



**Registro das negociações sobre ganhos mínimos no
subgrupo de transporte individual privado do Grupo de
Trabalho Tripartite**

Ministério do Trabalho e Emprego

Sumário

I. Considerações iniciais	1
II. Proposta de ganhos dos trabalhadores	2
III. Análise da proposta dos trabalhadores pela bancada das empresas	4
IV. Contraproposta das empresas	6
V. Crítica dos trabalhadores à proposta das empresas	9
VI. Segunda proposta das empresas	10
VII. Concessões e acordo final sobre ganhos	10
VIII. Considerações finais	12

I. Considerações iniciais

Em maio de 2023, o Presidente da República assinou o Decreto Federal nº 11.513/2023, que criou um Grupo de Trabalho Tripartite, composto pelas empresas operadoras de plataformas digitais, representantes dos trabalhadores e do governo, com a finalidade de elaborar uma proposta de regulamentação das atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas. O GT foi organizado em dois subgrupos, um voltado para o setor de delivery e, o outro, para o segmento de transporte individual de passageiros para veículos de quatro rodas.

Após muitos meses de discussão, o subgrupo de transporte de passageiros alcançou consenso sobre os principais pontos para a regulamentação, assegurando direitos e benefícios para os trabalhadores, por meio do estabelecimento de um padrão de ganhos mínimos, da efetiva inclusão previdenciária, além de regras e critérios de transparência a serem observados pelas empresas. Ademais, houve consenso para o reconhecimento de que se trata de uma nova forma de trabalho, marcada pelo papel de intermediação digital das plataformas e pela autonomia dos motoristas, trazendo maior segurança jurídica para as empresas. O projeto de Lei Complementar, de autoria do Presidente da República, é fruto desses entendimentos, e endereça os pontos acordados no grupo de trabalho tripartite.

Os integrantes do GT (bancadas dos trabalhadores, do governo e das empresas), receberam questionamentos sobre a proposta, principalmente sobre o modelo de garantia de ganhos mínimos, no que se refere à composição dos custos e implicações operacionais, diante da sua importância para a classe trabalhadora, assim como para a definição da base de contribuição para a Previdência Social. Nesse contexto, o Ministério do Trabalho elaborou o presente documento com o propósito de traçar o histórico do processo de negociação sobre os ganhos mínimos, assim como os principais elementos considerados por todas as bancadas para a fundamentação da proposta enviada ao Congresso Nacional.

II. Proposta de ganhos dos trabalhadores

Em 19/06/2023, na primeira reunião dos subgrupos do GT Tripartite, as bancadas dos trabalhadores apresentaram 12 (doze) diretrizes para a regulamentação e a Associação Brasileira de Tecnologia e Mobilidade (Amobitec), que reúne empresas como a Uber e a 99, também apresentou um documento contendo 9 (nove) princípios para a regulamentação. Ambos os documentos continham a inclinação para discutir ganhos mínimos, sendo que a bancada dos trabalhadores externou a vontade de estabelecer um piso para a categoria, definido por meio de negociação coletiva, enquanto as empresas demonstraram disposição para discutir um valor mínimo que respeitasse o piso constitucional do salário mínimo. Assim, a bancada dos trabalhadores escolheu o tema de ganhos como o primeiro ponto a ser tratado, o que foi subitamente acatado pela bancada das empresas.

Durante julho de 2023, o Grupo Tripartite discutiu as primeiras propostas apresentadas pelas bancadas. Conforme consta na planilha abaixo, a bancada dos trabalhadores apresentou uma proposta de ganhos mínimos para diferentes categorias de veículos utilizada pela empresa Uber:

Tabela 1 - proposta de ganhos da bancada dos trabalhadores			
Categoria	Saída mínima	Valor por Km	Valor minuto
X	R\$ 15,00	R\$ 2,50	R\$ 0,30
Comfort	R\$ 17,00	R\$ 2,80	R\$ 0,31
Bag	R\$ 18,00	R\$ 2,90	R\$ 0,32
Black	R\$ 20,00	R\$ 3,50	R\$ 0,34
Black bag	R\$ 25,00	R\$ 3,80	R\$ 0,35

Além disso, a proposta da bancada dos trabalhadores também solicitou:

- Valor de R\$ 3,00 para cada passageiro adicional.
- Acréscimo de R\$0,50 a cada km rodado no deslocamento até o passageiro.
- Adicional de R\$2,00 por cada parada.
- Adicional de R\$20,00 para viagens que necessitam a utilização do porta-malas do carro do motorista.
- Adicional de 50% sobre o valor da viagem a partir das 8 hrs trabalhada.
- Adicional de 50% nas viagens durante finais de semana e feriados.
- Adicional noturno.
- DSR (Descanso semanal remunerado).

