forma de transação não remunerada (como Couchsurfing, para acomodação gratuita)”.

Fonte: EUROFOUND, s.d.



PLATAFORMAS DIGITAIS NO MUNDO

Desde 2010, o número de plataformas digitais para intermediação de trabalho cresceu cerca de cinco vezes globalmente, atingindo mais de 777 em 2020, de acordo com a Organização Internacional do Trabalho. Destaca-se o notável aumento nas plataformas de delivery.



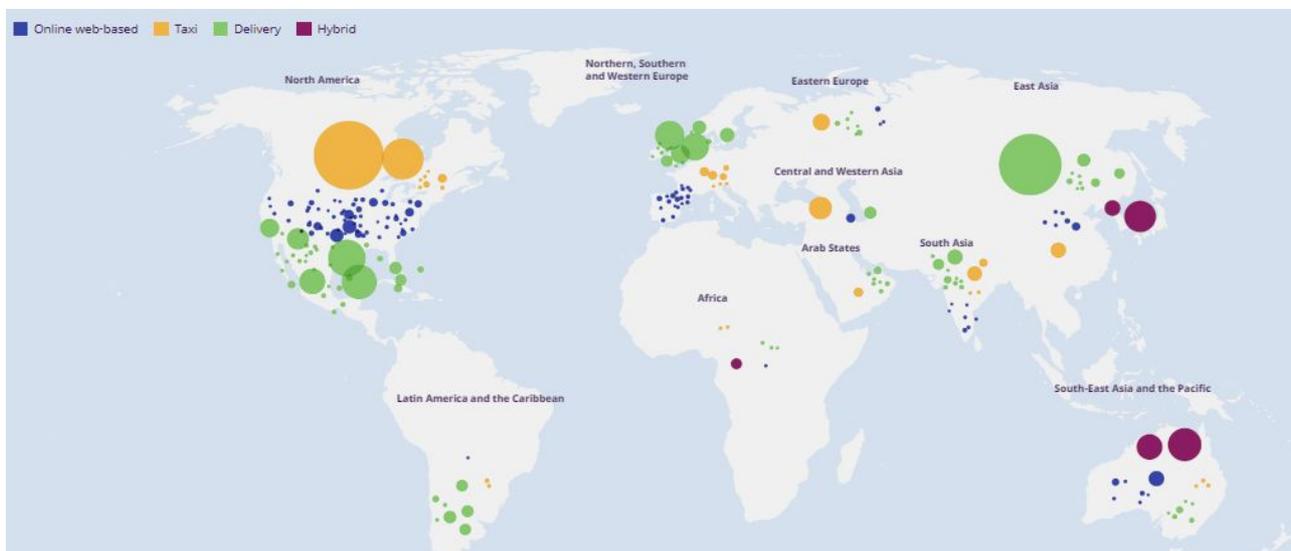
Em 2021, estudos da OIT indicam que aproximadamente 22% da força de trabalho nos EUA e cerca de 9,7% na União Europeia já participaram de algum tipo de trabalho por meio de plataformas digitais.

Com as restrições de circulação e fechamento do comércio, as plataformas digitais se tornaram uma alternativa de renda para os trabalhadores afetados pelo lockdown, beneficiando especialmente restaurantes e mercados que aderiram ao serviço de delivery.

Por outro lado, também geraram forte pressão nos gestores públicos e nas empresas para garantia de direitos e acesso ao sistema de proteção social por parte das pessoas inseridas nessa nova forma de trabalho por elas intermediada.

As maiores plataformas em volume de receita estão concentradas na América do Norte, Europa e Ásia, segundo mapeamento da OIT de 2019. As principais são de transporte individual de passageiros (Uber e Lyft, dos EUA; Didi, na China e Yandex, na Rússia) e delivery (Meituan, na China; UberEats, GrubHub, Instacart, Doordash, nos EUA; Just Eat, Delivery Hero, Deliveroo e Glovo na Europa).

Receita estimada de plataformas digitais de intermediação de trabalho por região, 2019, em milhões de dólares



Fonte: OIT. World Employment Social Outlook 2021: The role of digital labour platforms in transforming the world of work.



PLATAFORMAS DIGITAIS NO BRASIL

Assim como no resto do mundo, o Brasil também assiste a uma revolução no mercado de trabalho, com crescimento do ecossistema de compartilhamento e das plataformas de intermediação entre clientes, negócios e prestadores de serviços.

[Mapeamento realizado pelo Centro de Ensino e Pesquisa em Inovação \(CEPI\) da FGV em 2022](#) encontrou mais de 100 plataformas digitais de intermediação de trabalho em operação no país. Repetindo a tendência mundial, apps de delivery e transporte de passageiros são os mais comuns.

Plataformas por atividade econômica
CEPI/FGV, 2022



Dessas plataformas, mais de um terço opera regionalmente, cerca de um quarto tem abrangência nacional e 20% são internacionais.

PERFIL DOS TRABALHADORES

INTERMEDIADOS POR

PLATAFORMAS DIGITAIS

A primeira pesquisa nacional a trazer dados administrativos das principais empresas do setor, aliado a dados de survey junto a mais de três mil trabalhadores, foi a do [Cebrap em parceria com a Amobitec](#).

A pesquisa estimou um contingente de mais de 1,6 milhões de trabalhadores, sendo 1,2 milhões motoristas e 385 mil entregadores. 38% deles têm entre 30 e 39 anos. A grande maioria é homem, negro e tem Ensino Médio completo.

Os aplicativos são um complemento de renda para 48% dos entregadores e 37% dos motoristas, que conciliam o trabalho nos apps com outras ocupações. Os entregadores trabalham, em média, entre 13h e 17h por semana. Aqueles que trabalham uma jornada de 20h semanais ganham entre R\$807 e R\$1.325, a depender do tempo sem corridas; e aqueles com jornada integral de 40h têm rendimentos líquidos mensais entre R\$1.908 e R\$3.039.

Recentemente o IBGE divulgou os resultados de um [novo módulo experimental da PNAD Contínua](#), que trouxe os primeiros dados oficiais do país sobre parte da força de trabalho engajada com os aplicativos.

Dentre os trabalhadores que possuíam nos aplicativos seu **trabalho principal ou único**, os apps para transporte particular de passageiros (exceto taxi) e para entrega de comida e produtos são as plataformas mais utilizadas.



Plataforma digital utilizada (%)

Trabalhadores plataformizados

Aplicativo de táxi (1) **13,9%**

Aplicativo de transporte particular de passageiros (2) **47,2%**

Aplicativo de entrega de comida, produtos, etc. **39,5%**

Aplicativo de prestação de serviços gerais ou profissionais **13,2%**

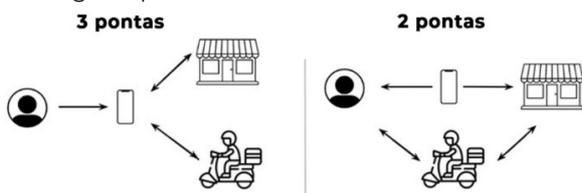


PLATAFORMAS NO BRASIL: MODELOS E IMPACTO

Além da diversidade de categorias econômicas em aplicativos, há vários modelos de negócio e intermediação no ecossistema. Essa intermediação abrange não apenas o aplicativo e o trabalhador, mas também clientes e, em alguns casos, estabelecimentos. Abaixo, exemplos do modelo de negócio dos dois maiores apps no país - iFood, intermediando entregas, e Uber, na intermediação do transporte individual de passageiros - e seus impactos socioeconômicos na operação.

