
“Trabalhador autônomo por plataforma”: acompanhamento de uma proposta frustrada¹

Manoel Dourado Bastos²

Guilherme Bernardi³

Gemima de Oliveira dos Santos⁴

Maycon Rocha de Almeida Nascimento⁵

Luiz Fernando Abreu⁶

Letícia Argolo⁷

Gabriela Fatel⁸

Universidade Estadual de Londrina – UEL

Resumo

O artigo investiga a regulamentação do trabalho por aplicativos, a partir de uma análise ligada à Economia Política da Comunicação, conforme a concepção de elusão das formas e o conceito de mediação. Analisa a cronologia do PLP 12/2024, desde sua proposição até a retirada de pauta, destacando as disputas políticas e tentativas de protelação. Observa, via imprensa, as exposições públicas de governo, empresas e trabalhadores, revelando as narrativas e interesses conflitantes em torno da formalização do trabalho na economia de plataforma. Conclui que o projeto frustrou-se porque o princípio da elusão causará dificuldades em sua positivação legal.

Palavra-chave: plataformas; trabalho; elusão; mediação; projeto de lei.

Apresentação

O texto a seguir traz a síntese do primeiro ano das investigações desenvolvidas no interior do projeto “Trabalho mediado por plataformas: uma agenda contemporânea”. Os fundamentos da pesquisa se encontram num artigo, ainda inédito, escrito por Manoel

¹ Trabalho apresentado no GP Economia Política da Informação, Comunicação e Cultura, do 25º Encontro dos Grupos de Pesquisas em Comunicação, evento componente do 48º Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação. Para esta pesquisa, utilizamos as Inteligências Artificiais Gemini, DeepSeek e ChatGPT para organização da cronologia do processo legislativo, conforme acompanhamento prévio nas publicações das casas legislativas, e tabulação das falas das partes interessadas, previamente coletadas nos jornais selecionados.

² Doutor em História, professor do Departamento de Comunicação e do Programa de Pós-graduação em Comunicação da Universidade Estadual de Londrina – UEL. Responsável pela coordenação da pesquisa, organização da fundamentação teórica e finalização do texto. E-mail: manoel.bastos@uel.br.

³ Doutorando do Programa de Pós-graduação em Serviço Social e Política Pública da universidade Estadual de Londrina – UEL. Responsável pela fundamentação teórica e pesquisa original das partes interessadas. E-mail: guilhermebernardi1995@gmail.com

⁴ Estudante do 3º ano de Jornalismo da Universidade Estadual de Londrina. Bolsista de Iniciação Científica. Responsável pela pesquisa nos jornais de circulação nacional. E-mail: gemima.oliveira@uel.br

⁵ Estudante do 3º ano de Jornalismo da Universidade Estadual de Londrina. Bolsista de Iniciação Científica. Responsável pelo acompanhamento do processo legislativo. E-mail: maycon.rocha96@uel.br

⁶ Estudante do 3º ano de Jornalismo da Universidade Estadual de Londrina. Bolsista de Iniciação Científica. Responsável pela pesquisa dos jornais de circulação no Paraná. E-mail: luiz.fernando.abreu@uel.br

⁷ Bacharel em Jornalismo pela Universidade Estadual de Londrina. Responsável pela pesquisa dos jornais de circulação no Paraná. E-mail: leticia.argolo@uel.br

⁸ Estudante do ensino médio no Instituto Federal do Paraná. Responsável pela organização da divulgação científica dos resultados por meio de um site, ainda em preparação. E-mail: gabrielaafatel21@gmail.com

Dourado Bastos e Guilherme Bernardi dedicado a avaliar o trabalho mediado por plataformas conforme a articulação dialética entre aparência e essência (Bastos; Bernardi, 2024). A partir destes fundamentos, para este primeiro ano, passamos a acompanhar a trajetória do projeto de lei que o Governo Federal apresentou sobre o tema.