Adicionalmente à proposta de ganhos, a bancada dos trabalhadores apresentou uma estimativa de despesas para a execução da atividade, utilizando três cenários diferentes de horas trabalhadas por dia: 8h, 10h e 12h. A tabela abaixo é relativa ao cenário de 8h diárias, para uma jornada de 192 horas mensais (6 dias completos por semana), mas é possível conferir o documento completo nos anexos deste documento:

Tabela 2 - Custos (proposta trabalhadores)	
Custos	Valor mensal (R\$)
Depreciação do veículo (20% ao ano)	1.458,16
IPVA	291,63
Licenciamento / Seguro obrigatório	25,83
Inclusão EAR na CNH (Exerce Atividade Remunerada)	10,83
Seguro do veículo	370,00
Lavagem (2x semana)	240,00
Celular / Internet	150,00
Auxílio saúde / Odontológico	90,00
Alimentação	720,00
Carregador de celular, cabo e suporte (2x ano)	16,66
Combustível (gasolina)	1.885,68
Óleo e filtro cada 10 mil quilômetros	94,58
Troca de pneus	158,33
Manutenção preventiva (peça)	250,00
Limpeza do veículo	280,00

III. Análise da proposta dos trabalhadores pela bancada das empresas

A Amobitec analisou a proposta dos trabalhadores e elaborou um documento no qual veiculou os seguintes apontamentos:

*"Apenas utilizando o parâmetro de preço por quilômetro e tempo para a categoria mais barata da tabela (Uber X), chegamos a um valor aproximado de **R\$ 12.628,00 mensais**, para uma jornada de 44h semanais, conforme a seguinte contabilização:*

Tabela 3: - Análise de ganhos da proposta dos trabalhadores
<p>Referências utilizadas, conforme proposta dos trabalhadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valor por km: R\$ 2.5/Km - Valor por tempo: R\$ 0,3 por minuto. - Média da quilometragem diária: 172 km por dia, para uma jornada de 8 horas (conforme proposta) - Velocidade média: $172\text{km}/8 = 21,5$ km por hora <p>Cálculo para o valor hora:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valor hora do preço por km sugerido: $R\\$2.5 \times 21,5 = R\\$53,75/\text{hora}$ - Valor hora do tempo por minuto sugerido: $R\\$ 0,3 \times 60 \text{ min} = R\\18 - Valor total por hora: $R\\$53,75 + R\\$18 = R\\$ 71,75$ <p>Cálculo em relação ao salário mínimo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Salário mínimo: R\$ 6 hora - Proposta dos trabalhadores hora: R\$ 71,75 - Proporção em relação ao salário mínimo hora: $71,75/6 = 11,96\text{x}$ o salário mínimo. <p>Valor mensal para uma jornada de 44h semanais:</p> <ul style="list-style-type: none"> - $71,75R\\$ \times 44\text{x (semana)} \times 4 \text{ (mês)} = \mathbf{R\\$12.628,00}$

*Além do valor hora demonstrado para a categoria com preços menores, a proposta apresenta diferentes variáveis de precificação que deixariam o valor final muito acima de 12x o salário mínimo. De acordo com estimativas das plataformas, tal valor poderia subir para quase **18 mil reais mensais para uma jornada de 176 horas (44h semanais)** se considerarmos os demais critérios colocados pelos trabalhadores, presentes na tabela 1.*

*Para além de valores extremamente altos de tais critérios, não se observa relação com a parte de custos oferecida, considerando que se subtrairmos todos os custos elencados pela bancada dos trabalhadores, ainda assim **teremos um ganho líquido hora de 7.25x o salário mínimo hora** apenas utilizando o critério do valor por km e tempo da categoria mais barata, ou seja, sem*



considerar nenhum dos adicionais elencados acima. Tal remuneração estaria acima do piso de inúmeras categorias, como enfermeiro auxiliar (R\$ 2.375) ou jornalista (R\$ 2.860), entre outros.