INTERMEDIÇÃO DE ENTREGAS

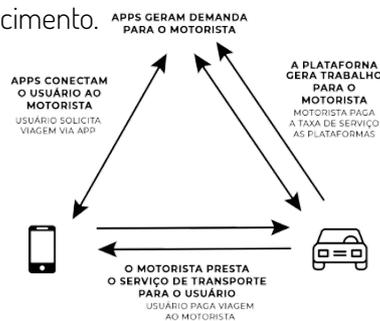
A entrega de alimentos e mercadorias pode se dar no modelo de **três pontas**, quando a plataforma faz a intermediação entre cliente final, o estabelecimento fornecedor da mercadoria e o entregador; e de **duas pontas**, quando o aplicativo atua como uma plataforma de vendas (*marketplace*) e conecta apenas cliente e estabelecimento, e este é responsável pela entrega do produto.



O iFood, empresa brasileira fundada no interior de São Paulo em 2011, opera nesses dois modelos. Hoje, 65% das entregas são dentro do modelo de duas pontas (*marketplace*). O modelo de três pontas, com a intermediação também das entregas, começou a operar em 2018 (*full service*).

INTERMEDIÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Nas plataformas de mobilidade individual de passageiros, o aplicativo é responsável pela conexão do cliente final com um motorista de aplicativo disponível, sem o envolvimento de um estabelecimento.



A Uber foi fundada em 2010 na Califórnia, nos Estados Unidos, inicialmente focada em carros de luxo. Opera em mais de 70 países - no Brasil, desde 2014. Além do serviço de intermediação de transporte individual de passageiro, também realiza entrega de pequenas encomendas em parcerias com apps de entrega.

OPERAÇÃO E IMPACTO

Operação do iFood está em mais de 1700 cidades

Mais de 40 milhões de consumidores, que fazem mais de 70 milhões de pedidos por mês

Cerca de 250 mil entregadores ativos mensalmente, gerando renda para esses trabalhadores e ajudando na operação dos estabelecimentos parceiros

Responsável por **R\$52 bilhões** para a economia brasileira em 2022 - que representou 0,5% do PIB nacional no ano

Mais de 330 mil estabelecimentos parceiros conseguem expandir e sustentar seus negócios com a ajuda do alcance das plataformas



Operação da Uber está em mais de 500 cidades

Mais de 30 milhões de usuários, com economia de 250 milhões de horas em deslocamento e R\$185 bilhões em excedente para os consumidores

Mais de 1 milhão de motoristas e entregadores parceiros ativos e conquistando ganhos no primeiro trimestre de 2022

Geração de **R\$36 bilhões** para a economia brasileira em 2021 - que representou quase 0,5% do PIB nacional do ano

Também atua na intermediação de entregas pela Cornershop, aplicativo para compras em mercados presente em 30 cidades.

A regulação de aplicativos, portanto, afeta não apenas os trabalhadores. Impacta o consumo de serviços, insumos e a economia em geral. Isso inclui impactos nos setores de alimentação, combustíveis, mecânica, arrecadação tributária e postos de trabalho indiretos. Especificamente no delivery, a regulação pode afetar o faturamento e a sobrevivência de estabelecimentos. Um [artigo da Abrasel](#) diz que uma regulação mal planejada pode resultar na perda de receitas para restaurantes, aumento da informalidade e redução na contratação direta de trabalhadores com vínculo empregatício.



IFOOD: UMA EMPRESA BRASILEIRA DE TECNOLOGIA QUE CONECTA

O iFood é uma empresa brasileira que nasceu em 2011 em Jundiá, no interior de São Paulo. Em 2018, começou a operar com entregadores conectados à plataforma.

NOSSO MODELO DE NEGÓCIOS

Para os estabelecimentos comerciais

► **Entrega estabelecimento (marketplace):** o iFood conecta clientes e estabelecimentos. O próprio estabelecimento comercial (por exemplo, o restaurante) faz sua logística com entregadores/as próprios/as ou de terceiros.

+60% das entregas ocorrem pelo modelo de Marketplace (entregadores/as de parceiros/as)

► **Entrega iFood (fullservice):** o iFood conecta clientes, estabelecimentos e entregadores/as cadastrados na nossa plataforma.

IMPACTO DO IFOOD NA ECONOMIA

[FIPE, 2023]

+870 mil postos de trabalho diretos e indiretos gerados em 2022 (0,87% da população ocupada no ano).

Alimentação, Comércio e Pecuária são os setores mais impactados pelo iFood

A cada R\$1000 gastos em compras pelo app, outros R\$1.385 são adicionados na economia brasileira

PIB NACIONAL

As operações do iFood movimentaram **R\$ 97 bilhões** na economia em 2022 (VBP): **0,53% do PIB no ano.**

EM 2023:

- +70 milhões de pedidos** por mês;
- +40 milhões** de clientes;
- +1700 cidades** em todo o Brasil;
- +250 mil entregadores/as** ativos/as mensalmente;
- +330 mil estabelecimentos parceiros** ativos (restaurantes, bares, lanchonetes; mercados, conveniência, farmácias e pet shop)
- +5.000 funcionários/as.**

PERFIL DE ENGAJAMENTO

DOS ENTREGADORES/AS NOVEMBRO (JAN-NOV 2023)

0,4%

8,4%

91,1%

% de entregadores

Tempo integral (180h-220h)

Horas trabalhadas:

- Média: 194h
- Mediana: 192h

Meio-Período (90h-180h)

Horas trabalhadas:

- Média: 119h
- Mediana: 115h

Ocasional (<90h)

Horas trabalhadas:

- Média: 21h
- Mediana: 12h

GANHOS DOS ENTREGADORES/AS

[FIPE, 2023]

Renda bruta total de entregadores foi de R\$2,8 bilhões em 2022 - ganhos que geraram um efeito multiplicador de **R\$7,9 bilhões em bens e serviços.**

A cada R\$1000 recebidos pelos entregadores, outros R\$1.210 são gerados na economia.

46% da renda gerada pelos entregadores são absorvidas pela economia local.

PADRÕES DE GANHOS GARANTIDOS NO IFOOD:

(reajuste de 4,5% em julho de 2023)

- R\$ 6,50 mínimo por rota;
- R\$ 1,50 por km rodado;

RELAÇÃO COM ENTREGADORES/AS



O QUE DIZEM



- ▶ **90%** consideram **flexibilidade e autonomia** como motivo **importante ou muito importante** para exercer a atividade
- ▶ **77%** preferem **manter o modelo atual, com autonomia** a uma eventual contratação CLT
- ▶ **8 em cada 10** desejam **continuar trabalhando** com os apps
- ▶ **Apenas 1 em cada 10** está **procurando outro trabalho** para substituir os aplicativos

Fontes: Cebrap 2023, Datafolha, 2023.