Para dar sequência ao projeto, no interior do Laboratório CUBO – Economia Política da Comunicação e Crise do Capitalismo criamos o grupo de investigação TraMPa – Trabalho Mediado por Plataformas. Coordenado por Manoel Dourado Bastos, participam Guilherme Bernardi, atualmente doutorando no Programa de Pós-Graduação em Serviço Social e Política Social da Universidade Estadual de Londrina, Rafaela Martins de Souza, doutoranda em Comunicação na Universidade de Coimbra e bolsista da Fundação Araucária no projeto, os estudantes da graduação em Jornalismo da UEL Gemima de Oliveira dos Santos, Maycon Rocha de Almeida Nascimento, Luiz Fernando Abreu (bolsistas de Iniciação Científica do CNPq e da Fundação Araucária) e Letícia Argolo, bem como de Gabriela Fatel, estudante do ensino médio no curso de Informática do Instituto Federal do Paraná e bolsista de Iniciação Científica Júnior (CNPq).

O artigo que apresentamos a seguir, dando conta deste primeiro ano de investigações, está dividido em três partes. Na primeira, apresentamos as premissas teóricas e históricas gerais do primeiro ano de investigações. Na segunda, elencamos cronologicamente o processo legislativo do Projeto de Lei apresentado pelo governo. Na terceira, apresentamos as posições das partes interessadas a partir de investigações promovidas junto a jornais do Paraná (Folha de Londrina e Gazeta do Povo) e de circulação nacional (Folha de S. Paulo, O Estado de S. Paulo e O Globo).

Premissas

Em março de 2024, o Governo Federal apresentou uma proposta visando a regulação do trabalho mediado por plataforma (Proposta, 2024). Após longa negociação, a proposta do Governo parecia ao mesmo tempo um avanço e um recuo. Avanço porque o conjunto de relações de trabalho que mais cresce no país deixaria o limbo legal em que se encontra, ordenado diretamente por decisões judiciais do Supremo Tribunal Federal, em geral decidindo em favor das empresas proprietárias das plataformas digitais. Recuo porque a perspectiva de regulação por meio da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) foi descartada, na mesma linha em que vingou a restrição da ordenação jurídica a apenas

um grupo particular de trabalho em plataforma (a saber, o motorista de aplicativo dedicado ao transporte de passageiro).

A nova proposta apresentada pelo Governo Federal de certa maneira tentou reter o princípio determinado pela legislação prévia, de que o motorista de aplicativo dedicado a transporte de passageiros é autônomo, mas buscou estabelecer algumas diretrizes trabalhistas que não constam das legislações anteriores. Ainda que não se estruture por meio da CLT, a proposta do governo visa garantir a observância do salário-mínimo nacional, o limite da jornada de trabalho, um valor fixo para a hora trabalhada e o recolhimento de imposto previdenciário também pelas empresas proprietárias dos aplicativos. Tudo isso se fixaria legalmente a partir da criação de uma nova categoria profissional, a de “trabalhador autônomo por plataforma”.

De certo modo, a proposta do governo brasileiro buscou equilibrar perspectivas divergentes, numa concepção de que o Estado deveria agir a fim de eliminar as incertezas jurídicas, preservar as condições de negócio das empresas e oferecer qualquer proteção aos trabalhadores.

Resumidamente, podemos indicar três campos de interesse que encarnam essas divergências: os esforços mais ou menos eficazes (e nem sempre convergentes) de organização dos trabalhadores, a perspectiva estratégica das empresas do setor e o pensamento crítico que vem se formulando sobre o tema. A rigor, os trabalhadores divergem sobre como assegurar reconhecimento de sua atividade laboral, seja como autônomo ou por meio da CLT. As empresas, por sua vez, afirmam que os motoristas são apenas usuários dos aplicativos, de modo que não se constitui nenhuma relação de trabalho entre elas e os motoristas. O pensamento crítico, por outro lado, majoritariamente se posiciona no sentido de reconhecer uma evidente relação de trabalho entre empresa proprietária da plataforma e o trabalhador que vende sua força de trabalho por meio do aplicativo.