*Ressalta-se que com tais valores a demanda pelo serviço seria drasticamente impactada: as pessoas que consomem esse serviço passariam a utilizar outros meios de locomoção menos caros, incluindo o táxi, **o que poderia reduzir de tal forma o volume de solicitações que a operação não tenha mais escalabilidade e cesse de funcionar.** Ainda que os motoristas passem a receber um valor alto por uma única viagem, passariam a receber pouquíssimas ou nenhuma solicitação pelo seu serviço.*

Além disso, as empresas apontaram que "a proposta de ganhos dos trabalhadores estavam separadas em categorias utilizadas apenas por um aplicativo (Uber), enquanto a regulamentação trataria de todos aplicativos que operam no território brasileiro. Tais regras não teriam aplicação para aplicativos que não trabalham com tais categorias e tenham modelos de negócios distintos. Além disso, as categorias e modelos de negócios podem mudar ao longo do tempo, o que tornaria a regra inadequada ou inócua".

As empresas também argumentaram que os custos elencados com veículos não correspondem aos custos médios dos veículos cadastrados nas plataformas, assim como àqueles praticados pelo mercado¹, o que levou a todas as bancadas do GT a estudarem formas de documentar as fontes de custos que seriam utilizadas para chegar a um possível entendimento sobre as referências a serem adotadas. Adicionalmente, as empresas apresentaram contestações sobre a metodologia utilizada pelos trabalhadores, já que era diferente do que a bancada das empresas utilizava, como consta a seguir na proposta apresentada pela Amobitec.

Por fim, as empresas concordaram com a iniciativa dos motoristas de encontrar uma realidade média nacional dos custos. Isso porque seria operacionalmente e tecnicamente inviável aferir, de forma absoluta o valor dos custos especificamente incorridos por cada motorista durante o exercício do trabalho intermediado pelas plataformas, tendo em vista o número considerável de variáveis envolvidas (por exemplo, marca e tipo de veículo, ano de fabricação, combustível utilizado, consumo do motor etc.) e a complexidade do seu cálculo. A fim de ser útil e operacionalizável, as partes concordaram que a contabilização dos custos deveria buscar cenários de referência que se aproximem ao máximo possível da realidade média de custos de operação dos motoristas que atuam por meio das plataformas no Brasil.

IV. Contraproposta das empresas

¹Entre os pontos, as empresas argumentaram que o modelo de veículo utilizado não era o mais comum no cadastro das plataformas, assim como a depreciação da proposta dos trabalhadores foi calculada em cima de um veículo zero, sendo que a média dos veículos cadastrados nas plataformas é superior a 6 anos. Além disso, depreciação utilizada (20% ao ano) não considera o critério do valor de revenda, o que na prática deixaria um veículo com 5 anos sem nenhum valor, o que não ocorre na realidade.

A bancada das empresas propuseram que os ganhos mínimos deveriam ser proporcionais ao salário mínimo nacional, já deduzidos os custos da atividade, sugerindo alguns princípios metodológicos para o cálculo:

1. Pagamento da hora efetivamente e comprovadamente trabalhada. Para fins de cálculo dos ganhos mínimos, deve ser considerado o período efetivamente em viagem. Em geral, tal período compreende o tempo de deslocamento até o passageiro e o tempo de transporte do passageiro ou mercadoria até o seu destino.

O tempo meramente logado na plataforma não pode ser considerado para fins de ganhos, por diversas razões, dentre elas: (i) a possibilidade dos trabalhadores e trabalhadoras se encontrarem logados, mas inativos na prática, devido a outras atividades pessoais ou até mesmo no exercício de outros trabalhos, dado o caráter de complemento de renda que os aplicativos têm para parcela significativa desses trabalhadores, ii) a possibilidade dos trabalhadores e trabalhadoras estarem logados em diversas plataformas simultaneamente e alternando viagens entre elas; e (iii) a possibilidade dos trabalhadores e trabalhadoras recusarem solicitações de viagem, ou cancelarem após terem aceito, sem que haja qualquer controle sobre o tempo que permanecem logados.

2. Ganhos reais que considerem os custos aproximados e médios de operação nacional dos trabalhadores.

3. Cálculo dos custos utilizando parâmetro de custo proporcional. O cálculo dos custos de operação deve ocorrer de maneira proporcional ao tempo ou aos quilômetros efetivamente dirigidos em viagens intermediadas pelas plataformas. Como os veículos são utilizados para muitas finalidades distintas além da realização de viagens intermediadas pelas plataformas, é indispensável separar os custos efetivamente associados ao trabalho via plataformas dos demais usos, especialmente aqueles de cunho meramente pessoal.