SEGURANÇA: COBERTURAS NO IFOOD

Seguros gratuitos com 7 coberturas:

- ▶ Cobertura para **acidentes pessoais** durante entrega para o iFood, incluindo o trajeto de volta para casa - até R\$ 15.000,00;
- ▶ Cobertura para **invalidez parcial, total ou morte acidental** - até R\$ 100.000,00;
- ▶ Cobertura por **lesão temporária**, até 70% dos ganhos dos últimos 30 dias (até o limite de R\$1500), para acidente durante entrega ou volta para casa;
- ▶ Cobertura Educação de Filhos em caso de morte acidental - até R\$ 10.000,00 por filho;
- ▶ Cobertura "Recomeço para Famílias" (orientação emocional e financeira);
- ▶ Cobertura "**Proteção para Mulher**" para casos de câncer de mama ou colo de útero (até R\$ 10.000,00) e "**Auxílio Descobrimto Gestação**" no valor de R\$500,00 por maternidade;
- ▶ Cobertura Auxílio Funeral - até R\$ 5.000,00.
- ▶ *Avanços serão anunciados em março de 2024.*

Outros benefícios:

- ▶ **Assistência Saúde** - Consultas online gratis, consultas presenciais a partir de R\$ 19,90 e até 80% de desconto em farmácias;
- ▶ **Seguro Moto** - Proteção para moto com descontos exclusivos;
- ▶ **Celular** - Planos 5G e seguros para celular;
- ▶ e outros.

EDUCAÇÃO NO IFOOD

- ▶ **Meu Diploma do Ensino Médio** - mais de 8 mil entregadores realizaram a prova do ENCCEJA em 2023, representando 2,3% de toda a população que fez a prova.
- ▶ **iFood Decola** - cursos de Segurança no Trânsito, Finanças Pessoais, Comunicação digital, Boas Práticas do Delivery, entre outros (mais de 365 mil certificados de conclusão emitidos).
- ▶ **Potência Tech** - cursos profissionalizantes na área de tecnologia para grupos socialmente minorizados; 80% de desconto em mensalidades do ensino superior (400 entregadores usufruindo).

Desde 2021, o iFood apoia publicamente a regulação do trabalho em plataformas.



Fabricio Bloisi
Presidente do iFood

‘É necessário encontrar a proteção social do entregador’, diz vice-presidente do iFood

Executivo avalia que competição de empresas da nova economia ajuda a redistribuir riqueza. Para ele, trabalhadores de apps de entregas não se enquadram na CLT, mas poderiam estar no MEI

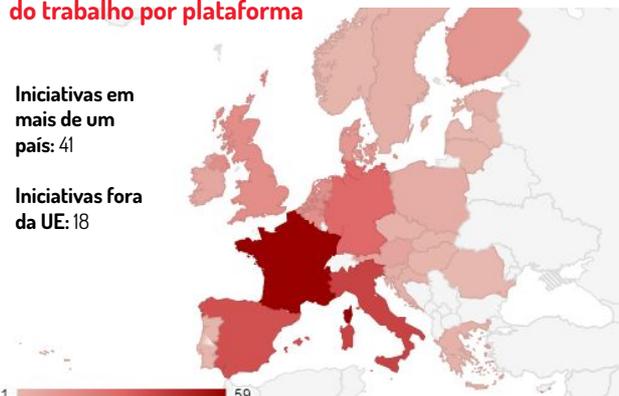
Henrique Gomes Batista
12/04/2021 - 07:30 / Atualizado em 12/04/2021 - 07:47



REGULAÇÕES INTERNACIONAIS

A Eurofound Platform Economy Database já mapeou cerca de 350 iniciativas regulatórias, de pesquisa, decisões judiciais e acordos coletivos sobre trabalho intermediado por plataforma na Europa e em outros países.

Iniciativas relacionadas à regulação do trabalho por plataforma



Fonte: Eurofound Platform Database, acesso em outubro de 2023

No Parlamento Europeu, discute-se uma Diretiva sobre condições de trabalho, que inclui a presunção de vínculo em casos que atendam a determinadas características na relação laboral. Nas Américas, há regulamentações estaduais nos EUA (Califórnia, Washington e Nova York), em Ontário (Canadá) e uma legislação recentemente aprovada no Chile, todas enfatizando a proteção do trabalho autônomo.

Propostas regulatórias estão em análise na Colômbia, México, Argentina e Brasil. É relevante destacar que mesmo regulamentações já aprovadas enfrentam questionamentos jurídicos e constitucionais sobre a validade de alguns de seus dispositivos e interpretações.

PRINCIPAIS REGULAÇÕES VIGENTES OU EM DISCUSSÃO



Espanha - Real Decreto-Ley 9/2021 (Ley Rider)

- ▶ Presume vínculo entre plataforma e trabalhadores
- ▶ Gerou saída de empresas do mercado e aumento da terceirização das frotas
- ▶ Insatisfação por baixos salários e ameaça de responsabilização solidária de restaurantes



Itália - Law Decree 101/2019 e Conversion Law 128/2019

- ▶ Não presume vínculo, apenas assegura direitos e fortalece negociações coletivas



Portugal - Lei nº 45/2018 (Lei Uber) e Agenda de Trabalho Digno (Lei No. 13/2023)

- ▶ Presume vínculo, mas trabalhador pode se auto declarar independente
- ▶ Trabalhadores com mais 50% da renda via apps têm mais direitos garantidos



Reino Unido - Uber BV vs Aslam (2021)

- ▶ Decisão judicial histórica que classificou os motoristas na categoria intermediária de *workers*, com garantia de ganhos mínimos e contribuições previdenciárias divididas entre Uber e motoristas.



União Europeia - Diretiva 2019/1152

- ▶ Presunção do vínculo para parte dos trabalhadores + critérios para diferenciação de autônomos
- ▶ Depende de aprovação do Parlamento Europeu, com divergências sobre critérios de classificação da atividade

Em discussão



Chile - Ley N°. 21.431/2022

- ▶ Modelo híbrido com trabalhadores dependentes e independentes, sem presunção de vínculo
- ▶ Ainda sem sinais de aplicação efetiva sobre o mercado



Colômbia - PL 367 de 2023 C (Proposta de Reforma Laboral)

- ▶ Reforma trabalhista mais ampla para reduzir informalidade
- ▶ Presume vínculo, mas permite múltiplos contratos com plataformas e a liberdade de acordos para ganhos

Em discussão



Estados Unidos da América

Sem regulação nacional e sem presunção de vínculo

Califórnia:

- ▶ Berço da gig economy, estabeleceu ganhos mínimos e limitação de jornada
- ▶ Decisões judiciais conflitantes

Nova York:

- ▶ Estabeleceu ganhos mínimos e outros direitos básicos
- ▶ Também passa por questionamentos judiciais

Washington

- ▶ Trabalhadores independentes
- ▶ Ganhos mínimos variáveis por distância, tamanho da cidade e tempo

REGULAÇÕES INTERNACIONAIS

O CASO DO CHILE, PRIMEIRO PAÍS DA AMÉRICA DO SUL A AVANÇAR

CONTEXTO CHILENO

Estima-se que cerca de 2.1% (205 mil) dos trabalhadores chilenos estejam engajados em algum trabalho intermediado por aplicativo - como o PedidosYa, Rappi, Cornershop, Uber e Cabify. Eles são parte de um contingente de 2,5 milhões de trabalhadores informais no país (que corresponde a 27% da população ocupada) e dos desafios do governo para integrá-los ao sistema de proteção social, garantindo-lhes acesso a benefícios.