O enquadramento teórico que propomos em outra oportunidade (Bastos; Bernardi, 2024) busca dar uma solução dialética na distensão crítica promovida por esta divergência. A partir da avaliação, por meio de revisão bibliográfica, do longo processo histórico que levou da constituição do arcabouço legal do bem-estar social às diferentes dinâmicas de destruição de direitos trabalhistas e de previdência social, concluímos que as políticas neoliberais, ao mesmo tempo em que visam desarmar os entraves que tal

processo gerou para a produção e realização de mais-valia, acabam por se colocar diante da obrigação de constituir novos mecanismos que substituam os necessários aspectos jurídicos para a reprodução do capital. Ao entender que a aparência jurídica das relações sociais de produção é necessária para a reprodução do capital, ou seja, um aspecto sem o qual a autovalorização do valor não chega a termo, observamos que o desmantelamento do estado de bem-estar social demandou novos mecanismos capazes de operacionalizar as dinâmicas de produção e realização de mais-valia, encontrando na comunicação como forma social um substituto adequado.

Seguindo a observação que Ruy Mauro Marini (2022) desenvolveu para outras finalidades, passamos a usar o termo “elusão” como uma categoria, ainda carente de desenvolvimento teórico, a fim de identificar o processo por meio do qual a Comunicação, como forma social, substitui elementos próprios às formas política e jurídicas do Estado, entendidas como necessárias para o devido funcionamento da autovalorização do valor.

Enquanto nossa posição é convergente com aquelas apresentadas pelos esforços organizados dos trabalhadores (quando afirmam uma postura combativa diante do poder econômico concentrado das plataformas) e, conseqüentemente, ligada à visada crítica sobre o tema, reconhecemos o grão de verdade na argumentação ideológica das empresas, virando-a em negativo: é necessário avaliar uma plataforma digital como um sistema de mediação de trabalho, mas para flagrá-la como um mecanismo social de crise do capital.

O processo legislativo

O presente estudo acompanhou nos sites oficiais da Câmara e do Senado as ações legislativas do PLP 12/2024, desde sua proposição em 2024 até a retirada de pauta em 1º de julho de 2024. Desde o seu surgimento, o PLP 12/2024 revelou dificuldades em sua tramitação. De um lado, o governo, buscando formalizar e proteger os trabalhadores, ao mesmo tempo em que buscava atender aos anseios das empresas; de outro, uma oposição que, sob a retórica da "liberdade" e "autonomia", defendia os interesses do capital, paradoxalmente, enquanto mobilizava parte dos trabalhadores.

Em 5 de março de 2024, com a apresentação do PLP, a Presidência da República encaminhou uma Mensagem de Solicitação de Urgência (MSU) à Mesa Diretora, estipulando 45 dias (até 19 de abril) para a votação. A contraofensiva oposicionista foi imediata. Em 11 de março, o Deputado Júnior Mano (PL-CE) solicitou audiência pública

na Comissão de Finanças e Tributação. Esse movimento foi replicado em 13 de março pelo Deputado Gilson Marques (NOVO/SC), com o REQ nº 5/2024 para a Comissão de Defesa do Consumidor (CDC), e em 18 de março pelo Deputado Saulo Pedroso (PSD/SP), com o REQ nº 4/2024 na Comissão de Desenvolvimento Econômico (CDE), buscando uma audiência conjunta com a Comissão de Trabalho. A aprovação desses requerimentos em 20 de março, seguida pelo REQ nº 10/2024 do Deputado Mauricio Marcon (PODE/RS) na Comissão de Viação e Transportes (CVT), que também pleiteava audiências públicas, evidenciou a força da articulação oposicionista em protelar e enfraquecer a proposta.

