



**SENADO FEDERAL**  
**SECRETARIA-GERAL DA MESA**  
**SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR**

**REUNIÃO**

12/09/2023 - 2ª - Frente Parlamentar Mista em Defesa dos Mototaxistas e Motofretistas

**O SR. PRESIDENTE** (Zequinha Marinho. PODEMOS - PA. Fala da Presidência.) - Boa tarde a todos. Obrigado pela presença de cada um.

Declaro aberta a 2ª Reunião, de 2023, da Frente Parlamentar Mista em Defesa dos Mototaxistas e Motofretistas, que se realiza nesta data, 12 de setembro de 2023.

A presente reunião conta com a presença dos convidados do Ministério da Saúde, do Sest/Senat, do Ministério da Previdência Social e destina-se à realização de audiência pública com os seguintes objetivos: fomentar o debate sobre a segurança e direitos para a atividade profissional de mototaxista e motofretista, conhecer e debater sobre novas legislações, correto?

Eu quero aqui nominar os que já estão presentes, dos que foram convidados: Deputada Andreia Siqueira, lá do nosso Estado do Pará, cidade de Tucuruí. Lá tem um peixe no saco, tucunaré no saco. No dia em que vocês forem lá, por favor, peçam. É simplesmente extraordinário. Bem-vinda, Deputada.

Luis Otávio Miranda, Consultor Técnico do Ministério da Saúde. Quem é? *(Pausa.)*

Por favor, tome lugar aqui. Por gentileza.

Benedito Adalberto Brunca, Diretor do Departamento de Regime Geral de Previdência Social do Ministério da Previdência. Quem é? *(Pausa.)*

Venha para cá também, por favor.

Roberto Dal Col Filho, Coordenador-Geral de Cadastro do INSS. Quem é? *(Pausa.)*

Por gentileza também, Roberto.

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Zequinha Marinho. PODEMOS - PA) - Encheu já? Todo mundo? Maravilha.

Nós temos outros convidados: o Felipe Espíndola Carmona, que representa a Fenamoto (Federação Nacional dos Mototaxistas Profissionais e Autônomos); temos também aqui, que foi convidada, a Adriana Bezerra Santos, Coordenadora-Geral de Legislação e Normas do Ministério da Previdência; também foi convidado Christian Anderson Riger, Analista Sênior da Gerência Executiva de Desenvolvimento Profissional Sest/Senat; e Andrea Cavalcanti, Gerente Executiva de Relações com o Poder Público da CNT. E essa estava, está aqui. Onde é que está a Andrea? *(Pausa.)*

Um, dois, três. Sente-se aqui na bancada, senão vão lhe dar um emprego de jornalista ali, assessora da Comissão.

Gostaria de registrar a presença aqui, com muita alegria, dos representantes do segmento: João Garcia de Souza. Quem é o João? *(Pausa.)*

Fique em pé, João. Bem-vindo. É de Rondonópolis, no Mato Grosso.

Marcelinho do Pátio, membro do Sindicato de Rondonópolis. Cadê o Marcelinho? *(Pausa.)*

Isso, Marcelinho, bem-vindo.

Valdson Coelho Pessoa, membro do Sindimotos, também de Rondonópolis. Muito obrigado, bem-vindo.

E Eliseu do Nascimento, também do Sindimotos, de Rondonópolis. É o cinegrafista, não é? *(Pausa.)*

Está bom. Essa turma representa todo mundo, Brasil afora. Está faltando aqui o Nonato, que deve ser seu amigo. O Nonato se enrolou, porque ele marca a audiência e não vem à audiência, não é?

Vamos lá. Antes de passar a palavra aos nossos convidados, comunico que esta reunião será interativa, transmitida ao vivo e aberta à participação dos interessados por meio do Portal e-Cidadania na internet.

Na exposição inicial, cada convidado poderá fazer o uso da palavra por até cinco minutos.

Vamos baixar o som só um pouquinho? *(Pausa.)*

Por até cinco minutos.

Com a palavra... Inicialmente, quero convidar...

*(Intervenção fora do microfone.)*

**O SR. PRESIDENTE** (Zequinha Marinho. PODEMOS - PA) - Não chegou ainda, não é?

O Espíndola, o Felipe, não chegou. Nós vamos ouvir então, para trazer a sua palavra e economizar tempo... Porque, se aparecer todo mundo, a gente pode chegar à madrugada.

Vamos ouvir, então, o primeiro expositor, Sr. Luis Otávio Miranda, Consultor Técnico do Ministério da Saúde.

Por favor, Luis Otávio.

**O SR. LUIS OTÁVIO MIRANDA** - Obrigado, Senador. Boa tarde! Em nome da nossa Secretária de Vigilância e Saúde, Dra. Ethel, é um prazer, a gente agradece o convite.

Pelo Departamento de Análise Epidemiológica, nós vamos trazer aqui algumas reflexões para provocar a discussão. Agradeço, mais uma vez, Senador, em nome do nosso departamento, o convite. A nossa participação ativa vai ser muito boa. Podem contar com a gente nessa frente, nós vamos contribuir com o que for possível.

Bom, o nosso departamento, em linhas gerais, trata dos agravos não transmissíveis, onde estão os chamados sinistros de trânsito e outros agravos à saúde. Esse agravo à saúde, particularmente o de trânsito, representa um percentual significativo das chamadas causas externas. De quase 70% de todas as mortes por ano, dos mais de 1,6 milhão de brasileiros que morrem todos os anos, com exceção da pandemia do coronavírus, que foi atípica, 60% morrem de doença crônica não transmissível. O restante tem um percentual bem alto respondendo por três causas: homicídio, trânsito e suicídio. Esses são os três principais componentes. Nosso departamento cuida exatamente da vigilância desses fatores, então é uma área bem complexa.

As estratégias que nós utilizamos no departamento para o enfrentamento desses agravos são fundamentalmente essas três. O nosso plano de ação está disponível no *site* do Ministério da Saúde, por favor, e tem um componente específico, que é uma meta ousada e voltada para a redução da mortalidade de motociclistas, até 2030; a nossa Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violência; a Política Nacional de Promoção da Saúde.

Quando do lançamento da frente, nós lançamos o primeiro boletim epidemiológico, está lá também disponível, que foi apresentado aqui no lançamento da frente, com o Cenário Brasileiro das Lesões de Motociclistas no trânsito de 2011 a 2021. E é esse cenário que a gente traz aqui para vocês com uma reflexão bem objetiva.

Esses são os óbitos declarados no período de 2011. Estou trazendo em primeira mão para vocês, foram disponibilizados semana passada, os dados preliminares para consulta pública. Estão lá no *site* do ministério, para consulta pública, os dados de 2022. São preliminares, mas estão disponíveis para o conhecimento público.

Então, o grupo motociclista, se você observar, ao longo desses anos, representa mais de 30% dos óbitos todos os anos, declarados, na Declaração de Óbito, em todo o país; os ocupantes de automóvel, que envolvem todos os veículos de quatro rodas; os pedestres, um número significativo; e os ciclistas.

E aqui eu vou deixar uma reflexão para vocês, que eu destaquei ali.

De acordo com a Lei 14.599, foi redefinido o marco de ação do Pntrans (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito), em que o ano de 2020 é o ano base. Então, nós já temos uma linha de base, 2020, e já temos dois anos para fazer uma reflexão importantíssima sobre esses óbitos declarados. Repito, aqueles 32 mil podem subir um pouquinho mais. É uma pena.

