



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

REUNIÃO

06/05/2025 - 10ª - Comissão de Assuntos Sociais

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF. Fala da Presidência.) - Boa tarde a todas e todos.

Havendo número regimental, declaro aberta a 10ª Reunião, Extraordinária, da Comissão de Assuntos Sociais da 3ª Sessão Legislativa Ordinária da 57ª Legislatura.

A presente reunião atende aos Requerimentos nºs 8, 13, 29 e 33, de 2025-CAS, de minha autoria e de autoria dos Senadores Eduardo Girão e Damares Alves, para a realização de audiência pública destinada a debater Termos da Ocupação por Plataforma (TOP), dispondo sobre os direitos e benefícios do profissional conectado, suas relações com trabalho, previdência e plataformas.

Informo que a audiência pública tem a cobertura da TV Senado, da Agência Senado, do *Jornal do Senado*, da Rádio Senado e contará com os serviços de interatividade com o cidadão, Ouvidoria, através do telefone 0800 0612211 - 0800 0612211 - e pelo Portal eCidadania, no endereço www.senado.leg.br/ecidadania - www.senado.leg.br/ecidadania -, que transmitirá ao vivo a presente reunião e possibilitará o recebimento de perguntas e comentários aos expositores via internet.

Sras. Senadoras, Srs. Senadores, convidados presentes e todos que acompanham esta reunião, boa tarde a todas e todos.

É com satisfação e senso de responsabilidade que dou início a esta audiência pública da Comissão de Assuntos Sociais do Senado Federal.

Hoje nos reunimos para debater um tema que reflete diretamente a realidade de milhões de brasileiros e brasileiras, os Termos da Ocupação por Plataforma, conhecidos como TOP, que envolvem os direitos e benefícios dos chamados profissionais conectados e suas complexas relações com o trabalho, a previdência e as plataformas digitais.

A ascensão da economia digital e das plataformas tecnológicas trouxe transformações profundas na forma como o trabalho é estruturado, remunerado e exercido no nosso país. O que antes era visto como uma inovação ou oportunidade individual, hoje demanda atenção legislativa, jurídica e social.

A flexibilidade que por muitos foi celebrada como sinônimo de autonomia hoje é acompanhada por inseguranças, falta de proteção social e jornadas exaustivas. Esta audiência tem como principal objetivo promover um debate amplo, plural e equilibrado sobre o tema.

Precisamos ouvir todas as vozes dos trabalhadores, das empresas, das instituições públicas, do meio acadêmico e da sociedade civil, para compreendermos os diferentes aspectos envolvidos e buscarmos, juntos, os caminhos para uma regulação justa, moderna e eficaz.

Hoje trataremos de temas centrais - sem antecipar juízos de valor, mas reconhecendo sua relevância no debate público -, que são: a existência ou não de vínculo empregatício entre trabalhadores e plataformas e a possível criação de um regime jurídico próprio; as demandas por proteção social mais robusta, como acesso à previdência, aos seguros em casos de acidentes e garantias mínimas de remuneração; as condições de trabalho, que muitas vezes são marcadas por jornadas longas, ausência de pausas adequadas e riscos à saúde e à segurança; a transparência e o controle algorítmico, que determinam desde a distribuição de tarefas até penalizações automáticas, sem espaço para diálogo; a representatividade e organização coletiva desses trabalhadores, um desafio diante da informalidade e da descentralização desse modelo e,

por fim, as propostas legislativas em curso, como o PLP 12, de 2024, que tem gerado controvérsias, e outras alternativas apresentadas por representantes da categoria.

Este é um momento decisivo. O Brasil tem a oportunidade de construir um modelo de regulação que valorize a inovação, mas que também assegure dignidade, justiça e proteção a todos os trabalhadores. E, para isso, é fundamental ouvir todos os lados e construir soluções que não deixem ninguém para trás.

Quero agradecer a presença dos nossos convidados e convidadas, juristas, representantes do Ministério Público do Trabalho, das associações de trabalhadores, das empresas de tecnologia e de órgãos do Governo. Cada contribuição será fundamental para enriquecer essa discussão.