A sucessão de pedidos de audiência pública persistiu. Em 26 de março, o Deputado Gutemberg Reis (MDB/RJ) apresentou o REQ nº 18/2024 (CVT), solicitando a inclusão de atores como João Sabino (Diretor de Políticas Públicas do iFood) e representantes de associações de motoristas. Em 27 de março, a Deputada Any Ortiz (CIDADANIA/RS) e o Deputado Rafael Prudente (MDB/DF) também insistiram na participação de João Sabino. Essa insistência em convocar figuras ligadas às plataformas e a setores com interesses na não sedimentação da proteção social do trabalho revelou uma estratégia organizada, frente à qual o governo demonstrou limitações defensivas.

A pressão da oposição, amplificada pela narrativa midiática, resultou em um recuo do Executivo. Em 12 de abril, a Mesa Diretora recebeu a MSC nº 131/2024, uma Mensagem de Cancelamento de Urgência, pelo Poder Executivo. O cancelamento, justificado por um suposto acordo para votação até junho, expôs a fragilidade da articulação governista e a resiliência do bloco opositor.

Mesmo com o cancelamento da urgência, a tramitação prosseguiu. Em 16 de abril, o projeto foi encaminhado às Comissões de Indústria, Comércio e Serviços (CICS), Trabalho (CTRAB) e Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ). Em 17 de abril, a Comissão de Viação e Transportes (CVT) aprovou os requerimentos de Rafael Prudente e Gutemberg Reis, e o Deputado Augusto Coutinho (REPUBLIC-PE) foi designado relator na Comissão de Indústria, Comércio e Serviços, publicando seu relatório em 18 de abril. Em 23 de abril, o Deputado Júnior Mano (PL-CE) apresentou mais um requerimento de audiência pública (REQ nº 30/2024), solicitando a inclusão de um motorista de aplicativo da Califórnia, buscando importar modelos desreguladores, aprovado em 28 de maio.

Uma estratégia legislativa empregada por ambos os lados foi a pulverização do debate através de seminários regionais. Em 6 de maio de 2024, os Deputados Flávia Morais (PDT/GO) e Leo Prates (PDT), da Comissão do Trabalho (CTRAB), solicitaram um seminário em Salvador, aprovado em 8 de maio. Em 4 de junho, o Deputado Capitão Alberto Neto (PL/AM) solicitou um seminário em Manaus, aprovado em 12 de junho. Essa descentralização, embora apresentada como democratização, na prática diluiu a força propositiva do projeto e dificultou sua aprovação integral.

Em meio a essas manobras, a primeira versão do parecer do relator, Deputado Augusto Coutinho, foi apresentada em 28 de maio, com voto pela aprovação com substitutivos. A segunda versão, com novos substitutivos, foi apresentada em 10 de junho. Contudo, em 11 de junho, em reunião extraordinária da Comissão de Indústria, Comércio e Serviços, o projeto foi retirado de pauta a pedido do Presidente da Comissão, Deputado Josenildo (PDT-AP), sob a justificativa de tempo insuficiente. Parlamentares da oposição aproveitaram a ocasião para reiterar críticas.

A terceira e última versão do PLP 12/24, com substitutivos considerados negociáveis pelo relator, foi apresentada em 1º de julho de 2024, buscando harmonizar as demandas do Poder Executivo, especialmente as previdenciárias. Entretanto, em 2 de julho, em nova reunião da Comissão de Indústria, Comércio e Serviços, a votação foi novamente retirada de pauta, em acordo com os demais parlamentares, devido à insatisfação de parte da categoria com o texto. Desde então, o PLP 12/2024 permanece estagnado.

Os principais pontos de atrito incluíram a relação de trabalho e remuneração (discordância sobre remuneração por hora versus por corrida), direitos previdenciários (alíquotas de contribuição), controle e fiscalização das atividades (abusos e transparência), representação sindical (organização e negociação coletiva) e capacitação profissional. Propostas de substitutivos pontuais, como a limitação da taxa de intermediação em 30% e a isenção de IPI para aquisição de veículos, também fizeram parte do debate.