Com relação às internações, há um salto considerável ali, provavelmente com relação à pandemia - é o que pode explicar. Nós estamos investigando aquele salto absurdo ali de internações, de 187 mil para 210 mil. E, de novo...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. LUIS OTÁVIO MIRANDA** - ... os motociclistas representam um percentual muito alto de internações. Em geral, essas internações pelo país ficam cinco, seis dias, e um terço, um quarto disso vai a óbito, assim, em linhas gerais.

Aqui, um componente que é estratégico, que a gente considera estratégico para a gente avaliar, para todos nós aqui avaliarmos, é a taxa de mortalidade e de internação, Senador e demais participantes, do segmento motociclista- isso aqui já está fechado, é dado final, 2021. Vejam que a taxa de mortalidade, que é de 5,7% no Brasil, no Estado do Piauí é quase três vezes, quase quatro vezes mais. Da mesma forma como a internação é 6,1%, de novo, no Estado do Piauí é quase seis vezes a mais na taxa de internação. Então, são lesões graves que ocupam um leito hospitalar e, depois de cinco, seis dias, vai a óbito um percentual muito alto dessas pessoas.

Então, é um raio X inédito que nós estamos apresentando da taxa de mortalidade, que é o indicador universal pactuado pelas Nações Unidas. E a taxa de internação é um dado pouco conhecido, mas é um dado que pesa muito no Sistema Único de Saúde.

Aqui, eu fiz um recorte das regiões para destacar, e eu vou falar sempre aqui da preocupação que todos nós devemos ter com as Regiões Norte e Nordeste, que são as que têm a maior média de permanência de internação, acima da média nacional. Veja o tempo de permanência em que essa pessoa fica lá. O número de internações é extremamente alto. E aqui um dado inédito, porque o ministério atualizou a base dele em uma outra plataforma...

Pois, não, Senador.

**O SR. PRESIDENTE** (Zequinha Marinho. PODEMOS - PA) - Aquilo é dia?

**O SR. LUIS OTÁVIO MIRANDA** - É.

**O SR. PRESIDENTE** (Zequinha Marinho. PODEMOS - PA) - O número 5,2?

**O SR. LUIS OTÁVIO MIRANDA** - Exatamente.

Vejam que, no Norte e Nordeste, o tempo de permanência é maior. Não sabemos quanto disso vai a óbito, repito. Com a palavra as secretarias de saúde dos estados... Srs. Deputados e Senadores, é importantíssimo obter esses dados, essas informações de mortalidade e mobilidade para subsidiar projetos e discussões aqui.

Aqui a gente fez um recorte dos óbitos e das internações por local de ocorrência e aqui tem uma novidade. Vejam: a gente apresenta pela primeira vez os óbitos que acontecem no local do evento. MUITÍSSIMO ALTO. Vejam que nas Regiões Norte e Nordeste, de novo, o número de óbitos de motociclistas é muito alto, segundo os dados do Ministério da Saúde.

Então, esse destaque de Norte e Nordeste... A gente vai mostrar mais à frente um dado importante a partir dos marcos normativos que a gente vem discutir aqui. Antes de entrar no marco normativo que vocês conhecem, a gente vai fazer uma breve introdução, Senador, Deputados e demais participantes, que a gente considera importante para fundamentar talvez argumentos na justificativa de projetos, de possíveis projetos.

O primeiro deles é a Convenção de Viena sobre Trânsito Viário, de que o Brasil é parte contratante - muita gente diz que é signatário, mas na verdade é parte contratante. São 88 países hoje. Pouca gente conhece o texto, e muito desse texto nós já implementamos. Uma das questões base lá é que nenhuma parte contratante irá admitir no seu território um motociclista sem usar o capacete. Olha que interessante, já se previa a questão do capacete. E a resolução mais atual das Nações Unidas é essa em que o foco, pela primeira vez, é a preocupação geral das Nações Unidas com os condutores de motocicletas e ciclomotores. Particularmente eles pedem que os países adotem políticas para reduzirem acidentes relacionados com o trabalho. Olha que interessante! E eles estão aqui representando esses profissionais, não é?

E aqui é um desenho, só para ilustrar para quem não conhece. As Nações Unidas classificam os chamados motocicletas e ciclomotores no grupo dos veículos da Categoria L. Tem alguém aqui da Brasfilm que sabe muito bem. Então os veículos são classificados no âmbito das Categorias L, M, N e O. Então, veículos da categoria L são todos esses aí. Esses são os principais e fazem parte do nosso registro. Mas é o ciclomotor talvez o ponto de partida da discussão. Por que ele é um ponto polêmico? Porque ele foi pensado lá em 1968 como uma bicicleta motorizada, é esse o conceito. Está lá na definição. Todos os países que assinavam e ratificavam a convenção tinham que admitir uma coisa: "Você admite isso no seu território como bicicleta ou como motocicleta?". Todos os países tinham, por obrigação, de declarar isso. Todos os países, inclusive o Brasil, que declarou, em 1968, que o ciclomotor daquela época e o de hoje, moderno, equipara-se à motocicleta. Só que isso ficou muito mal colocado no Código de Trânsito de 1998 a 2015, que remetia a fazer o registro. Então, só a partir de 2015 que passou para o Detran.

Então, a primeira reflexão é: quantos ciclomotores não estão registrados nesse país? A segunda reflexão: será que o veículo não registrado, sem placa, impacta na mortalidade, na morbidade? Não sabemos. É uma preocupação assim comum de o Ministério Público cobrar dos órgãos de trânsito. Eles recolhem todas aquelas motos que estão sem placa. A culpa é das motos que estão sem placa. Retiram todas as motos que estão sem placa, e está todo resolvido o problema? Não. Então não existe uma relação disso com a mortalidade, com a morbidade. O que por trás disso é a habilidade do condutor, seja ele profissional ou não, de conduzir o veículo. Porém, tem uma responsabilidade do Estado de garantir a legalidade daquilo. É lógico.

Bom, e aqui é um dado de frota e habilitação.

Vejam esse, que é o dado de junho, que está na página da Senatran -, e de novo a preocupação: o Norte e o Nordeste. O Nordeste particularmente tem quase a metade da frota de ciclomotor registrada - registrada. Nos últimos meses, esse registro foi bem discreto. Então provavelmente há muito sub-registro pelo país. Vocês, que trabalham nisso lá no Mato Grosso, devem ver muitos veículos sem estarem registrados. Mas o que chama a atenção é que os veículos da categoria L, os três principais - motocicletas, bicicletas e ciclomotores -, representam quase 50% nas Regiões Norte e Nordeste, registrados. Nós fizemos um estudo no Pará - eu sou do Pará, viu, Deputado? Viu, Senador? -, no Detran, e constatamos que havia uma estimativa de sub-registro, que não era em Tucuruí, em Santarém, Breves e em mais uma cidade, Itaituba, em 2001, de cerca de 15% a 20%, tá?

Bom, e aqui, com relação à outra preocupação também, que remete à base de vocês. Vejam que, diferente do Sudeste, do Sul, do Centro-Oeste, o Norte e o Nordeste, se somarmos tudo o que tem de categoria A, têm mais veículo do que gente habilitada. Está aí. Está declarado. Os sistemas declaram isso. Isso nunca foi discutido. Eu coloco aqui para discussão: tem mais veículo registrado do que condutor habilitado. Isso precisa ser considerado. Estou trazendo, pela primeira vez, esta discussão: o que pode representar 3 milhões e tanto de veículos na Região Nordeste e só 2 milhões e pouco condutores habilitados, segundo os dados dos departamentos de trânsito? Esse dado, Senadores e Deputados, demais, merece um olhar com mais carinho.

Outro aspecto importante foi o avanço da sinalização de trânsito para recepcionar motocicleta ou motociclista, seja ele o trabalhador profissional ou não, muito discriminado, mas se avançou muito pouco.