Foi em março de 2022, durante o governo do presidente Gabriel Boric, alinhado à esquerda, que a regulação do trabalho por aplicativo foi aprovada: [a Ley No. 21.431/2022](#). A aprovação dessa regulação foi seguida de outras medidas trabalhistas, como o aumento do salário mínimo e também a redução de 45h para 40h semanais máximas de jornada de trabalho. Uma nova legislação adicional de transporte individual via aplicativos está em debate para tratar das singularidades da atividade.

DESENHO DA REGULAÇÃO

A Lei 21.431/2022, em vigor desde setembro do mesmo ano, prevê a coexistência de dois tipos de classificação de relações de trabalho com plataformas digitais: trabalhador dependente e trabalhador independente, duas figuras jurídicas que se somam à categoria "empregados", até então exclusivamente prevista no Código de Trabalho Nacional.

Empregados e trabalhadores dependentes têm, em geral, regras e direitos semelhantes, com previsão de algumas singularidades no trabalho via plataformas. Nos dois casos, há subordinação jurídica, jornada definida pelo contratante, hora extra, férias e previdência social.

Trabalhadores independentes, por sua vez, não são subordinados. Mantêm relação de natureza comercial com as plataformas, com acesso a alguns direitos e benefícios do Código Nacional.

Temas	Empregados	Trabalhadores dependentes	Trabalhadores independentes
 Vínculo	Subordinação	Subordinação	Natureza comercial
 Ganhos	Mínimo nacional mensal equivalente, hoje, a 440 mil pesos. Até 2024, o mínimo crescerá para 500 mil pesos	Vinculados à jornada, nunca inferior ao mínimo nacional hora por parâmetro definido em contrato (conforme o Código ou por serviços prestados). O pagamento por serviços prestados inclui remuneração do tempo de espera com acréscimo de 20% do salário mínimo hora	Vinculados à jornada, nunca inferior ao mínimo nacional hora, com acréscimo de 20% do salário mínimo hora, à semelhança do pagamento por serviços prestados do trabalhador dependente
 Jornada	45h semanais, reduzidas para 40h em 5 anos. Liberdade para negociar distribuição das horas. Exceções e regras específicas para determinadas profissões (ferroviários, portuários etc)	45h semanais, distribuídas em 5 ou 6 dias. Jornada diária não excedente a 10h. Horários idênticos à regra geral do Código ou ajustados conforme conveniência, com disponibilidade do trabalhador previamente explicitada	Máximo de 12h contínuas em um intervalo de 24h
 Direitos	Descanso semanal remunerado, férias, garantias fundamentais (zelo pela vida durante a jornada, proteção de dados, liberdade de manifestação), previdência via fundos de pensão privados	Descanso semanal remunerado, férias, garantias fundamentais (zelo pela vida durante a jornada, proteção de dados, liberdade de manifestação), previdência via fundos de pensão privados	Previdência via fundos privados, garantias fundamentais em caso de prestação de serviço para uma plataforma por mais de 6 meses



REPRESENTAÇÃO E DIÁLOGO DO SETOR NO BRASIL

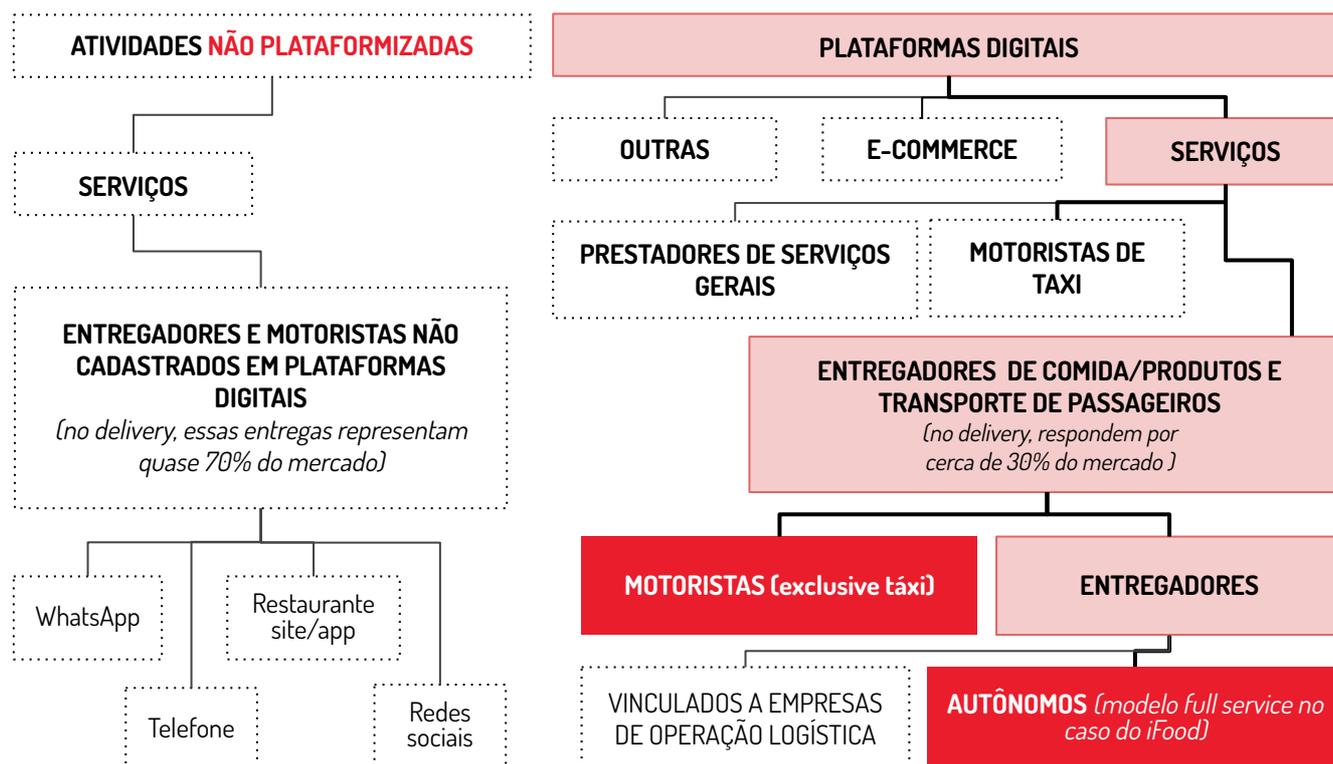
DIÁLOGO TRIPARTITE NO BRASIL

O debate internacional e o crescimento do trabalho intermediado por plataformas digitais no Brasil levaram o governo Lula a instituir um **Grupo de Trabalho Tripartite (GT Tripartite)**, com representação do Poder Executivo, dos trabalhadores e das empresas, para discutir e propor um projeto de lei sobre o tema, capaz de garantir proteção social aos trabalhadores e segurança jurídica às empresas. Essa foi a terceira experiência do tipo no Brasil, com outras duas mesas realizadas em 2008 e 2011 com os setores sucroalcooleiro e da construção civil, respectivamente.