4. Custos estritamente essenciais para a operação. Os custos contemplados pela proposta são aqueles considerados essenciais e diretamente relacionados ao trabalho do motorista.

5. Verificação mensal agregada dos ganhos mínimos. Tendo em vista que as diversas plataformas existentes possuem modelos de negócio e precificação distintos e competem entre si por clientes (motoristas, entregadores e usuários), além do fato de que os ganhos por corrida e entrega têm variações ocasionadas por fatores como a demanda, é imprescindível que a verificação da aplicação dos valores mínimos estabelecidos para os ganhos ocorra de forma mensal. Assim, os ganhos mínimos não seriam verificados por viagem ou por dia, mas de forma agregada ao fim de cada mês, quando cada motorista ou entregador não poderá ter recebido, em média, menos do que o valor mínimo

estipulado por hora efetivamente trabalhada. Havendo diferença, as plataformas ficam obrigadas a repassar a complementação.

Em relação ao ponto 5, este mecanismo permite que uma regra de ganhos mínimos possa ser cumprida sem que haja interferência na livre concorrência e livre iniciativa: cada operadora de aplicativo atuante nesse mercado poderia optar pelo modelo de operação e estratégia comercial (uso de preço dinâmico, modelo de assinatura, precificar por km ou por categoria de veículo etc.) que achar mais eficiente, contanto que, na verificação agregada, cumpra a garantia de ganhos mínimos.

Diante de tais premissas, as empresas apresentaram em 14/08/2023 uma proposta de **R\$15,60 a hora efetivamente trabalhada**, composto por um ganho de R\$6,00 líquido, proporcional ao salário mínimo hora vigente em 2023, e R\$9,60 para cobertura de custos, conforme a seguinte parametrização:

Tabela 4 - Proposta de custos da Amobitec			
Item de custo	Fator de custo	Fonte (Agosto de 2023)	Dado utilizado ¹
Celular	Plano de celular	Preço de mercado	Plano Claro Controle 15GB (R\$50/mês)
Veículo	Modelo	Maior representatividade dos Registros nas Plataformas	ONIX HATCH 1.0 12V Flex 5p Mec.
	Ano do veículo (ano)	Maior representatividade dos Registros nas Plataformas	6 anos
	Depreciação do veículo (% ano)	Tabela Fipe (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas)	6,50%
	Consumo (Km/L)	Tabela Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia)	12,9
	Preço do combustível (R\$/L)	Tabela ANP (Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e	5,09

		Bio Combustíveis)	
	Manutenção	Pneus - preço de mercado	Pneus (R\$1.500 60,000Km)
		Revisão - preço de mercado	Revisão (R\$4.216 60,000Km)
Utilização	Velocidade média (km/h)	Para transporte de passageiros: relatório mais recente sobre velocidades da CET-SP.	19 km/h para transporte de passageiros. Essa velocidade não se aplica para a modalidade de entrega por veículos quatro rodas.

1 - Valores de itens com preço de mercado foram avaliados em Agosto de 2023

Nessa proposta da bancada das empresas, todos os custos foram convertidos para um valor relacionado à hora efetivamente e comprovadamente trabalhada, para fins de comparação com o salário mínimo. Os custos cuja métrica são os quilômetros (ex. gasolina, manutenção) foram transpostos para valor/hora por meio da velocidade média e os custos por tempo (ex. depreciação), para a devida apuração do custo da hora, excluindo o tempo de uso pessoal.

Posteriormente, no final de Agosto de 2023, o Movimento Inovação Digital (MID), outra associação das empresas, que também participou do GT, apresentou proposta no valor de R\$17 a hora em viagem para o transporte individual privado, mas sem o racional dos custos em consideração.

V. Crítica dos trabalhadores à proposta das empresas

A bancada dos trabalhadores rejeitou a proposta das empresas, trazendo as seguintes considerações para a discussão:

1. Subestimação dos custos. A bancada dos trabalhadores argumentou que poucos custos inerentes à atividade foram considerados (como alimentação, lavagem semanal, cabos e carregadores, licenciamento, imposto, entre outros). De acordo com a bancada, o patamar mínimo de ganhos deveria considerar esses outros pontos para que o motorista não tenha prejuízo na hipótese de que seu rendimento se limitasse ao valor mínimo. Além disso, manifestaram que os custos podem sofrer variações regionais, acima das estimativas previstas na proposta.