Há dois avanços que a gente considera importantes. Um, muito tímido, que está no art. 80 do CTB e que foi difícil avançar, o exemplo mais emblemático é a faixa azul de São Paulo - se tiver alguém aqui de São Paulo. Terminou agora, em agosto, mês passado, a experiência da faixa azul. Não sabemos se é importante que o Senado, o Congresso saiba qual foi o resultado dessa sinalização experimental.

Depois de muitos anos, uma alteração significativa, que vocês que trabalham vão avaliar melhor, é a chamada "área de espera". O que significa isso, na prática, vocês sabem melhor do que nós, vocês podem avaliar melhor do que nós. É uma mudança significativa. Foi a primeira vez que acontece na nossa lei.

Com relação ao uso do capacete, não tem nenhuma novidade.

A única novidade é que muita gente entende que o dispositivo retrorrefletivo na parte lateral e traseira tem que ser só para vocês profissionais. Bom, as evidências são muito robustas: não usar capacete impacta no óbito e nas lesões, de acordo com aquele percentual. A OMS ratifica, revisitou e confirma esses dados.

Uma das nossas pesquisas mostrou um outro dado preocupante, Senadores, Deputados e presentes. A Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar de 2019, que a gente vai fazer novamente, constatou uma coisa interessante, na faixa etária de 13 a 17 anos, que é esse foco em que a gente faz a pesquisa: em média, verifiquem o percentual de escolares que declararam que conduziram algum tipo de veículo, motocicleta ou não. Mas eles declararam. Vejam de novo a Região Norte e Nordeste com uma alta prevalência.

*(Soa a campainha.)*

**O SR. LUIS OTÁVIO MIRANDA** - O que chama a atenção é que nós usamos uma pergunta nova: quantos desses usaram capacete? De novo, as Regiões Norte e Nordeste até que foram boas, mas foram abaixo das demais, à exceção do Rio de Janeiro, que saiu um pouco do corte ali, 74%. É uma reflexão que precisa ser feita.

Outro dado importante foi essa mudança que houve no art. 244, que dispensa comentário aqui.

Da atividade profissional, nós pontuamos as quatro principais normas: talvez a mais importante, que é uma das mais conhecidas, inclusive fora do país, a Lei 12.009; a Lei 12.436; a Lei 12.997; e a lei que perdeu o efeito depois do fim da pandemia, a 14.297. Essas, nós avaliamos como sendo os quatro marcos importantes.

Talvez a lei que proíbe a entrega rápida tenha passado despercebida por muitos.

E o que vai acontecer? Vocês sabem melhor do que nós o efeito disso. Se alguém fez estudo sobre ela, não sabemos.

Por último, esse dado da Pnad Contínua, que está na Carta de Conjuntura do Ipea, mostrou uma coisa preocupante, que vocês sabem, vocês profissionais sabem. Houve uma migração altíssima de pessoas, de determinadas atividades, para entregas de diversos tipos de produtos. Vejam que de 3,3%, em 2016, aumentou para 20,9% o percentual de pessoas que passou a usar a motocicleta para fazer entrega de alguma coisa. Não sabemos quanto isso representa, quantos profissionais temos trabalhando, que tipo de atividade, se vocês estão nesse meio. Não sabemos. Mas, de 25 mil, passou para 322 mil. Isso precisa ser investigado.

Por fim, os pontos de atenção que a gente colocou aqui para finalizar. A gente considera, Senador, Deputados e demais, para nós do ministério, duas, daquelas quatro políticas, talvez as mais importantes, ou assim, de prioridade. A Lei 12.009 - e não foi feita nenhuma avaliação dela até hoje -, e a Lei 12.997. E a gente destaca aqui o decreto que foi definido há pouco. Até, conversando com um colega lá do Ministério do Trabalho, ele disse assim: "Como é que vocês estão discutindo isso lá? Vocês devem saber, não é? O que está sendo discutido nesse grupo de trabalho? E a gente tem interesse em tentar acompanhar, junto com o Ministério do Trabalho, se tem alguma demanda que vai aparecer para o Ministério da Saúde?"

A segunda questão que eu vou destacar aqui talvez seja pouco conhecida, Senador, inclusive do Congresso. Como eu disse, todos os países declararam, no ato da ratificação da convenção, que assimilavam o ciclomotor à bicicleta. Sabe qual foi o país que mudou essa declaração? O Brasil. Está ali. Essa declaração foi feita em 1985 e está até hoje nas Nações Unidas. Nós estivemos lá no passado, e o Itamaraty não sabia. Não sabia. "Ah, mas a legislação de vocês mudou". Então caiu isso. Então nós já estamos providenciando, junto com a Ministra e com a Secretária de Vigilância, que o ministério proponha ao Contran que o Itamaraty encaminhe ao Secretário-Geral da ONU, que é o depositário da declaração, a retirada dessa declaração. Isso foi numa época em que muito se apelou para que o ciclomotor se equiparasse à bicicleta. Então, o ciclomotor hoje, para fins de circulação internacional, equivale à bicicleta.

Vou citar um exemplo bem prático. É pouco provável que aconteça. Temos uma ponte com a Guiana Francesa, território francês, parte contratante da mesma convenção. O francês que vier num ciclomotor de lá, pela convenção, sem capacete, sem habilitação, aquele veículo que está em circulação internacional é tratado como uma bicicleta. O pessoal que mora lá em Macapá deve saber disso.

Outro ponto é a revisão do Pnatrans. São várias ações. Várias ações... Nós já fizemos esse movimento de trabalhar essa revisão, mas tem uma que chama a atenção, que ficou muito mal redigida, que é a da fiscalização, a Ação 6020. Ficou muito genérica. Não há, por exemplo, uma ação específica de fiscalização pelo não uso do capacete. Não tem no Pnatrans. Nós corrigimos isso. Já fizemos essa correção.

Outra é a municipalização, Senador. E aqui uma novidade. Tem alguém do Mato Grosso do Sul aí? Primeira novidade, que poucos ainda perceberam. O Mato Grosso do Sul, na semana passada, foi o primeiro estado brasileiro em que todos os municípios têm um trânsito municipalizado; pelo menos, está ali.

O que isso significa, Senador, não sabemos. O que isso significa, para vocês, profissionais que são do Estado do Mato Grosso? Não sabemos também. Então, isso pode ser um indicador interessante, do ponto de vista político, mas 1.860 municípios pode ser algo significativo. E esses problemas todos que estão ocorrendo aí também se agrupam e se somam às outras questões.

O outro trata dos planos de mobilidade urbana, porque mais um adiamento foi feito. A Medida Provisória 179 adiou novamente. Já está aí no prazo dos 120 dias dela, que tem quase 70 dias.

E essa preocupação final com a revisão dos limites de potência e velocidade dos equipamentos de mobilidade autopropelidos.

O que chama atenção, hoje, com essa redefinição, que é uma preocupação das Nações Unidas, não tem um marco ou uma métrica internacional... Não tem. Nós estamos contribuindo, inclusive, nessa discussão global. O que chama atenção é esse veículo. Particularmente esse. Pode ser um brinquedinho, como dizem, mas pode estar, por trás, um ciclomotor com cara de motocicleta.

Quanto aos acordos bilaterais e regionais, Senador, acho que é importante vocês retomarem isso e revisarem esses acordos, particularmente esse com a França, que é recente. Nós não sabemos o impacto dos condutores do território francês para o Brasil, particularmente do Amapá, e do Amapá para lá.