As partes interessadas

A partir de pesquisa nos acervos dos jornais selecionados (Folha de S. Paulo, O Estado de S. Paulo e O Globo, para o âmbito nacional; Folha de Londrina e Gazeta do

Povo para o contexto do Paraná), de 2015, quando o Uber passou a operar no Brasil, até março de 2025, observamos as falas dos diferentes setores envolvidos na discussão do PLP 12/2024.

O Poder Executivo teve no ministro do Trabalho, Luiz Marinho, seu principal interlocutor, afirmando que o projeto visa a proteção do trabalho, a criação de condições mínimas para os trabalhadores e o enquadramento das empresas para o cumprimento da lei. Ele enfatizou que a proposta preserva a autonomia do trabalhador, garante remuneração mínima e cobertura da previdência, assegurando que os motoristas "vão ganhar mais do que ganham hoje" (NEVES; PORCELLA, 2024). Marinho ressaltou que a intenção do governo não é forçar a carteira assinada, mas sim assegurar dignidade e respeito aos trabalhadores, que, segundo ele, "estavam sendo escravizados com longas jornadas e baixa remuneração" (BANDEIRA; DOCA, 2024). O presidente Lula, ao prometer uma nova regulação, já havia classificado a situação atual como algo que "beira o trabalho escravo" (BORGES, 2023) e reforçou que o objetivo é que o trabalhador de aplicativo "tenha compromisso de seguridade social, porque se ele ficar doente tem que ter cobertura" (GARCIA, 2023). O governo também reconhece os desafios na comunicação da proposta, com Marinho afirmando que há uma "desconstrução do conteúdo" do projeto nas redes sociais (AZEVEDO, 2024).

As empresas de aplicativo, representadas por entidades como a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), que inclui iFood, 99 Táxi e Uber, posicionam-se como favoráveis à regulação, mas com ressalvas. A Amobitec declara manter "canais de diálogo contínuo com os entregadores" (PILAR; NUNES, 2025) e expressa apoio à regulação do trabalho intermediado por plataformas digitais, visando a garantia de proteção social dos trabalhadores e segurança jurídica das atividades (BORGES, 2023). A entidade menciona um levantamento do Cebrap, indicando que a renda média de um entregador cresceu 5% acima da inflação entre 2023 e 2024, atingindo R\$ 31,33 por hora trabalhada (PILAR; NUNES, 2025). A Uber, por sua vez, já havia criticado em 2018 propostas de regulamentação que considerava "Lei do Retrocesso" (PLC 28), alegando que ameaçavam o direito de escolha dos usuários (BOLDRINI, 2018). É possível acompanhar especialmente as ações da Uber contra processos que chegaram ao STF visando estabelecer relações trabalhistas entre a empresa e o motorista (ABRÃO, 2024). Destaque-se, neste aspecto, o uso ostensivo de enquetes por parte da

Gazeta do Povo para indicar uma suposta recusa, por parte de seus leitores, ao projeto do governo (LEITORES, 2024 e SESTREM, 2024).