O GT Tripartite foi instituído em maio de 2023, por meio do [Decreto nº 11513/2023](#), com previsão de duração de 150 dias. No fim do mesmo mês, a [Portaria MTE nº 1.745](#) formalizou a participação no grupo de 45 membros das três diferentes bancadas (15 de cada). As indicações nominais couberam às instituições convidadas a participar. Os trabalhos foram encerrados no fim de setembro, com avanços importantes, algumas divergências e sem elaboração ou discussão, no caso do delivery, de uma minuta de projeto de lei que visasse a regulação da atividade.

ESCOPO DA REGULAÇÃO

PREVISTA NO GT TRIPARTITE





REPRESENTAÇÃO E DIÁLOGO DO SETOR NO BRASIL

REPRESENTAÇÃO DAS

EMPRESAS NO GT

Há desafios na representação das empresas, tanto quanto há na representação dos trabalhadores.

Nos setores de entregas de mercadorias e transporte individual de passageiros, duas associações destacam-se hoje: **Amobitec** (Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia) e **MID** (Movimento Inovação Digital). A primeira representa grandes players do setor de mobilidade urbana: Uber, 99, iFood, Zé Delivery, Lalamove, Buser, Flixbus e Amazon. A segunda, centenas de empresas de diversos segmentos, incluindo plataformas tecnológicas e meios de pagamento, a exemplo da Loggi, Sodexo, Mercado Pago e Wework.

As duas associações dialogam, mas têm posições distintas sobre diversos assuntos relativos ao setor.

No GT tripartite, Amobitec e MID estiveram representadas com 5 membros cada uma e apresentaram propostas em separado, partindo de racionais distintos, a despeito do acordo sobre as características principais do trabalho a serem preservadas.

Também compuseram o grupo a **ALAI** (Associação Latino Americana de Internet) e a **Camara-e.net** (Câmara Brasileira de Economia Digital), com um representante cada, além da **OCB** (Organização das Cooperativas Brasileiras), representada por três participantes, mas sem contribuições formais ao debate.





REPRESENTAÇÃO E DIÁLOGO DO SETOR NO BRASIL

REPRESENTAÇÃO DOS TRABALHADORES NO GT

No campo dos trabalhadores, a representação política se divide entre sindicatos, movimentos sociais, como a Aliança Nacional dos Entregadores (ANEA), e associações. No Grupo de Trabalho (GT) tripartite, os 15 representantes foram indicados por seis centrais sindicais, com CUT, FS e UGT participando com três representantes cada, e as demais com dois. A bancada, no entanto, não trabalhou de forma unificada recorrentemente, com divergências aparentes entre grupos sindicais e não sindicais.

No grupo sindical dos entregadores, os Sindimotos, principalmente os Sindimoto-SP, Sindimoto-DF e Sindimoto-Campinas, mantêm destaque. O Sindimoto-RS não participou do GT, mas tem influência na sua área de abrangência territorial. Apesar da baixa institucionalização, a ANEA tem aumentado sua capacidade de liderança e mobilização.

Entre os motoristas, o Stattesp foi ativo no debate, mas a representação está dividida com associações não sindicais.

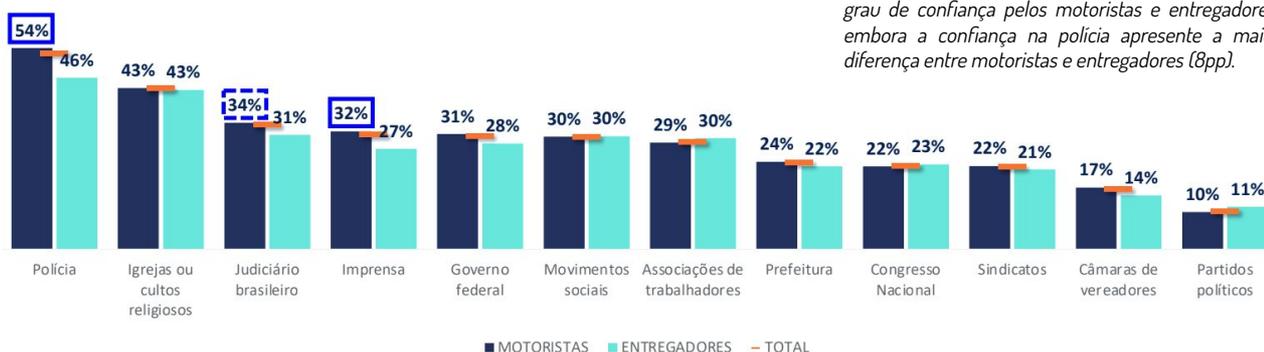
Além dos desafios no GT, há dificuldades na representação de motoristas e entregadores de forma geral, com multiplicidade de lideranças e dispersão na mobilização. Entre os entregadores, há cerca de 100 líderes regionais/nacionais, que aderem consistentemente a ações coletivas públicas.

Pesquisa do [Datafolha](#), ademais, aponta desafios políticos semelhantes aos de outros setores no Brasil: baixa sindicalização, participação política limitada e baixa confiança em instituições regulatórias. De 2800 entrevistados, apenas 2 em cada 10 estiveram envolvidos em atividades relacionadas a movimentos sociais ou sindicatos; 80% não eram sindicalizados e não planejavam se sindicalizar.

A organização desses trabalhadores, contudo, está em processo evidente de amadurecimento, tendo sido o GT um espaço importante para tal desenvolvimento.

Grau de confiança nas instituições

Resumo top 2 box (Confia muito + confia alguma coisa) - escala de 4 pontos



A Polícia e a Igreja são as duas instituições com maior grau de confiança pelos motoristas e entregadores, embora a confiança na polícia apresente a maior diferença entre motoristas e entregadores (8pp).

Fonte: Datafolha iFood/Uber - Futuro do Trabalho por Aplicativo (2023). Amostra de 1.000 entregadores e 1.800 motoristas (total de 2.800).

P: Vamos listar algumas instituições e gostaríamos de saber o quanto você confia nelas para representar os seus interesses. (RESPOSTA ESTIMULADA E ÚNICA POR LINHA, EM %)

BREVE HISTÓRICO DO GT TRIPARTITE



MAIO

No Dia Internacional do Trabalhador, o [Decreto nº 11.513/23](#) é publicado criando o Grupo de Trabalho para elaborar proposta de regulamentação das atividades intermediadas por plataformas tecnológicas. A previsão de duração é de 150 dias.