Dou início, então, aos trabalhos desta audiência pública da Comissão de Assuntos Sociais do Senado Federal. Que seja um espaço de diálogo respeitoso, de escuta ativa e de construção coletiva.

Desejo a todos uma excelente reunião.

Antes de começarmos, estabeleci, junto com a Mesa da Comissão, as seguintes regras para termos um equilíbrio e uma organização. Vamos organizar a audiência em duas mesas, e cada convidado terá a palavra, durante oito minutos - para cada debatedor, não é? E, após os debatedores... Vamos fazer as duas mesas e, após a apresentação dos debatedores, vamos fazer um bloco único de seis perguntas, três para cada mesa, porque eu sei que tem Senadores que estão a caminho. Inclusive, temos perguntas, certamente, dos nossos internautas, que vou fazer questão de perguntar para todos que estão presentes, para os nossos debatedores. E três minutos para as considerações finais. Após as respostas, nós vamos dar três minutos de considerações finais para cada debatedor - após a nossa audiência.

Eu vou convidar para a mesa agora, a mesa 1... Nós temos o Sr. Ilan Fonseca de Souza, que é o Procurador Regional do Trabalho da 5ª Região. Ele está confirmado, mas está a caminho.

O nosso segundo debatedor é Alessandro Sorriso, Presidente da Associação dos Motofretistas do Distrito Federal. *(Palmas.)*

O Sr. Jair Almeida, Presidente da Associação dos Trabalhadores por Aplicativos e Motociclistas do DF e Entorno (Atam). *(Palmas.)*

Bom, nós convidamos representantes do Ministério da Previdência, que não confirmaram a presença, e também representantes da Universidade de Brasília, que até o momento não confirmaram presença.

Então, eu vou passar a palavra para o Sr. Alessandro Sorriso, que é o Presidente da Associação dos Motofretistas do Distrito Federal.

Seja bem-vindo, Alessandro.

O SR. ALESSANDRO SORRISO - Oi, estão me ouvindo?

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF. *Fora do microfone.*) - Sim.

O SR. ALESSANDRO SORRISO (Para expor.) - Boa tarde a todos e a todas.

Primeiramente, quero agradecer aqui à Senadora pelo convite a esta audiência pública, que é muito importante para todos nós.

Quero, já fazendo aqui um ato de repúdio, em nome da Aliança Nacional dos Entregadores, em nome do Comando Nacional do Breque, com todas as lideranças, os motoboys que estão unidos na luta contra a precarização nacional, contra essa exploração que a gente está vivendo, nesta realidade, atualmente... E estamos lutando a cada dia, para a gente conseguir acabar com ela.

Nós fizemos um grande Breque dos Apps 2025, recentemente, pedindo pelo reajuste da taxa mínima, porque, há três anos, a gente está sem esse reajuste, e isso contribui muito para a precarização que a gente está vivendo, os números de acidentes e de mortes no trânsito, tudo isso envolve uma falta de reajuste e uma remuneração justa para nós, trabalhadores e trabalhadoras.

Eu deixo aqui a nossa nota de repúdio, porque, depois desse movimento que a gente fez, dessa luta, desse Breque dos Apps 2025, o iFood comunicou um reajuste, para dia 1º de junho, de apenas R\$1 - isso é inadmissível - para os motoboys e de apenas R\$0,50 para os *bikeboys*. Isso chega a ser uma humilhação para a nossa categoria; isso mostra o total desrespeito com a nossa categoria dessas empresas que faturam bilhões de reais e não têm compromisso nenhum com a gente.

Eu deixo aqui essa nota de repúdio, e a gente vai continuar lutando pela taxa mínima de R\$10, pelo valor do km de R\$2,50 e pela diminuição do percurso do km rodado para os *bikeboys*, que pedalam um percurso muito grande para fazer as entregas.

Deixando essa nota de repúdio, eu quero agradecer aos meus colegas que estão presentes aqui: o Índio, que faz um trabalho muito importante para a nossa categoria aqui em Brasília, pelo Instituto Duas Rodas, ajudando os motoboys que sofrem acidentes, que estão sequelados e precisam desse apoio dele e de todos nós; o José Carlos, que está aqui presente; o Luiz Carlos, Presidente do Sindmoto; e do Du Colt, que é o nosso Vice-Presidente da Associação.