As vozes dos trabalhadores de aplicativos convergem em muitas preocupações, mas indicam disputas políticas na organização da categoria. Nos diversos momentos em que houve indicação de que se buscava a regulação do setor, diferentes representantes expuseram opiniões variadas. Logo após o envio do projeto à Câmara, a Federação dos Motoristas por Aplicativos do Brasil (Fembrapp) organizou um protesto para exigir dos parlamentares a recusa ao projeto de lei (MOTORISTAS, 2024). Nicolas Santos, do Comando Nacional do Breque e da Aliança Nacional dos Entregadores por Aplicativos, relata a necessidade de trabalhar de 12 a 13 horas para alcançar a mesma meta de anos atrás, o que compromete a manutenção dos veículos (PILAR; NUNES, 2025). O SindimotoSP, representante de entregadores e motoboys, criticou o "abandono do governo federal" e a falta de empenho em resolver a precarização, afirmando que "as empresas é que ditam normas e regras" (PILAR; NUNES, 2025). O sindicato alerta para uma "geração inteira de trabalhadores morrendo nas ruas ou ficando com sequelas físicas irreversíveis" (PILAR; NUNES, 2025). Edgar Francisco da Silva, o Gringo, da Associação dos Motofretistas de Aplicativos e Autônomos do Brasil (Amabr), expressa o desejo de que a autonomia dos motoristas seja preservada e que as negociações tenham a participação dos autônomos, declarando: "Não queremos centrais sindicais e nem sindicatos falando por nós, eles não nos representam" (BRIGATTI, 2023). Ele também defende que o pagamento seja "pela hora trabalhada" (CAUSIN, 2023). Gilberto Almeida dos Santos, presidente do Sindomoto-SP, defende a negociação coletiva e a contratação com carteira assinada, incluindo adicional de periculosidade (BRIGATTI, 2023). Francisco Pegado, secretário-geral da UGT, critica a proposta das empresas de pagar apenas pelas horas em que o motorista está em movimento, o que, segundo ele, exigiria jornadas extenuantes (CARNEIRO, 2023). Eduardo Lima, presidente da Associação dos Motoristas de Aplicativo de São Paulo (Amasp), considera uma proposta de regulação algo "delicado" e enfatiza a necessidade de preservar a autonomia (BORGES, 2023).

Considerações provisórias

Em menos de um ano, naufragou a proposta do governo a fim de regular o trabalho mediado por plataformas. Entre sua apresentação, em março de 2024, até sua retirada de

pauta, em junho do mesmo ano, o PLP 12/24 foi bombardeado por deputados da oposição, questionado por organizações de variados matizes, criticado pelas empresas, avaliado negativamente pela imprensa e defendido de maneira desordenada pelo próprio governo.

Para além do aspecto mais imediato das dificuldades conjunturais, nos parece fazer sentido indicar que a busca de consenso esbarra também no fato de que, por se tratar de um princípio de elusão, a regulação do trabalho mediado por plataformas encontrará dificuldades em garantir uma figura positiva no âmbito jurídico, restando a ele viver legalmente de aspectos normativos que não versam diretamente sobre o trabalho. A criação de uma dimensão jurídica como o “trabalhador autônomo por plataforma” é uma contradição nos termos desnecessária, pois já está inscrita na legislação nacional de trânsito, na normativa própria ao microempreendedor individual, nas legislações municipais concernentes e, principalmente, nos termos de uso das plataformas. Por isso, no segundo ano de pesquisa, dedicaremos atenção a legislações municipais que dão conta de funcionamento dos aplicativos dedicados à oferta de viagens a passageiros.

Referências

BASTOS, M. D.; BERNARDI, G. Aparência e essência do trabalho mediado por plataformas. No prelo.

MARINI, R. M. **Dialética da dependência e outros escritos**. São Paulo: Expressão Popular, 2022.

BRASIL, Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Projetos/Ato_2023_2026/2024/PLP/plp-012.htm. Acesso em: 16 jun. 2025.

ABRÃO, C. Uber pede ao STF suspensão de todos os processos sobre vínculo trabalhista. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 04 mar. 2024. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/economia/uber-pede-ao-stf-suspensao-de-todos-os-processos-sobre-vinculo-trabalhista>. Acesso em: 16 jun. 2025.

AZEVEDO, V. Governo teme derrota e desiste de urgência de PL de apps de motoristas. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 09 abr. 2024. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2024/04/projeto-para-motoristas-de-aplicativo-perde-forca-na-camara-e-marinho-fica-isolado.shtml>. Acesso em: 16 jun. 2025.