Ao final do mês, a [Portaria MTE nº 1.745](#) estabelece a composição dos órgãos e entidades e nomeia seus representantes do governo, empresas e trabalhadores.

JUNHO

É realizada a cerimônia de instalação do GT em Brasília com seus 45 membros e representantes do poder judiciário

A Amobitec apresenta os [nove princípios norteadores para a regulação, com a garantia de ganhos mínimos, inclusão previdenciária e outros](#). A bancada dos trabalhadores apresenta 12 diretrizes como primeiras demandas, incluindo o reconhecimento do vínculo.

JULHO

Reuniões dos subgrupos estabelecem que **remuneração será o primeiro tema prioritário**

Amobitec apresenta [quatro princípios para o debate de ganhos: pagamento por hora efetivamente trabalhada, custos proporcionais ao tempo operando na plataforma e verificação mensal agregada dos ganhos mínimos](#)

Bancada dos trabalhadores discute alguns valores baseado nos acordos coletivos das categorias, com piso por hora de R\$13,80 para moto e R\$12 para bicicleta, além dos benefícios celetistas, EPIs e cumprimento da Lei do Motofrete

Centrais Sindicais e ANEA entregam proposta unificada demandando um ganho mínimo por hora logada de R\$35,76 para moto e R\$29,63 para bicicleta. A proposta pede adicional de periculosidade, descanso semanal remunerado, custeio integral dos custos e outros benefícios de saúde e alimentação

AGOSTO

Amobitec apresenta sua [primeira proposta de ganhos mínimos por hora trabalhada: para entregadores, R\\$10,20 modal moto; R\\$15,60 para motoristas modal carro](#).

A proposta considera, além do piso do salário mínimo vigente, uma indenização de custos marginais/adicionais da operação

Amobitec apresenta uma [segunda contraproposta, elevando o ganho mínimo para entregas modal moto para R\\$12 e para motoristas modal carro para R\\$21,60](#), incluindo a indenização de documentações, mais itens de EPI e um adicional de alimentação. [MID apresenta sua primeira proposta](#) de ganhos mínimos por modelo de negócio, indicando R\$25 para motoristas, R\$11 por hora para o delivery de moto, R\$7 para bicicleta e R\$12 por rota para o e-commerce

Primeira manifestação dos entregadores em Brasília, organizada pela visibilidade de demandas operacionais e atenção da reunião do GT

Presidente Lula abre a Assembleia Geral da ONU e menciona em seu discurso que "aplicativos e plataformas não devem abolir as leis trabalhistas pelas quais tanto lutamos".

ANEA divulga comunicado repudiando as propostas das empresas e acusa o governo de favorecê-las em detrimento dos trabalhadores

Mais tarde, em parceria com o presidente Biden, Lula lança uma o pacto "Coalizão Global pelo Trabalho" entre EUA e Brasil, pela promoção dos direitos trabalhistas e fortalecimento dos sindicatos

SETEMBRO

Amobitec entrega documento reforçando seu compromisso com o GT, mas reforça que novas propostas só serão apresentadas quando o debate estiver claro sobre o desenho previdenciário para entregadores e motoristas

Entregadores fazem nova paralisação unificada em Brasília e outras capitais por uma regulação que atenda às suas demandas

O GT foi encerrado sem acordo entre as três partes, e discussões informais seguem sobre os temas previdência e ganhos mínimos



PROPOSTAS DE REGULAÇÃO NACIONAL: GANHOS

A despeito da proposta inicial de discussão de diversos tópicos relativos às plataformas digitais (ganhos, previdência, saúde, segurança, transparência, gestão algorítmica etc.), o GT tratou exclusivamente de ganhos mínimos e, muito superficialmente, da inclusão e do desenho previdenciário para esses trabalhadores.

EMPRESAS

Para o estabelecimento de ganhos mínimos, a Amobitec, associação que mais fortemente dialogou com as demandas do governo e dos trabalhadores, propôs quatro princípios estruturantes:

1. Remuneração por hora trabalhada, com ganho mínimo hora líquido equivalente a R\$7,50 (Salário Mínimo vigente/ 176 horas/ mês)	2. Indenização dos custos marginais associados à operação do trabalho intermediado por plataformas	3. Cálculo dos custos proporcional ao tempo efetivamente trabalhado e/ou km dirigido em atividades intermediadas por plataformas	4. Verificação mensal dos ganhos mínimos para compensação do piso, caso o trabalhador não atinja o mínimo por hora daquele mês
--	--	--	--

Os últimos valores propostos pela Amobitec - sem formalização em documento - seguiu esses quatro princípios e considerou, prioritariamente, os principais modais para cada modelo de trabalho por aplicativo:



Motoristas
(carro)

R\$30,00

Entregadores
(moto)

R\$15,00



Além do piso, inclui:

- ▶ Gastos com combustível, revisão e manutenção de carro
- ▶ Seguro celular
- ▶ Principais impostos e licenciamento
- ▶ Manutenção/limpeza
- ▶ Auxílio-alimentação
- ▶ % de tempo disponível

Além do piso, inclui:

- ▶ Gastos com combustível, revisão e manutenção de moto
- ▶ Equipamentos para uso e proteção do condutor
- ▶ Seguro celular
- ▶ Periculosidade
- ▶ Principais impostos e licenciamento
- ▶ Auxílio-alimentação



PROPOSTAS DE REGULAÇÃO NACIONAL: **GANHOS**

POSIÇÃO DO MINISTÉRIO DO TRABALHO



- Buscou assumir papel mediador, mas mantendo posição firme pró-bancada dos trabalhadores na recepção das propostas das associações empresariais, com foco nas propostas da Amobitec.
- Ao final do GT, manifestou apoio à proposta metodológica da Amobitec. Também apoiou o valor proposto pela associação para motoristas, e solicitou ao setor de delivery um ganho mínimo de R\$17 por hora trabalhada para incluir no piso um % de compensação de tempo disponível para o trabalho, sem realização de entregas. O GT foi encerrado antes que a Amobitec pudesse se manifestar formalmente sobre o pedido.
- Depois do encerramento do GT, mantida a intenção do governo de encaminhar ao Congresso um projeto de lei sobre o assunto, a mídia passou a ventilar outros valores para entregadores, supostamente indicados pelo próprio Executivo como novo piso/hora. Um dos valores citados foi R\$30 por hora trabalhada, semelhante ao piso negociado para motoristas.

POSIÇÃO DOS TRABALHADORES



- **MOTORISTAS:** manifestaram acordo com a metodologia proposta pela Amobitec e a remuneração mínima por hora trabalhada no valor de R\$30. Contudo, reivindicaram vale-alimentação adicional aos R\$30. Com o encerramento do GT, não houve retorno formal da Amobitec sobre o assunto, mas conversas bilaterais continuam sem que os termos do acordo tenham sido definidos até o fechamento deste encarte.
- **ENTREGADORES:** apresentaram resistência à proposta de R\$15 por hora trabalhada apresentada informalmente pela Amobitec. Também apresentaram resistência à proposta do governo de subir o piso para R\$17 por hora de trabalho, embora com divergências no interior da bancada sobre os próximos passos: a) manutenção ou revisão do parâmetro de pagamento estabelecido na pauta inicial – hora logada; b) manutenção ou revisão do valor solicitado quando do início do GT, R\$35 – muito divergente, inclusive, da proposta na avançada negociação com motoristas.