Muito obrigado pela presença de vocês.

Eu quero também agradecer a todos os trabalhadores, parabenizar também todos os trabalhadores e trabalhadoras pelo dia 1º de maio, apesar de a gente não ter muito o que comemorar. A gente está lutando pelo fim da escala 6x1 e também pelo fim da escala 7x0, em que a maioria dos trabalhadores trabalham, infelizmente.

Nós não temos vida social, não temos vida para a nossa família, tempo de lazer para a nossa família. Infelizmente, essa é a realidade de muitos trabalhadores e trabalhadoras pelo Brasil. Na nossa categoria de motoboys e entregadores, estamos vivendo uma realidade triste e cruel, uma verdadeira escravidão moderna digital.

Eu venho aqui hoje denunciar também uma das maiores violações de direitos humanos do nosso tempo: a escravidão moderna digital e a exploração desumana da nossa mão de obra.

Vivemos na era da tecnologia, mas sob o véu da inovação. Milhões de trabalhadores e trabalhadoras são reduzidos a algoritmos, vigiados, pressionados e explorados em plataformas que nos tratam como números, e não como seres humanos.

Somos entregadores que arriscam a vida por míseros centavos, sem direitos trabalhistas. São motoristas de aplicativos escravizados por jornadas exaustivas para sustentar as famílias. São trabalhadores terceirizados sem voz, sem proteção e sem dignidade.

Isso não é progresso, isso é escravidão disfarçada de modernidade.

O Brasil não pode compactuar com um sistema que enriquece corporações à custa do suor, de sofrimento e de mortes do seu povo. Não podemos aceitar que a revolução digital seja construída sobre precarização e a humilhação de quem trabalha.

Exigimos leis que protejam os trabalhadores da economia digital, exigimos o fim da vigilância abusiva de todas as metas desumanas, exigimos que o lucro não valha mais do que a nossa vida. O futuro do trabalho precisa ser justo ou não será futuro.

O Brasil foi o último país do ocidente a abolir a escravidão. Não seremos o último a acabar com a escravidão digital. O povo brasileiro merece dignidade, e a hora de agir é agora.

É muito importante ressaltar aqui que nós, trabalhadores, estamos construindo juntos um PL. É muito importante ressaltar que a pauta do breque nacional, que as reivindicações de toda a categoria para o aplicativo são uma só. A gente pede o mínimo: um reajuste, um piso, uma taxa mínima de R\$10 para nós termos um pouco mais de dignidade, valorização e respeito. A gente precisa ter esse reajuste.

Então, a gente está construindo um projeto de lei, para que vire uma lei, já que as empresas de aplicativos não querem nos valorizar, não querem nos respeitar. Através da lei, nós esperamos que isso vigore.

A gente pede muita a compreensão, a colaboração de todos os Deputados, Senadores da Casa, tanto de direita quanto de esquerda, para que se unam em favor do trabalhador, porque essa é uma questão de dignidade humana, não só uma questão de benefício próprio. *(Palmas.)*

A classe é tão sofrida, que a gente acaba sofrendo até represália por estar lutando por valorização e dignidade. Esse grande Breque dos Apps... Todo mundo sabe a dificuldade que a gente passa na rua. É muito difícil fazer uma mobilização em nível nacional, deixar de trabalhar um, dois dias, para poder lutar para melhorar alguma coisa para nós.

E o iFood, com esse reajuste de centavos, de apenas R\$1, mostrou que não respeita o trabalhador, não valoriza o trabalhador.

E, para piorar ainda a nossa situação dos trabalhadores aqui no Brasil, ele tirou aquele adicional de R\$3 por rota adicional; ou seja, a gente faz duas entregas e só recebe por uma, isso no Brasil todo.

Então, a gente precisa muito criar esse projeto de lei o mais rápido possível, em caráter de urgência, porque os trabalhadores estão morrendo aí.

(Soa a campanha.)

O SR. ALESSANDRO SORRISO - Só para finalizar, eu queria pedir para passar um vídeo aqui, que é um manifesto que a gente fez um tempo atrás. Eu queria projetá-lo aqui para a gente.