NEVES, G.; PORCELLA, I. ‘Vamos enfrentar a gritaria’, diz Luiz Marinho sobre PL de motoristas de aplicativo. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 04 abr. 2024. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/economia/entrevista-luiz-marinho-ministro-do-trabalho-motorista-por-aplicativo/>. Acesso em 16 jun. 2025.

BANDEIRA, K; DOCA, G. Lula envia ao Congresso projeto sobre trabalho de motoristas de apps; texto prevê pagamento ao INSS e remuneração mínima. **O Globo**, Rio de Janeiro, 04 mar.

2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/03/04/piso-salarial-e-vale-refeicao-lula-anuncia-pacote-para-motoristas-de-aplicativos.ghtml>. Acesso em: 16 jun. 2025.

BOLDRINI, A. Câmara deve votar terça mudanças em projeto sobre Uber e outros apps. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 26 fev. 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/02/camara-deve-votar-nessa-terca-mudancas-em-projeto-que-regula-uber.shtml>. Acesso em: 16 jun. 2025.

BRIGATTI, F. Motoboys querem debater direitos trabalhistas e CLT com o governo Lula. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 10 jan. 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2023/01/motoboys-querem-debater-direitos-trabalhistas-e-clt-com-o-governo-lula.shtml>. Acesso em: 16 jun. 2025.

BORGES, A. Lula promete nova regulação para trabalhadores de aplicativos: ‘Situação beira trabalho escravo’. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 18 jan. 2023. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/economia/lula-promete-regulacao-trabalhadores-aplicativo/>. Acesso em: 16 jun. 2025.

CARNEIRO, M. Uber, iFood, 99: entregadores e empresas têm impasse sobre duração de jornada; veja o que pode mudar. **O Estado de S. Paulo**, São Paulo, 09 set. 2023. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/economia/uber-ifood-99-grupo-que-discute-regulacao-de-apps-chega-a-reta-final-com-impasse-sobre-jornada/>. Acesso em: 16 jun. 2025.

CAUSIN, J. Governo vai enviar ao Congresso projeto de lei para regular trabalho por aplicativo. **O Globo**, Rio de Janeiro, 29 set. 2023. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2023/09/29/governo-vai-enviar-ao-congresso-projeto-de-lei-para-regular-trabalho-por-aplicativo.ghtml>. Acesso em: 16 jun. 2025.

GARCIA, N. Governo Lula cria grupo para discutir regulamentação de trabalho por aplicativos. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 01 mai. 2023. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2023/05/governo-lula-cria-grupo-para-discutir-regulamentacao-de-trabalho-por-aplicativos.shtml>. Acesso em: 16 jun. 2025.

LEITORES da Gazeta rechaçam regras do governo Lula para Uber e outros aplicativos. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 12 mar. 2024. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/economia/leitores-da-gazeta-rechacam-regras-do-governo-lula-para-uber-e-outros-aplicativos/>. Acesso em: 16 jun. 2025.

MOTORISTAS de aplicativo fazem manifestação contra a regulamentação da profissão. **O Globo**, Rio de Janeiro, 26 mar. 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2024/03/26/motoristas-de-aplicativo-fazem-manifestacao-contr-a-regulamentacao-da-profissao.ghtml>. Acesso em: 16 jun. 2025.

PILAR, A. F.; NUNES, C. Entregadores de aplicativo fazem greve nacional, prevista para durar até terça. **O Globo**, Rio de Janeiro, 31 mar. 2025. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/noticia/2025/03/31/entregadores-de-aplicativo-fazem-greve-nacional-prevista-para-durar-ate-terca.ghtml>. Acesso em: 16 jun. 2025.

SESTREM, G. 92% dos leitores são contra obrigatoriedade de carteira assinada para motoristas de Uber. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 25 set. 2023. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/economia/92-dos-leitores-sao-contr-a-obrigatoriedade-de-carteira-assinada-para-motoristas-de-uber/>. Acesso em: 16 jun. 2025.