PROPOSTAS DE REGULAÇÃO NACIONAL: PREVIDÊNCIA

ACORDO SOBRE NECESSIDADE DE INCLUSÃO/

DIVERGÊNCIAS SOBRE CAMINHOS

- ▶ Houve pouca discussão sobre previdência no Grupo de Trabalho (GT) para novas formas de trabalho, com o Ministério do Trabalho expressando a intenção de incluir esses trabalhadores na Previdência, sem espaço para debate de alternativas mais adequadas a essa realidade.
- ▶ As alíquotas anunciadas foram de 20% para empresas e 11% para trabalhadores. Em tese, os 11% para os trabalhadores garantiriam o recolhimento mínimo necessário para inclusão no sistema previdenciário, que é atualmente R\$145,20 (valor de 11% sobre o salário mínimo nacional vigente).
- ▶ Posteriormente, o governo anunciou reduzir alíquota dos trabalhadores para 7,5%, a pedido da bancada dos trabalhadores, mas sem avançar para indicação de ajuste do valor mínimo de recolhimento para usufruto dos benefícios.
- ▶ O governo associou os debates sobre ganhos e previdência, estabelecendo que a proporção do ganho líquido por hora no valor do piso deveria indicar a base de contribuição previdenciária desses trabalhadores. Exemplo: com o valor líquido por hora mantido em R\$7,50, para um piso de R\$30, a base de contribuição previdenciária seria de 25% dos ganhos brutos; para um piso de R\$15, seria de 50%.

OBSERVAÇÕES E POSSÍVEIS CONSEQUÊNCIAS DESSA PROPOSTA

- ▶ Proposta cria desigualdade entre entregadores e motoristas, sendo prejudicial para os primeiros, que pagariam proporcionalmente mais: 50% dos ganhos brutos (piso de R\$15), em comparação aos 25% dos motoristas (piso de R\$30). Essa tributação mais alta aumentaria os custos das plataformas, incentivando uma achatamento da remuneração dos entregadores para valores próximos ao piso.
- ▶ A vinculação do debate sobre o percentual de contribuição aos custos da atividade não considera a possível extensão da regulação para outros trabalhadores de aplicativos de diferentes setores e segmentos.
- ▶ A posição do Ministério do Trabalho ignora a Instrução Normativa da Receita Federal do Brasil 2110/2022, que estabelece uma base de contribuição previdenciária de 20% dos ganhos brutos para categorias semelhantes.
- ▶ A revisão da alíquota para os trabalhadores, sem revisão do mínimo de recolhimento ou soma das contribuições, dificulta o acesso a benefícios previdenciários por parte significativa dos trabalhadores. Para aqueles com baixo engajamento, torna a inclusão previdenciária impossível.
- ▶ Uma obrigação de contribuição previdenciária excessiva, sem cumprimento efetivo do objetivo de inclusão, é indefensável e torna economicamente inviável a operação de um conjunto de plataformas, prejudicando seus ecossistemas e a economia brasileira.



EXPLORANDO A PROPOSTA

DE PREVIDENCIÁRIA EM CURSO

Pesquisa do Cebrap investigou a jornada do trabalho por aplicativo usando dados de survey e registros administrativos agregados de um período de 12 meses (entre maio de 2021 e abril de 2022), compartilhados por quatro empresas do setor (Uber, 99, iFood e Zé Delivery). **Os resultados mostram que jornada mensal média de motoristas foi de 95 horas, com mediana de horas trabalhadas em torno de 73 horas. Entregadores, por sua vez, tiveram jornada mensal média de 53 horas no mesmo período, com mediana de horas trabalhadas em torno de 32 horas.**

Ou seja, o engajamento nessas plataformas não é alto, sendo especialmente bastante baixo no setor de delivery. Dados do survey da mesma pesquisa apontam, nessa linha, que 37% dos motoristas e 48% dos entregadores dizem trabalhar via aplicativos junto a outras ocupações. Cerca de 45% dos motoristas e 50% dos entregadores, além disso, afirmam que o volume de dias logados e horas trabalhadas, semanalmente, varia muito.

Considerando esse cenário, abaixo alguns exercícios para ilustração do desafio de inclusão previdenciária, considerados os pisos propostos e a alíquota de 7,5%:

Cenário de ganho mínimo por hora	Horas trabalhadas no mês	Ganhos mensais	Cenários de base de contribuição previdenciária apresentada pelo Ministério do Trabalho	Contribuição recolhida pelo trabalhador
R\$15	53	R\$795	50%	R\$29,81
R\$17	53	R\$901	44%	R\$27,74
R\$30	53	R\$1590	25%	R\$29,81
R\$30	95	R\$2850	25%	R\$53,43
R\$30	176 (limite proposto no GT)	R\$5280	25%	R\$99,00

Em nenhum dos cenários demonstrados o trabalhador atinge o mínimo de recolhimento mensal de R\$145,20, necessário para o acesso aos benefícios do sistema previdenciário. Esse quadro se repete mesmo com o piso mais alto, dentre os discutidos no GT tripartite, e com a jornada mensal máxima esperada desses trabalhadores. Permanece sendo necessário discutir um modelo inovador para essa nova forma de trabalho.

Os dados de jornada acima diferem da pesquisa experimental recém divulgada pelo IBGE sobre o assunto ([PNAD-C Teletrabalho e Plataformas Digitais](#)). Dentre outras razões, as análises divulgadas pelo Instituto retratam, exclusivamente, a realidade dos trabalhadores mediados por aplicativos que têm nesses aplicativos sua ocupação única ou principal.



AVANÇOS, DIFICULDADES E PRÓXIMOS PASSOS

Embora tenha sido encerrado sem acordo em relação a uma minuta de projeto de lei e a vários tópicos cruciais para o governo, os trabalhadores e as plataformas digitais, a experiência do Grupo de Trabalho (GT) não pode ser considerada de pouca relevância. Inédita no país para a gig economy, ela possibilitou **avanços significativos no diálogo tripartite**, apesar das dificuldades e das lições aprendidas ao longo do processo.

AVANÇOS DO GT

- ▶ Compreensão ampliada da complexidade do setor e de sua representação.
- ▶ Aceleração do processo de organização e representação coletiva dos trabalhadores.
- ▶ Compreensão das características mais relevantes e desejadas dessa nova forma de trabalho (flexibilidade e independência) e dos diferentes perfis de engajamento nela.
- ▶ Compreensão das plataformas digitais como intermediadoras de serviço via tecnologia.
- ▶ Aprofundamento de metodologia para estabelecimento de ganhos mínimos e cálculo de custos para os trabalhadores mediados por plataformas.
- ▶ Consenso em torno da necessidade de estabelecimento de ganhos mínimos e de inclusão previdenciária, embora sem fechamento de valores.
- ▶ Amadurecimento da representação institucional de empresas.