Quanto ao reconhecimento de carteira de habilitação, tem gente que não sabe identificar ou reconhecer uma carteira de motorista. Tivemos que fazer três acordos. Passamos pelo Congresso três acordos com três países.

Não precisa fazer isso. Nós temos uma convenção que estabelece um padrão de carteira, mas chegou para vocês isso aqui.

Era isso.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Zequinha Marinho. PODEMOS - PA) - Valeu. Extrapolou muito o tempo, mas foi uma aula e tanto.

Vamos ouvir o outro lado do Governo, o que trata da saúde. Quando tem um problema de saúde ligado à questão pública, está ali. Do outro lado, também ligado ao Governo e à sociedade, a Previdência, quando o cara escapa. Quando morre, já encerra ali.

**O SR. LUIS OTÁVIO MIRANDA** - Não, continua com a família.

**O SR. PRESIDENTE** (Zequinha Marinho. PODEMOS - PA) - Com a família.

Adalberto Brunca, vamos lá.

Vamos ver se a gente economiza tempo para correr.

**O SR. BENEDITO ADALBERTO BRUNCA** - Boa tarde.

Gostaria de saudar o Senador Zequinha Marinho, a Deputada Andreia Siqueira, meus colegas da Previdência que estão aqui e todos os representantes da Fenamoto, que vou saudar, apesar de não estar presente, na figura do Nonato.

Nós tivemos, recentemente, com o Nonato, o Euclides e a Madalena, da assessoria do Senador Zequinha, debatendo essas questões a respeito da filiação à Previdência Social. A gravidade dos dados trazidos aqui pelo Ministério da Saúde dos riscos associados ao exercício de atividade profissional, além das questões do uso da moto e de todo o conjunto de veículos enquadrados dentro desse patamar, no transporte público, para realização das atividades, impõe que, no caso da Previdência Social... E esse era o intuito de estarmos aqui debatendo, e o meu colega vai complementar, o Roberto Dal Col, junto com a Sandra, que estará trazendo aqui um conjunto de informações, porque elas estão presentes, estão na nossa legislação, estão no site, estão no programa de educação previdenciária, e o intuito de estarmos aqui é colocarmos à disposição o Ministério da Previdência, o programa de educação previdenciária, no país inteiro, para esclarecer os procedimentos necessários para que os trabalhadores possam estar protegidos.

Aquele trabalhadores, no conjunto das atividades descritas pelo Luis Otávio, que sofrem acidentes e são filiados da Previdência Social têm um conjunto de proteções que, no início, nos casos de risco, são o benefício por incapacidade temporária, que a gente chamava de auxílio-doença até pouco tempo; têm a aposentadoria por invalidez, que agora é o benefício por incapacidade permanente... A pessoa que seja contribuinte, que esteja filiada, esteja regularmente contribuindo, estará amparada no momento em que estiver afastada para recuperação da sua capacidade de trabalho, se for temporário, ou passará a receber a incapacidade permanente, a chamada aposentadoria por invalidez, para prover sua subsistência na situação em que seja irreversível a sua condição.

O senhor comentava há pouco, se ocorre, infelizmente, o falecimento, se encerra a situação. Não, para a Previdência começa a questão do pagamento da pensão por morte aos dependentes, esposa e filhos até 21 anos ou maiores de 21 anos, se os dependentes forem incapazes para os atos ou pessoas com deficiência.

O que é importante? Na verdade, nós temos um grupo de trabalho, que foi mencionado, e agora, neste momento, está ocorrendo uma reunião lá no Ministério do Trabalho a respeito dos aplicativos, e isso em parte pode justificar um pouco da ausência de alguns representantes aqui, mas é importante que nós tenhamos em mente que a parte dos aplicativos está lá em debate, mas, para a maioria dos trabalhadores que executam suas atividades, sobretudo o mototaxista e o motofrentista...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. BENEDITO ADALBERTO BRUNCA** - ... que executa suas atividades, ele pode se inscrever, ele deve se inscrever, porque ele exerce uma atividade obrigatória, ele tem as formas de realização dessa inscrição e da contribuição mensal, e o meu colega vai detalhar a forma das inscrições que existem, porque, nesse momento em que ele está filiado, protegido, com qualidade de segurado, nós teremos a possibilidade de atuar, no sentido de proteger a ele e a sua família nesse momento de transição para recuperação. Agora, a ausência da filiação, a ausência da inscrição e da contribuição vai deixar esse trabalhador desassistido e desprotegido. Então, esse é um aspecto fundamental.

Nós estamos aqui nos colocando à disposição, deixando aqui as indicações - e nós vamos distribuir para os presentes -, as indicações de como acionar cada sindicato em alguma cidade brasileira ou em algum estado, seja capital ou não, para poder ter os esclarecimentos e as informações essenciais para que eles possam fazer esse processo de filiação, que alguns, com certeza, já fizeram, mas outros não fizeram ainda, e a ausência dessa filiação significa desproteção. E, aí, o Estado não tem como agir para poder fazer as coberturas nas situações de acidente, nas condições de infortúnio que a ele venham se oferecer, em virtude da gravidade e da quantidade de pessoas, como aqui foi mencionado pelo colega do Ministério da Saúde, que tem uma abrangência nacional, com algumas regiões mais graves do que as outras.

Então, nós estamos aqui para nos colocarmos à disposição - o Ministério da Previdência e o colega do INSS -, no sentido de que a gente possa estreitar esse caminho, diminuir essa distância e esclarecer às pessoas sobre quais são as atividades e os procedimentos que elas devem fazer para se proteger e - quando, infelizmente, não for possível se proteger, num caso de gravidade, como no caso de morte - para deixar a sua família protegida, porque é para isto que as pessoas trabalham, para se protegerem e à sua família. Na falta delas, se elas não estiverem filiadas, as suas famílias estarão absolutamente desprotegidas.

Então, é nesse aspecto que eu queria agradecer o convite e nos colocarmos à disposição, Senador.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Zequinha Marinho. PODEMOS - PA) - Roberto Dal Col Filho, você tem alguma palavra também, para a gente poder fechar essa área da Previdência?

**O SR. ROBERTO DAL COL FILHO** - Bom, primeiro, agradeço aqui o convite.

Senador Zequinha, Deputada Andreia Siqueira, demais colegas e, principalmente, a categoria, que está representada pelos colegas ali de Rondônia, não é?

*(Manifestação da galeria.)*

**O SR. ROBERTO DAL COL FILHO** - De Rondonópolis - desculpe-me -, Mato Grosso. Perdoe-me.

Então, eu não vou me delongar muito aqui e respeitar o tempo que o Senador já solicitou, porque os dois colegas aqui, o Luis e o Brunca, foram bem felizes nas colocações. Então, eu vou pegar o gancho deles e dar sequência na parte de demonstração de como a categoria vai se filiar e como vai fazer a sua contribuição previdenciária, para que, na hora, no momento da aposentadoria, ele tenha a garantia dos seus direitos, ou, se for antes, por uma necessidade de enfermidade, para que ele possa se recuperar, como para a família garantir o sustento, como é que ele deve fazer.

É muito triste. Os números que o colega da saúde, o Luiz, trouxe mostram que é muito grave a situação do motociclista, porque não há uma pequena batida. Quando a gente bate o carro, raspa um para-choque, quebra uma lanterna, mas, assim como eu, que também sou motociclista, a gente sabe que o para-choque do motociclista é o peito. Então, se acontecer qualquer batidinha, qualquer queda, realmente não tem pequena monta; sempre é uma perna, um braço ou, pior ali: a morte.