(Procede-se à exibição de vídeo.)

O SR. ALESSANDRO SORRISO - Eu quero agradecer a presença de cada um de vocês aqui. É muito importante para nós estarmos em locais como este, para lutarmos por dignidade, lutarmos por valorização.

Eu acredito que cada ser humano que está aqui no mundo tem um propósito de vida, e esse propósito, com certeza, não é trabalhar até a morte. A gente tem que ter outra vida também, com nossa família, com nossos filhos, e é muito importante a gente acabar, de uma vez por todas, com a escravidão moderna digital.

Em nome da minha mãe, empregada doméstica que criou, a vida toda, os três filhos, eu homenageio todas as empregadas domésticas do Brasil e quero dizer que é um sonho de toda a nossa classe trabalhadora acabar com essa escala 6x1, que vem tirando a nossa dignidade, pois nós não temos tempo para a família, não temos tempo para os filhos, e isso não é ter dignidade. A gente precisa ter descanso também, justo, para a gente poder viver, ter uma qualidade de vida melhor.

Muito obrigado a todos. (*Palmas.*)

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Grata pela participação e pela fala do Alessandro Sorriso.

Vou passar a palavra, agora, para o Jair Almeida, Presidente da Associação dos Trabalhadores por Aplicativos e Motociclistas do Distrito Federal e Entorno (Atam).

Seja bem-vindo.

O SR. JAIR ALMEIDA (Para expor.) - Antes de mais nada, Senadora, vou só fazer uma correção. Eu não estou Presidente; eu estou como Secretário-Geral da Atam-DF hoje, junto ao Abel, que faz parte da parte das motos, e a gente na parte dos...

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - O Abel chegou agora, chegou um pouquinho atrasado. Venha, Abel, sente-se aqui.

Vamos, cara. Venha, venha.

Não? Por quê?

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. JAIR ALMEIDA - Ele já, já, vem.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Então, ótimo. Deixem o Abel. Não quer, então vamos seguir o barco.

O SR. JAIR ALMEIDA - Também represento a Anstap (Associação Nacional dos Sindicatos de Trabalhadores por Aplicativo), que reúne dez sindicatos do Brasil.

Esses dez sindicatos foram contrários ao PL 12, e a gente agora entra em debate, para poder trazer uma renovação para nossa classe, que é o que a gente precisa.

Então, Senadora, começando, eu agradeço a presença, estar aqui ao seu lado, e por a senhora ter recebido a todos nós; ao nosso amigo Renato, que ouviu a gente por várias horas, ouvindo várias conversas de grupos de motoristas de aplicativos que nós trouxemos, porque a realidade da rua que nós vivemos hoje não é brincadeira.

Sensibilizei-me muito com a sua fala no dia 3 de março, que a gente fica podado em falar, em se expressar e levar a realidade, que é o que tem acontecido com muitos. Tem muita gente levando informação que não é a realidade da rua, e só sabe quem está aqui.

No início de janeiro, eu viajei para outros estados. Como motorista, eu sobrevivi, mas não é fácil dormir dentro de carro, ficar por mais de 75 dias fora de casa e buscando entender e conhecer o que as plataformas fazem, de fato, com todos nós, e aprisionam psicologicamente. Essa é a nossa realidade.

A gente vem fazendo parte de grupos de diversos estados, do Brasil inteiro.

Eu fui recebido no Paraná pelo Valdir, que é presidente de sindicato, fui recebido pelo Juliano Brum, no Rio Grande Sul, e mostrou-se a realidade de cada região. Também agradeço à minha amiga Branca Floripa, que me recepcionou na casa dela. Os dias que eu pude dormir, eu dormi na casa dela, inclusive no quarto do trabalho.

A gente precisa de uma legislação, a gente precisa que esses meninos entendam que é através da criação de uma profissão, que é através de um amparo legal que a gente pode avançar. Nada inicia do zero. Nós não somos empreendedores, nós somos trabalhadores de uma plataforma que prende psicologicamente e escraviza a todos nós.

Nos últimos tempos, a gente tem percebido que as plataformas estão direcionando viagens principalmente para os motoristas mais jovens. Eu sou prova de isso, porque eu sou motorista e trabalho todos os dias, e muitas das vezes a gente fica por horas aguardando uma nova chamada.