DIFICULDADES E PRÓXIMOS PASSOS

- ▶ Desafios de representação do setor tornaram o diálogo mais complexo.
- ▶ A falta de sistematização do debate no decorrer dos trabalhos e reuniões tornou o diálogo menos produtivo e assertivo.
- ▶ Não houve superação das divergências relativas a ganhos e previdência, deixando pouco espaço para o debate de demais temas de interesse do setor.
- ▶ O objetivo inicial de definir parâmetros para uma regulação foi desvirtuado, e os impactos desses parâmetros não foram objeto de análise pelo GT.
- ▶ O GT se transformou em uma mesa de negociação salarial para qual, teoricamente, não seria necessária a participação do governo.
- ▶ Falta de participação ativa de outros ministérios além do MTE.
- ▶ **Próximos passos:** retomada do debate, com perspectiva inovadora, com Governo, Congresso e sociedade dentro do Parlamento e/ou em eventual novo GT tripartite instituído.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E MATERIAIS CONSULTADOS

Camelo, et. al. Debates conceituais e regulatórios sobre o futuro do trabalho em plataformas digitais. São Paulo: FGV, 2022. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/32018>. Acesso em: out. 23.

Camelo, et. al. Futuro do trabalho e gig economy: questões regulatórias sobre tecnologia e proteção social. São Paulo: FGV, 2022. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/32018>. Acesso em: out. 23.

Camelo, et. al. Regulação do trabalho em plataformas digitais no Brasil e no Mundo. São Paulo: FGV, 2022. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/32017>. Acesso em: out. 23

Eurofound Platform Economy Database: <https://apps.eurofound.europa.eu/platformeconomydb/>. Acesso em: out. 23

Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas. Impactos Socioeconômicos das Operações do iFood no Brasil. São Paulo, 2021. Disponível em: <https://www.news.ifood.com.br/pesquisa-da-fipe-revela-que-ifood-responde-por-32-bi-do-gib-nacional/>. Acesso em: out. 23

Instituto de Pesquisa Datafolha. Futuro do Trabalho por Aplicativo. São Paulo, 2023. Disponível em: https://content.news.ifood.com.br/uploads/2023/11/Pesquisa-Datafolha_iFood-Uber_2023.pdf. Acesso em: out. 23

International Labour Office. (2021). World employment and social outlook 2021: the role of digital labour Platforms in transforming the world of work. International Labour Organisation (ILO). Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/---publ/documents/publication/wcms_771749.pdf. Acesso em: out. 23

LabSul. Plataformas digitais de transporte de passageiros e de entrega: experiências regulatórias e o cenário brasileiro. 2023.

Mobilidade urbana e logística de entregas: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. Coordenação Victor Callil, Monise Fernandes Picanço. 1. ed. – São Paulo : Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2023. Disponível em: <https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2023/05/Estudo-Cebrap-Amobitec.pdf>. Acesso em: out. 23

Public First. O impacto da Uber no Brasil. Reino Unido, 2022. Disponível em: <https://uberbrasil.publicfirst.co/>. Acesso em: out. 23.

Solmucci, P. Regulação da mão de obra em plataforma sinalizada pelo governo acende luz de alerta. Correio Braziliense, Brasília, edição de 14/10/2023. Opinião. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/opiniao/2023/10/5134033-artigo-regulacao-da-mao-de-obra-em-plataforma-sinalizada-pelo-governo-acende-luz-de-alerta.html>. Acesso em: out. 23

Teletreabalho e trabalho por meio de plataformas digitais 2022 / IBGE, Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios. Rio de Janeiro, 2023. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102035>. Acesso em: out. 23.

Legislações citadas:

CALIFORNIA. Proposition 22. Disponível em: <https://vig.cdn.sos.ca.gov/2020/general/pdf/top1-prop22.pdf>. Acesso em: out.23

CANADÁ, ONTARIO. Digital Platform Workers' Rights Act, 2022, S.O. 2022, c. 7, Sched. 1. 11 de abr 2022. Disponível em: <https://www.ontario.ca/laws/statute/22d07#BK1>. Acesso em out.23

CHILE. Lei n. 21431: altera o Código do Trabalho que regula o contrato de empregados de empresas e plataformas de serviços digitais. 11 mar. 2022. Disponível em: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1173544>. Acesso em: out.23

COLOMBIA. Projeto de Lei 367 de 2023 C (Proposta de Reforma Laboral). Apresentado em mar 2023. Disponível em https://www.camara.gov.co/sites/default/files/2023-03/PL_367-2023C%20%28REFORMA%20LABORAL%29_1.pdf. Acesso em out.23

ESPAÑHA. Real Decreto-ley 9/2021, de 11 de mayo, por el que se modifica el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para garantizar los derechos laborales de las personas dedicadas al reparto en el ámbito de plataformas digitales. Disponível em: <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOF-A-2021-7840>. Acesso em: out. 23.

ITÁLIA. Conversion Law No.128/2019: Conversion into law, with amendments, of the decree-law 3 September 2019, n. 101, containing urgent provisions for protection of work and for the resolution of corporate crises. 3 de nov 2019. Disponível em: <https://www.astrid-online.it/static/upload/legg/legge-2-novembre-2019--n-128.pdf>. Acesso em out.23

NOVA YORK. Local Law 115/2021, DCWP, março de 2022. Disponível em: <https://rules.cityofnewyork.us/wp-content/uploads/2022/03/Notice-of-Adoption-Labor-Standards-for-3P-Service-Workers.pdf>. Acesso em out.23

NOVA YORK. Second proposed rule: Minimum pay rate. 12 jul 2023. Disponível em: <https://rules.cityofnewyork.us/wp-content/uploads/2023/06/DCWP-NOA-Minimum-Pay-for-Food-Delivery-Workers.pdf>. Acesso em out.23

PORTUGAL. Lei nº13/2023: Altera o Código do Trabalho e legislação conexa, no âmbito da agenda do trabalho digno. 3 de abr de 2023. Disponível em: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/13-2023-211340863>. Acesso em out.23

PORTUGAL. Lei nº45/2023: Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrônica. 10 ago 2018. Disponível em: <https://diariodarepublica.pt/dr/detalhe/lei/45-2018-115991688>. Acesso em out.23

Uber BV v. Aslam, [2021] UKSC 5. Disponível em: <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2019-0029-judgment.pdf>. Acesso em: out.23

UNIÃO EUROPEIA. Diretiva 2019/1152 do Parlamento Europeu e do Conselho Europeu. On transparent and predictable working conditions in the European Union. Apresentado em jun 2023. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1152>. Acesso em out.23

WASHINGTON. Engrossed substitute house bill 2076. 9 jun. 2022. Disponível em: <https://lawfilesexternal.wa.gov/biennium/2021-22/Pdf/Bills/Session%20Laws/House/2076-S.SL.pdf>. Acesso em: out.23