2. Tempo à disposição (tempo logado). A bancada dos trabalhadores criticou que a proposta das empresas não levava em consideração o tempo à disposição, a despeito das considerações das empresas sobre a impossibilidade da sua contabilização. Isso porque, como a proposta de ganhos mínimos seriam apenas sobre o tempo ativamente atendendo corridas (conforme

especificado acima), os seus ganhos acabariam sendo inferiores pela hora trabalhada. A alegação reside no fato de que não existe o cenário do motorista estar constantemente em viagem, ainda que aceite todas as corridas, o que, na prática, resultaria em um piso inferior.

3. Descanso semanal remunerado. O cálculo do valor hora feito pelas empresas não considerou o descanso semanal remunerado. Isso porque, o valor líquido de R\$6 a hora, apresentado pelas empresas na composição da proposta de R\$15,60, considerava uma jornada mensal de 220 horas, ou seja, o valor do salário mínimo de 2023 (R\$1.320,00) dividido por 220, o que resulta nos R\$6. Entretanto, no regime CLT, a jornada mensal de 220 horas já considera o descanso semanal remunerado, o que faz com que, na prática, o número de horas mensais trabalhadas para uma jornada de 44h semanais seja de 176 e não 220 horas. Nesse sentido, o valor mínimo hora precisaria considerar tal divisão.

4. Risco econômico. Os trabalhadores também destacaram que, apesar dos motoristas terem a posse ou propriedade dos veículos e utilizá-los em muitas finalidades distintas para além da realização de viagens intermediadas pelas plataformas, o risco econômico da atividade profissional recai sobre o trabalhador. Por exemplo, os gastos associados a imprevistos com o veículo (acidentes, falha mecânica etc.) que necessitem de conserto ficam às custas do motorista. Para mitigar esse efeito, seria importante incluir o seguro do veículo.

VI. Segunda proposta das empresas

Diante das críticas dos trabalhadores, as empresas apresentaram uma segunda proposta de ganhos em 29/08/2023. A Amobitec incorporou as críticas na nova proposta de ganhos mínimos, de forma a incluir quase a totalidade dos itens de custo e auxílios elencados na proposta de ganhos mínimos da bancada dos trabalhadores, totalizando **R\$21,22 como piso por hora trabalhada.**

Entretanto, mantiveram-se os mesmos princípios e métodos de cálculo apresentados anteriormente pela Amobitec. Sendo assim, os trabalhadores refutaram novamente a proposta das empresas sob o argumento de que principalmente os pontos 2 e 3, das críticas realizadas sobre a metodologia das empresas, não haviam sido considerados na nova proposta.

VII. Acordo final sobre ganhos

Durante setembro de 2023, as bancadas do GT Tripartite se reuniram para tentar buscar um consenso relativo às divergências sobre as propostas apresentadas. Depois de muitas discussões, a Amobitec concordou em conceder nas críticas elencadas pela bancada dos trabalhadores, e as partes desenharam uma proposta intermediária, que considerou:

1. Salário mínimo líquido descontados os custos;
2. Incorporação da totalidade dos itens dos custos elencados pela bancada dos trabalhadores, inclusive aqueles para reduzir o risco econômico apontado;

3. Inclusão do descanso semanal remunerado no valor da hora trabalhada;
4. Liberdade operacional das empresas, para que o mínimo não seja um tabelamento de preços;
5. Incremento sobre os custos para contemplar a crítica dos trabalhadores sobre o tempo que estariam logados, mas sem estar em viagens, assim como variações regionais para os itens de custos utilizados como referência (ver tabela abaixo).

O ponto 5 foi adotado para contemplar custos e críticas das bancadas dos trabalhadores que apresentam variações imponderáveis para o cálculo. Por três razões principais: i) impossibilidade de calcular o tempo entre viagens, considerando que os profissionais têm a liberdade a autonomia de rejeitar viagens ou deixar o app ligado sem trabalhar efetivamente (esse tempo não há como ser calculado como à disposição); ii) a possibilidade dos trabalhadores poderem usar múltiplas plataformas simultaneamente; iii) variação imprevisível dos itens de custo, se apurados regionalmente.