Então, é muito triste a gente receber solicitação de informações da seguinte forma: "Olha, meu esposo, meu irmão, meu filho, ele é motociclista, ele se acidentou. Como que ele faz agora para garantir o direito ao benefício por incapacidade, porque ele está lá no hospital com a perna quebrada?". Aí, a primeira pergunta que a gente faz, Senador, é: "Ele estava contribuindo para a Previdência?". Infelizmente, a maioria das respostas é: "Não, não estava". E aí é que começa o problema: ele já está com a enfermidade, já está com a necessidade instaurada, mas a filiação e o recolhimento para ter o direito não foram feitos.

Então, este é o trabalho que a gente tem que buscar aqui, de levar a informação, para que, quando chegar a necessidade, a gente possa, o mais rápido possível, garantir o reconhecimento do direito, para garantir o pagamento e a sustentação tanto da pessoa quanto da família.

Vou pular esta parte aqui, porque os colegas já falaram, e vou focar na forma de filiação.

O mototaxista e o motofretista podem se filiar à Previdência de diversas formas: o empregado; o prestador de serviço; o contribuinte individual; e o microempreendedor individual, conhecido como MEI. Cada uma dessas categorias tem as suas particularidades. Eu vou focar mais na parte de contribuinte individual e vou passar rapidamente pelas demais categorias. É só para saber que tem vários formatos de contribuição.

O empregado é quem? É aquele que tem um CNPJ, que tem uma equipe de mototaxistas e aí faz a intermediação para as corridas. Então, tem a empresa, o mototaxista chega lá, e dizem: "Faça a entrega aqui em tal lugar". Ele fica o dia todo fazendo as suas entregas, já tem uma remuneração fixa com a empresa e pode ter até um adicional ali por número de corridas. Esse daqui não precisa recolher nada, porque ele é igual a qualquer outro empregado, como um empregado de uma loja de comércio, um garçom no restaurante, ou seja, ele vai trabalhar, e a própria empresa vai fazer o recolhimento, vai fazer o desconto em cima daquelas alíquotas, de acordo com o valor auferido. Esse não tem segredo, é o mais comum que todo mundo conhece.

O prestador de serviço vai ter um desconto de 11% da parte que ele vai receber pelo serviço prestado, e a empresa vai fazer um recolhimento de 20% sobre o valor pago a ele. Esse é quem? É aquela pessoa que presta serviço como entregador ou como mototaxista, e há o CNPJ que o contratou particularmente, ou seja, é um CNPJ contratando uma pessoa física, e aí vai fazer o recolhimento sobre o serviço prestado. Para a categoria, essa modalidade é um pouco...

(*Soa a campanha.*)

**O SR. ROBERTO DAL COL FILHO** - ... difícil de ser executada. Por quê? Um mototaxista e um motofretista fazem N corridas no dia; se ele fizer uma corrida para cada CNPJ, no final do dia, para a empresa tabular ali todo mundo que ela contratou, tudo o que ela fez de corrida, fica uma burocracia muito grande. Então, a gente, do lado do GT do Decreto 11.513, está tentando flexibilizar de uma forma que a gente não vá por esse caminho, porque ele vai ficar muito burocrático e não muito prático. A gente quer garantir direitos, mas também não jogar um trabalho que trave muito a atividade do motociclista.

O contribuinte individual, que, na prática, seria o mais indicado, tem duas modalidades. Uma é um recolhimento de 11% sobre o salário mínimo, e aí, nessa categoria, ele vai ter direito a benefícios até o salário mínimo. Então, se ele pagar esses 11%, que é uma alíquota menor, quando se aposentar, salário mínimo; se ele tiver um acidente e ficar incapacitado, vai ganhar uma contrapartida do Estado no valor de um salário mínimo. Agora, se ele for um profissional que já tem uma renda maior e quer garantir que a sustentabilidade fique equiparada ao período em que ele estava na ativa, aí ele tem que recolher sobre os 20%, e vão ser 20% sobre o valor auferido. Na prática, se ele ganha R\$2 mil por mês, recolhe 20% sobre R\$2 mil, R\$400, e, quando ele tiver o seu benefício, vai ser pago em cima desse valor, ou seja, se ele...

**O SR. PRESIDENTE** (Zequinha Marinho. PODEMOS - PA. *Fora do microfone.*) - Em cima dos R\$2 mil?

**O SR. ROBERTO DAL COL FILHO** - Em cima dos R\$2 mil. Se ele trabalha e quer recolher sobre o salário mínimo, ele pode recolher os 11%, mas, se for um valor acima, aí são 20%, limitado até 20% de R\$7 mil lá, que é o teto previdenciário hoje. Então, esse é o detalhe em que, na prática, o cidadão chega ao final, Senador, da vida, à fase da aposentadoria, e fala: "Eu paguei a vida toda e só deu um salário mínimo?". Este é o detalhe: se você quer ter uma renda maior, você tem que contribuir proporcional à sua renda. Então, é legal a gente fazer o trabalho do PEP, de que a minha colega Sandra vai falar ali, para fazer essa diferenciação, para ele saber qual é o ganho de um, qual é o ganho do outro.

Este daqui é simples: entrando pelo aplicativo do Meu INSS, logando-se com o CPF, já vai ter o *card* ali de recolhimento para a Previdência; vai ter a categoria, e ele escolhe a categoria; gera o carnezinho e paga; todo mês pagando, ele já está protegido pela Previdência.

A gente aposta nessa linha, Senador, porque aqui não há intervenção com a empresa, ou com o aplicativo, ou com qualquer outra modalidade que disparou a necessidade daquela corrida que ele vai fazer. E aqui ele consegue cuidar do seu direito, porque já pensou você achar que a empresa está fazendo a parte dela, e daí, bem na hora em que você precisa, a empresa não lançou? E aí você está num momento em que você mais precisa e não tem o seu direito.

Por último, temos o microempreendedor individual, que aí a alíquota é de 5%, e também garante apenas o salário mínimo, podendo contribuir a mais para aumentar o valor, mas daí ele tem que converter para 20%, e aí é a mesma situação do contribuinte individual.

Eu trouxe aqui o Decreto 11.513, que é o que o meu colega Brunca já falou, de que está sendo discutida a regulamentação, para a melhor forma de atender os profissionais da categoria, para que eles tenham os seus direitos adquiridos.

O foco aqui na mensagem hoje da nossa explanação é: vamos levar a informação a todos os motociclistas, principalmente os que estão laborando com atividade na moto, seja com entregas, seja com transporte de pessoas, para que, no momento programado da aposentadoria ou na surpresa de um acidente ou de uma morte, que tanto ele quanto a família possam ser assistidos, Senador.

Obrigado.

**O SR. PRESIDENTE** (Zequinha Marinho. PODEMOS - PA) - Muito bom. Esse negócio é (*Fora do microfone.*) mais sério do que se pensa, não é? Não pode vacilar.

Vamos lá. Nós já fechamos aqui.

Eu queria chamar agora, trocando de cadeiras, para vir para cá o Christian Anderson Riger, também a Andrea Cavalcanti e a Sandra Luna, para a outra rodada.

Querida fazer uma apresentação rápida aqui. O Felipe Espíndola Carmona está ali, o Dr. Felipe é advogado representando aqui a Fenamoto (Federação Nacional dos Motociclistas Profissionais e Autônomos).

E queria chamar para perto aqui o meu amigo Deputado Vanderlei Macris, que está ali quietinho, lá longe. Venha mais para perto, Vanderlei. Vamos chegar junto aqui.

Nós temos aqui, pela ordem, essa turma toda que vai trazer suas palestras, começando pelo Dr. Christian Anderson, que é analista sênior da Gerência Executiva de Desenvolvimento Profissional do Sest Senat. Por favor.