A reclamação de motoristas que estão aqui é a realidade de ficar quatro, cinco horas na hora ociosa. Aí a pergunta que eu faço: se a plataforma pagasse algum valor sobre a hora ociosa do motorista, ela estaria com essa entrada descontrolada?

Na última reunião que nós tivemos na Secretaria de Segurança - o Abel estava presente -, o secretário trouxe a informação de que, desde 2014, já são mais de 220 mil cadastros no DF. Aí eu fiz a pergunta: "Mas todos ativos?". Ele: "Não; ativos, inativos e contas *fake*". Eu falei: "Mas, secretário, o senhor sabe da realidade das contas *fake*?". Interessante isso. E onde a gente fica nesse sistema de "gamificação", em que o aplicativo vai dominando? Essa é a realidade, Senadora.

A gente está vendo aqui muitos colegas que estão quebrando, que estão passando por dificuldade. Os mais novos estão vindo com aquela falsa ilusão de que se ganha muito dinheiro. "Ah, eu faço R\$10 mil numa semana", mas ele não sabe o que sobra desses R\$10 mil, que nós temos uma infinidade de despesas. Eu até concordo que o Governo acertou na parte tributária, na qual ele fala que o trabalhador motorista vai contribuir apenas com 25% do lucro, porque 75% - e um pouco mais, dependendo da categoria - são somente despesa.

Convidei vários colegas para estarem aqui hoje presentes, para exporem a sua realidade, mas eu sei que a gente está preso. Isso, infelizmente, é a realidade que acontece no dia a dia com a gente.

Estive em outras regiões, como São Paulo, da qual muitos falam: "São Paulo é melhor, porque lá a gente ganha mais", mas uma viagem iniciada, para uma distância de 4km, a gente gasta 25 minutos, diferente da realidade de Brasília, em que a gente, muitas das vezes, faz 1km por minuto. E o projeto tem que ter um piso de saída, tem que ter um amparo judicial para todos nós.

Nós precisamos, na verdade, de um direito jurídico especial. Nós precisamos construir uma categoria especial para essa classe. E continuo fazendo a mesma pergunta: se as plataformas fossem oneradas em alguma situação de trabalhadores que ficam ociosos, parados, teria essa quantidade de trabalhadores que nós temos hoje?

Nem as próprias pessoas que estão envolvidas sabem a realidade. Nós já fizemos um cálculo básico, e tem, em média, mais de 5 milhões de trabalhadores em todo o Brasil, trabalhadores que estão saindo do seu campo da CLT, onde têm todo o seu amparo legal, inclusive o previdenciário, para virem se aventurar, porque outro colega disse que isso aqui é a melhor coisa do mundo. "Eu faço R\$10 mil por mês".

Nesse último domingo, nós tivemos, aqui em Brasília, uma explosão, que todo mundo falava "hoje foi um pipoco". Eu fiz um vídeo e, inclusive, marquei a senhora e perguntei: "E amanhã? E depois? E na hora em que você estiver doente, você pode estar encostado numa cama, aguardando? Você se planejou para isso?". Porque, na realidade, a maioria está presa.

Temos o nosso amigo Aderson, que está ali e sabe a dificuldade de trabalhar nas madrugadas. Temos outros colegas que sabem a vida... Acidentes, fraudes, e, principalmente, grande parte das pessoas que estão sendo reportadas e estão sendo bloqueadas das plataformas.

Essa é a realidade, Ricardo. De muitos motoristas não está sendo feita a análise pessoal, presencial, física, humana, que é o que precisa.

Muitos recorrem às plataformas, aos escritórios, e precisam de agendamento. Mas aí eu pergunto: quando o motorista é bloqueado, como é que ele vai agendar, se ele não tem mais o contato?

E muitos atendentes falam "busquem a Justiça". Mas, na hora em que eu entrei na plataforma, a plataforma me disse que era a melhor coisa do mundo, que eu iria ser empreendedor e dono do meu próprio negócio...

(Soa a campanha.)

O SR. JAIR ALMEIDA - ... e não é a realidade.