Assim, após muita negociação, chegou-se a um entendimento para realizar um acréscimo sobre o valor da proposta de ganhos mínimos apresentada pelas empresas, para contemplar os pontos 1 ao 5 acordados, **aumentando o valor da proposta de R\$21,22 para R\$32,10**. Desses, **R\$8,03 seriam considerados como ganhos líquidos** (proporcional a um salário mínimo por hora de 2024, adicionando o descanso semanal remunerado) **e R\$24,07 para a cobertura dos custos na execução da atividade**.

Para elaboração da proposta foram considerados os seguintes itens e parâmetros de referência, elencados na planilha abaixo, elaborada no âmbito das discussões do GT, em Setembro de 2023.

Tabela - 5: Referência dos custos para construção da proposta (setembro 2023)			
Item de custo	Fator de custo	Fonte	Dado
Celular	Plano de celular	Preço de mercado	R\$130/mês
	Carregador de celular, cabo e suporte	Proposta da bancada dos trabalhadores	R\$100/ano
	Seguro Celular	Preço de mercado	R\$45/mês
Veículo	Modelo	Maior representatividade dos Registros nas Plataformas	ONIX HATCH Joy 1.0 8V Flex 5p Mec
	Ano do veículo	Maior representatividade dos Registros nas Plataformas	6 anos
	Depreciação do veículo	Tabela Fipe	6,5% a.a.
	Consumo	Tabela Inmetro	12,9 km/L

	Preço do combustível	Tabela ANP (média 2023)	R\$5,50/L
	Pneu	Preço de mercado (vida útil)	R\$R\$1.500/60.000km
	Revisão (incluindo troca de óleo)	Preço de mercado (revisão a cada 10.000km)	R\$4.216/60.000km
	IPVA*	Conforme Estado de SP (alíquota)	4% do valor do veículo / ano
	Licenciamento DPVAT*	Conforme Estado de SP (licenciamento e DPVAT)	R\$165/ano
	Seguro	IPSA da Tex	6,6% do valor do veículo
	EAR	Conforme Estado de SP (válido por 10 anos)	R\$ 136.14
	Limpeza	Proposta da bancada dos trabalhadores	R\$60/lavagem 1x /semana
Diversos	Custo saúde e odontológico.	Proposta da bancada dos trabalhadores	R\$90/mês
	Alimentação	Valor de mercado comercial / Prato Feito	R\$31.10/dia
Utilização	Velocidade média	Relatório mais sobre velocidades da CET-SP.	19 km/h velocidade média para veículo de quatro rodas.

Todos os custos foram convertidos para um valor relacionado à hora para fins de comparação com o salário mínimo e compatibilidade com o sistema previdenciário. Os custos cuja métrica são os quilômetros (ex. gasolina, manutenção) foram transpostos para valor/hora por meio da velocidade média e os custos por tempo (ex. depreciação), para a devida apuração do custo da hora, excluindo o tempo de uso pessoal.

VIII. Considerações finais

O ganho mínimo foi possível dentro de um modelo de concessões recíprocas e somente pode ser mantido como proposta aceita pelas partes, com a manutenção dos demais pontos negociados; trazendo segurança jurídica das empresas e direitos e proteções para os trabalhadores.

Como se trata de um piso e não um teto, a proposta eleva o patamar mínimo de remuneração que atualmente existe. Embora muitos motoristas já ganhem valor acima do piso acordado,



diversos outros apresentam ganhos inferiores, principalmente em cidades afastadas dos grandes centros urbanos, cuja demanda pelo serviço é menor, assim como o custo de vida. Para esses casos, as empresas terão que efetuar complementação, garantindo um padrão mínimo de vida a esses trabalhadores.

Considerando a abrangência da proposta sobre os custos considerados, encerra-se qualquer possibilidade de trabalhadores dessa categoria terem prejuízos econômicos, independente da plataforma utilizada. Não apenas isso, mas garante-se um ganho líquido mínimo proporcional ao piso constitucional, reajustado anualmente. Para o caso dos trabalhadores que hoje já ganham mais do que o piso, seus ganhos continuarão acima, assegurado pelo próprio impedimento às empresas em restringirem ofertas de viagem para os motoristas que tenham atingido o mínimo, previsto pelo Projeto de Lei Complementar 12/2024.

Por fim, as empresas continuarão com a liberdade de operação, para implementar diferentes estratégias como preço dinâmico, modelo de assinatura, precificar por km, preços diferentes para categorias distintas etc, desde que respeitem o valor mínimo de remuneração.