**O SR. CHRISTIAN ANDERSON RIGER** - Senador Zequinha e Deputada Andreia, cumprimentando V. Exas., cumprimento todos aqui presentes.

Agradeço pela oportunidade, pelo convite de estar aqui para conversar sobre este tema tão relevante para a sociedade brasileira como um todo. Eu acho que a gente não precisa nem detalhar aqui o quanto os mototaxistas e os motofretistas são importantes. Eu acho que a pandemia demonstrou isso no momento em que esses profissionais estavam na rua enquanto estávamos, muitas vezes, em casa, aguardando as nossas necessidades chegarem à nossa casa.

Então, estou muito grato por poder estar aqui.

Hoje, estou aqui para falar um pouquinho sobre a atuação e a representação do Sest Senat no desenvolvimento do setor de transporte em si. Afinal, quando estamos falando de motofretista, de mototaxista, estamos falando de transporte, seja ele de pessoas, materiais, bens.

Então, rapidamente, a nossa estrutura.

Nota-se, nessa imagem, que a atuação da CNT, do Sest Senat e do ITL abrange vários níveis do setor de transporte desde a alta gestão, e também dos trabalhadores, que são o principal foco do Sest Senat em si.

Hoje, nós contamos com 163 unidades operacionais espalhadas em todo o território nacional. Então, nós estamos em todos os estados, nas capitais e principais centros logísticos, gerando impacto em mais de 4 mil municípios. Hoje, a gente pode dizer que o nosso atendimento chega aonde o setor de transporte chega. Esses atendimentos - Deputado, essa é uma questão interessante, e eu acho que é uma abordagem que não deve ser esquecida - são para quem comprova o vínculo com o setor de transporte. Isso nos remete à importância de que esses profissionais sejam regularizados. Assim como é importante que eles se filiem e façam a sua contribuição à Previdência Social, também é importante que eles regularizem a sua situação como transportadores, para terem acesso ao serviço que o Sest Senat oferece.

Nesse contexto, há um adendo aqui que eu faço: quando eu vejo aqueles profissionais representando uma classe, uniformizados e tudo o mais, eu posso afirmar que eles são regularizados. E quantos não o são e estão por aí? Como está o ingresso nesse setor? Eu decido agora e, daqui a cinco minutos, eu me torno um motofretista, um mototaxista. Quando eu preciso do serviço, muitas vezes, eu descubro que não consigo comprovar que estou exercendo aquela atividade. É um dilema com o qual a gente se depara todos os dias. A gente trabalha muito com a prevenção, a gente quer qualificar esse profissional para que ele não se envolva no acidente, no sinistro, aliás, desculpem, para que ele não entre naquele número estatístico. Porém, muitos deles acabam descobrindo a importância da regularização lá no nosso treinamento.

Falando sobre esse treinamento, hoje o Sest Senat tem essa oferta de cursos de motofretista e de mototaxista, que são obrigatórios, de acordo com a regulamentação do Contran, em nível nacional.

Eu não vou nem entrar aqui na regulamentação, porque eu acredito que ela foi muito bem abordada pelo Luis Otávio, do Ministério da Saúde, que extrapolou o que eu tinha preparado, inclusive, para trazer aqui. Eu só faço uma observação: embora essa regulamentação se aplique a todo o território nacional, acaba que a execução e a fiscalização são locais. E aí, é aquele número. Se o município ainda não se vinculou ao Sistema Nacional de Trânsito, como...

*(Soa a campanha.)*

**O SR. CHRISTIAN ANDERSON RIGER** - ... está a gestão desse trânsito lá?

Então, a gente tem clientes, pessoal, que nos procuram e querem usufruir dos nossos serviços, mas a gente não consegue atendê-los de forma gratuita e não é por falta de interesse deles, mas porque, no município em que eles desenvolvem as suas atividades, eles procuram o órgão para pegarem o alvará, para conseguirem se regularizar, e o município não tem essa regulamentação, não regulariza essa profissão. Então, é um cenário um tanto quanto complicado.

Esses são os cursos hoje, as opções que a gente tem, de acordo com a regulamentação do Contran. Então, todo profissional que desenvolve as atividades de motofretista ou mototaxista precisa passar por uma capacitação, que é periódica; depois desse período, ele passa por uma atualização. São aulas teóricas e práticas, que, hoje, são executadas de forma presencial. Isso por restrições, inclusive, da regulamentação. A gente acredita que isso poderia ser melhorado, facilitado. A gente acredita muito em facilitar, porque, às vezes, quando eu complico, eu afasto esse profissional; facilitando, talvez a gente consiga atrair-lo muito mais, fornecer informações para ele.

A gente também vê, como um possível plano de ação - e aí a divulgação disso é importante -, o apoio para que esse profissional busque o Sest Senat. A gente evidenciou aqui alguns treinamentos que são importantes, que a gente vê como importantes, mas hoje, na nossa plataforma EAD, por exemplo, a gente dispõe de mais de cem cursos que estão lá disponíveis para esses profissionais de forma gratuita, inclusive, cursos voltados à gestão, para que ele faça a sua gestão financeira e familiar, para que comece por aí aquilo que os colegas do INSS versaram muito bem: pensar nisso de forma

prévia e não quando ele tem o problema. E a gente acredita muito nas campanhas de conscientização sobre a importância da capacitação desse profissional. A gente entende que levar informação é fundamental.

Eu acho que o grande desafio - e aí o Sest Senat é parceiro para isso - é a gente buscar estratégias de como chegar a esse profissional, sem afugentá-lo, sem que ele fique com medo, sem que ele veja isso como mais uma burocracia para ele conseguir desenvolver as suas atividades.

Para quem quiser saber mais sobre o Sest Senat, a gente está à disposição por diversos canais, cujos acessos eu compartilho. Agradeço.

Tentei ser bem breve aqui.

Para qualquer dúvida, estamos à disposição.

**A SRA. PRESIDENTE** (Andreia Siqueira. MDB - PA) - Obrigada, Christian.

Quero agora passar a palavra para a Sandra Luna.

Você tem cinco minutos.

**A SRA. SANDRA CRISTINA CARDOSO DE SOUZA LUNA** - Boa tarde a todos, Deputada, Senador, colegas da Mesa.

Os colegas que me antecederam do INSS já colocaram a importância da Previdência e os serviços que a Previdência pode trazer para cada um de vocês, para cada trabalhador. E o que eu venho trazer aqui é como fazer os trabalhadores conhecerem esses direitos e os seus deveres previdenciários.

Então, eu queria... *(Pausa.)*

Pode seguir com a apresentação. Tem o passador?

O INSS está em todo o Brasil, com uma administração central que funciona aqui em Brasília, seis superintendências, 97 gerências executivas e 1.586 agências da Previdência. Então, ele busca chegar perto do cidadão. Além disso, a gente também tem como missão, o INSS tem como missão garantir a proteção do cidadão por meio do reconhecimento de direitos e ser reconhecido na excelência do seu relacionamento com o cidadão.

Então, uma instituição desse porte, que tem essa missão tão nobre, tem diversos objetivos estratégicos; entre eles, um que foca em incentivar a educação previdenciária, ou seja, levar ao cidadão para que ele possa conhecer o seu direito, os seus deveres previdenciários, para que ele possa requerer sempre que necessário.

A educação previdenciária é um programa que está disponível para qualquer um, inclusive, pelo Meu INSS. Tem um íconezinho no próprio aplicativo em que, quando você clica, você vai cair dentro da escola da previdência.

A escola da previdência, o Programa de Educação Previdenciária é um programa social do Governo Federal que tem o objetivo de orientar e informar à sociedade os seus direitos e deveres relacionados à Previdência Social, fomentando a proteção social do cidadão e a inclusão e a permanência no regime geral.

Por que o INSS, além de prestar o serviço, tem essa preocupação de fazer essa divulgação? Porque é preciso que cada trabalhador conheça os seus direitos e os seus deveres, dos seus dependentes, de todas as pessoas que o cercam.

O Programa de Educação Previdenciária tem 23 anos e surgiu numa época em que as estatísticas colocavam que, de cada dez trabalhadores, apenas quatro eram inseridos no sistema previdenciário. Então, surge a preocupação do Governo de explicar para a população, de dar a orientação para a população para que ela entenda essa importância. Ele foi criado no ano 2000, com o nome de Programa de Estabilidade Social. Em 2003, ele passa a ser chamado de PEP (Programa de Educação Previdenciária), funcionando ainda no âmbito do Ministério da Previdência. A partir de 2010, ele passa a funcionar no INSS, usando toda essa capilaridade.

Qual é o objetivo do Programa de Educação Previdenciária? Disseminar para vocês, todos os trabalhadores, as orientações do que é necessário para que vocês tenham acesso aos benefícios previdenciários.

E a gente promove uma série de ações educativas; entre elas formar, junto a vocês, disseminadores. Então, a gente pode fazer um treinamento com vocês, para que vocês mesmo disseminem, entre os mototaxistas, os seus direitos e deveres. Então, cabe ao PEP fazer essa ação, além de promover ações, eventos e cursos que divulguem essa informação.

A gente usa várias estratégias. A gente usa orientação e informação através de panfletagem.

*(Soa a campanha.)*

**A SRA. SANDRA CRISTINA CARDOSO DE SOUZA LUNA** - Eu distribuí entre vocês dois panfletos. Um, que foi da campanha das mulheres, em que a gente foca, dá uma ênfase em relação aos direitos previdenciários e assistenciais

da mulher; o outro explica tudo isso, faz um resumo de tudo isso que estou explicando para vocês sobre o Programa de Educação Previdenciária.

Além disso, vocês podem requerer palestras presenciais ou *online* ou participação em cursos. Nós promovemos também *lives* temáticas pelas redes sociais do INSS. Recentemente, a gente promoveu uma sobre a comunidade LGBT. Quais são os direitos previdenciários e quais são as peculiaridades da comunidade? O PEP faz essa ação. Estamos, agora, promovendo uma com a questão dos indígenas e também para pessoa com deficiência. A gente vai ter agora, no fim do mês, uma grande campanha sobre direitos e deveres previdenciários da pessoa com deficiência.

Além de cursos a distância, reuniões, tutoriais, *podcasts*, a nossa escola previdenciária tem uma série de materiais, de áudios, que podem ser divulgados por vocês sobre esses direitos.

O acesso à Escola PEP é por meio do CPF. Todos vocês podem participar. Hoje a gente se orgulha muito de que ela tenha um acesso mensal de 150 mil cidadãos. E lá a gente promove vários cursos, disponibiliza glossários previdenciários e *podcasts* em que a gente fala sobre os cursos para o segurado, sobre a questão da aposentadoria, sobre CTC, sobre a questão da reabilitação profissional, sobre os dependentes... Então, é uma série de cursos que a gente promove por meio da Escola PEP, de acesso gratuito, e que está à disposição de vocês neste momento na internet.

Além disso, a gente também promove ações temáticas. A gente tem, inclusive, um projeto que está para ser liberado, sobre a questão do mototáxi, dos trabalhadores autônomos e sobre o MEI.

Então, o Programa de Educação Previdenciária está disponível para vocês. Se vocês observarem o panfleto aqui, tem o passo a passo para requerer a ação, e o INSS tem todo o interesse do mundo de chegar até vocês e explicar, dar conhecimento a vocês do quanto é importante ser um segurado e conhecer seus direitos e deveres.

Então, estamos à disposição, enquanto Programa de Educação Previdenciária e enquanto INSS, para informar todos vocês. Obrigada.

**A SRA. PRESIDENTE** (Andreia Siqueira. MDB - PA) - Obrigada, Sandra.

Eu queria chamar o Felipe Carmona para sentar aqui à mesa, por favor.

Você tem a palavra, também por cinco minutos.

**O SR. FELIPE ESPÍNDOLA CARMONA** - Boa tarde.

Saúdo a Deputada, os membros desta Comissão Mista e os colegas profissionais que estão aqui representando os mototaxistas.

Gostaria de ressaltar que, no Brasil, nós temos 30 milhões de motos. É uma proporção de sete habitantes para cada moto. É uma imensidão de motocicletas, e surgem daí as atividades profissionais de motofretistas e de mototaxistas.

Só que são duas realidades diferentes. O mototaxista, como bem ressaltado aqui pelo colega, tem, na sua natureza, a regularização desde já, porque é uma concessão pública. Ele faz o curso de motofrete, faz o enquadramento na placa vermelha, paga o seu INSS e tem um trabalho totalmente diferenciado dos motofretistas.

Os motofretistas, no entanto... A gente vê uma realidade que, hoje, mais do que nunca... E talvez por isso a importância do grupo de trabalho que pretende a regulamentação dos trabalhadores em aplicativos. Nós vimos, nos anos 2000, 2010 e 2012, um número enorme de trabalhadores com vínculos de emprego, trabalhadores com carteira assinada, todos eles vinculados à Previdência Social.

Ali existiam também autônomos, e estes muitas vezes tinham essa consciência de pagar o seu INSS. Quando começam a surgir os aplicativos no Brasil, os aplicativos, infelizmente, trouxeram uma escalada muito forte para que muitos desempregados pudessem trabalhar, tivessem o seu alento, tivessem sua oportunidade de receber a sua remuneração. No entanto, não houve essa preocupação para a questão social deles, os direitos sociais do art. 7º da Constituição Federal e a previdência social. Isso é muito importante a gente discutir, porque, como eu falei no início, os mototaxistas, embora diferentes na sua forma quando se regularizam, hoje estão sofrendo também com este desamparo, porque os aplicativos passaram a trabalhar também com o sistema de mototáxi.

Isso é muito preocupante, porque tira o trabalhador da Previdência Social, desampara-o com relação a toda a regulamentação que ele tem, que é o marco divisor para os profissionais mototaxistas e motociclistas, que é a Lei 12.009, de 2009, que visa a todos os princípios do Código de Trânsito Brasileiro, que é a saúde viária, a segurança, a sociedade, de uma forma geral, e, depois, em 2011, quando veio a Lei 12.436, de 2011, que vedava o estímulo aos trabalhadores para trabalharem por entrega, aumentando o excesso de velocidade, e, por fim, a lei de 2014, que incluiu a atividade como perigosa, incluindo-a no art. 193 da CLT, esta situação hoje é totalmente retirada desses trabalhadores, esses direitos sociais, essas garantias. E para o Estado é muito preocupante...

(*Soa a campanha.*)

**O SR. FELIPE ESPÍNDOLA CARMONA** - ... porque esses trabalhadores acabam se acidentando, aleijados, morte. E qual é a preocupação quando essas plataformas digitais incluíram esse trabalhador junto a esse sistema? Não se preocupam em verificar se eles estão com o curso de motofrete, se a moto é adequada, se a idade é adequada. A gente sabe - isso é notório - que quem se acidenta são os jovens de 18 a 21 anos. A Lei 12.009, de 2009, veda que o profissional tenha menos de dois anos de carteira e menos de 21 anos de idade, preocupando-se justamente com a questão da segurança desses trabalhadores.

Pois bem, os aplicativos não fazem nada disso. Eles não verificam isso. Também não se preocupam em momento algum com relação à previdência social. E o nosso SUS, 100% gratuito, tem que ser mantido pelos trabalhadores, a importância da contribuição social é nesse sentido.

Então, o grupo de trabalho... e hoje nós temos, inclusive, uma divergência muito grande. Vim de lá e estou um pouco rouco porque teve até um tumulto hoje, porque muitos trabalhadores não querem o vínculo de emprego; outros querem a autonomia. Há uma discussão com relação a isso. E esse grupo tripartite, de que hoje é a última reunião... Então, os trabalhadores talvez tenham um sucesso maior.

Já tive aqui uma informação de que não avançou com relação às propostas, uma das propostas, que é uma proposta econômica, que é o valor por hora trabalhada, mas, com relação às outras pautas, como segurança, como a questão da saúde do trabalhador, todas essas pautas avançaram.

Pois bem, a gente necessita urgentemente que se faça um enquadramento de todas as empresas que trabalham em plataformas, porque senão a sociedade terá um prejuízo imenso.

Era isso.

**A SRA. PRESIDENTE** (Andreia Siqueira. MDB - PA) - Obrigada, Felipe.

Quero convidar, dos mototaxistas que estão aqui, um representante, por favor, de vocês que possa falar também.

Com a palavra.

Apresente-se, por favor.

**O SR. JOÃO GARCIA DE SOUZA** - Boa tarde a todos.

Meu nome é João Garcia de Souza. Eu sou Presidente do Sindicato dos Mototaxistas de Rondonópolis.

Tudo que foi falado aí não tem nada a ver com o mototáxi. Nós somos mototaxistas, nós não somos motoqueiros. Ele fez uma explanação sobre motoqueiro, ali falou sobre acidente de moto. Nós somos profissionais do trânsito, nós não somos motoqueiros; nós somos mototaxistas, aquele profissional que carrega vidas. Para isso, fazemos um curso para carregar vidas. Acho que vocês não sabem disso, porque ele explanou ali sobre acidentes com moto. No município onde nós moramos, acidente com mototaxista não chega a 1% dos acidentes de moto. Então, aqui nós estamos discutindo sobre mototaxista, aí veio falar sobre moto no Brasil em geral. Eu acho que não era o caso de discutir isso aqui agora, mas discutir numa plenária lá da saúde. Isso aí é questão de saúde. Acidente de moto, lógico, é gravíssimo, mas não sempre as motos estão erradas; na maioria das vezes, o carro está errado. Claro que, se a moto bateu no carro, vai machucar o motoqueiro mesmo, logicamente.

Sobre o INSS, nós o pagamos já. Nós pagamos o INSS. Os 11% já pagamos. Pela Lei 12.009, nós somos obrigados a pagar o INSS ou sermos MEIs. Nós já pagamos, só que não recebemos, demoram oito meses, dez meses para receber. No município onde nós moramos não tem nem médico. É uma vergonha! Nós moramos em Rondonópolis, uma cidade com 269 mil habitantes, e temos que ir para Cuiabá para passar por médico legista. Aí o mototáxi fica lá oito meses, até seis meses, sem receber o auxílio, e ele pagou o INSS para isso.

A questão do Sest Senat. No nosso município não tem o curso de 10 horas, só de o de 50 horas. Lá atualização não tem, porque nós fazemos curso de cinco em cinco anos. Só que, a cada cinco anos, nós fazemos atualização, e o Sest Senat do município não fornece; fornece só o curso de 50 horas.

Algumas coisas sobre o mototáxi. Nós somos profissionais que temos consciência de que carregamos vida. Se for puxar o número, é baixíssimo. Sobre o aplicativo mesmo, no nosso município, nesses dois últimos anos, 250 profissionais deixaram de ser mototaxistas, porque nós temos que pagar muito imposto para o município, pagar INSS, fazer curso, tirar certidões negativas, enquanto o aplicativo não tem nada disso. Então, o cara deixou de ser profissional do trânsito, fazer curso, pagar seus impostos, fazer suas contribuições para virar aplicativo, porque lá já tem mototáxi Uber. Entrou de qualquer jeito, qualquer um pode ser Uber Moto. Então, o cara que é irregular no mototáxi fala: "Vou pagar para quê, se lá eu posso trabalhar de graça?". Então, vai trabalhar no aplicativo. Eu acho que a Lei 13.640, dos APPs, foi uma sacanagem com

a nossa categoria. Fizeram mal e mal e jogaram para os municípios regulamentar. Os municípios não vão entrar nessa queda de braço. Não vão entrar, de jeito nenhum. Eu fui Vereador da minha cidade por quatro anos. Lá foi o Prefeito que mandou quatro vezes a lei para regulamentar o aplicativo no município, mas a Câmara não vai votar, não vai ficar contra a população. O aplicativo, quando entra no município, cobra um preço barato. Aí depois vai aumentando, mas vai pegar a clientela. Então, quando vai a lei para a Câmara, a população é a favor do aplicativo por ser baixo o preço - baixo naquele momento. Depois aumenta, fica caro para caramba. Lá hoje é caro para caramba já. Qualquer um pode carregar passageiro por aplicativo. Nós temos que ter 21 anos, dois anos de categoria A, fazer curso. Agora inventaram uma tal de EAR, que nós agora somos obrigados a colocar na carteira, que exerce atividade remunerada.

*(Soa a campanha.)*

**O SR. JOÃO GARCIA DE SOUZA** - Então, eu acho que foi legal ouvir vocês falarem sobre acidente, mas o que é o mais importante que é em defesa do mototaxista, não foi falado. Só o Dr. Carmona, que falou ali um pouco sobre o mototaxista. Vocês fizeram explanação no geral sobre todos os motoqueiros.

Nós estamos aqui para pedir para vocês, Deputada... Nós precisamos, nós estamos tão discriminados, que a nossa lei é de 2009. Foi feita pelo Presidente Lula. Até hoje não temos isenção de IPI para compra de moto. O aplicativo entrou ontem no Brasil, há quatro anos. Ninguém sabe quem é o dono do aplicativo e já tem isenção de IPI.

Nós ouvindo falar de moto ali, nós vemos como nós somos discriminados. Nós estamos jogados igual qualquer motoqueiro doido que coloca aquele roncar na moto, que sai barulhando e empinando. Nós não somos assim. Nós somos profissionais.

**A SRA. PRESIDENTE** (Andreia Siqueira. MDB - PA) - Obrigada pela sua palavra.

Por meio do e-Cidadania, recebemos algumas manifestações de cidadãos, que gostaria de compartilhar com vocês.

Orlando Feitosa, da Bahia: "Deveria haver incentivo à aquisição de motos novas e regulamentação da classe com cursos de qualificação em transporte".

Luiz Cláudio, do Rio de Janeiro: "Deveria haver um seguro obrigatório para adquirentes de moto, uma vez que há grandes gastos com acidentes".

Marcos Aurélio, de Minas Gerais: "O debate tem que ser sobre a segurança desses profissionais. Muitos trabalham em ambientes inseguros".

Obrigada a todos que comentaram.

Antes de encerrar, proponho a dispensa da leitura e a aprovação da ata, que será composta pela lista de presença, pelas notas.

As Sras. e os Srs. Parlamentares que aprovaram permaneçam como se encontram. *(Pausa.)*

Aprovadas.

Cumprida a finalidade, agradeço pela presença e declaro encerrada esta reunião.

Obrigada a todos.

*(Iniciada às 14 horas e 24 minutos, a reunião é encerrada às 15 horas e 35 minutos.)*