Vemos as situações dos pontos de apoio negociados, e a gente nem sabe como é negociada essa situação.

Imaginem as mulheres que passam por dificuldades dentro do carro, muitas vezes grávidas...

E a gente tem que acordar, principalmente vocês das Casas, tanto do Congresso como daqui, do Senado, Senadora, porque a gente acredita. A gente não espera que a senhora seja mais uma, porque a gente já está cansado de promessa.

Essa é a realidade, e a gente tem lutado todo dia.

Eu já fui levado para o céu, para o inferno, junto a grupos, Federação, instituições, mas a gente não consegue caminhar. Já são dez anos com as plataformas tomando conta do mercado, e a gente perdendo a família.

Eu perdi o crescimento dos meus filhos nesse tempo, e a gente precisa. Se não for para a gente, que seja para os próximos que venham daqui em diante.

Muito obrigado, Senadora, e muito obrigado a todos. (*Palmas.*)

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Grata, Jair Almeida.

Agora, vou passar a palavra para o Dr. Ilan Fonseca de Souza, que é o Procurador-Regional do Trabalho da 5ª Região.

Seja bem-vindo, Doutor.

O SR. ILAN FONSECA DE SOUZA (Para expor.) - Então, boa tarde a todos e todas. É um prazer estar aqui.

Meu nome é Ilan Fonseca. Eu sou Procurador do Ministério Público do Trabalho e estou como Vice-Gerente de um projeto nacional do Ministério Público do Trabalho chamado Projeto das Plataformas Digitais.

Agradeço aqui o convite da Senadora Leila para participar desta audiência pública tão importante.

Quero falar para vocês que, desde 2015, o MPT tem se dedicado à atuação envolvendo plataformas digitais, seja através de grupos de estudo, seja através de investigações, seja através de ações na Justiça.

Foram ajuizados cerca de 600 inquéritos civis e procedimentos de investigação e mais de uma dezena de ações civis públicas na Justiça do Trabalho. Essas ações estão em curso, ainda não teve nenhuma ação na Justiça que chegou ao seu final, elas estão pendentes de recursos.

Eu preciso falar também que o Tema 1389, que é a Repercussão Geral do Supremo Tribunal Federal, coloca em risco o ajuizamento dessas ações e coloca em risco também a competência da Justiça do Trabalho para apreciar esse tipo de ação envolvendo as plataformas digitais.

E o que essas ações pedem? O que elas estão querendo da Justiça? Estão querendo reconhecimento do vínculo, mas não porque a gente acha que o vínculo é uma coisa bonita em si, mas porque, quando o vínculo vem, ele traz consigo uma série de direitos trabalhistas, e esse é o padrão não apenas do Brasil, mas de vários países do mundo.

A gente tem ações contra o iFood, contra a Uber, contra a Rappi, contra a 99. Algumas dessas nós ganhamos, outras dessas ações nós perdemos, mas estamos recorrendo para o TST e para o Supremo Tribunal Federal.

Hoje em dia inclusive tem um caso aguardando julgamento, por parte do Supremo Tribunal Federal, da relatoria do Ministro Edson Fachin, em que houve uma audiência pública, em dezembro do ano passado, e eu vejo que alguns motoristas e entregadores aqui estavam nessa audiência pública que aconteceu em dezembro do ano passado.

A Uber hoje conta com mais de 1,5 milhão de trabalhadores no Brasil.

Desde o começo do ano, a Uber superou, em mercado de trabalho, a quantidade de motoristas nos Estados Unidos, que é onde a empresa foi criada. Isso quer dizer que o Brasil é a menina dos olhos da Uber e de muitas plataformas digitais no mundo.

Mas a Uber e outras plataformas digitais estão presentes em mais de 70 países do mundo. Então, é uma desproporção entre a quantidade da mão de obra de plataformas digitais no Brasil em relação aos outros países do mundo.

E como é que outros países da Europa, Estados Unidos, vêm julgando esse tipo de questão?

Esse livro aqui faz uma análise que é objetiva. E não entra no juízo de valor sobre o que é que os outros países estão julgando. E ele vai dizer o seguinte: em primeiro lugar, a quantidade de motoristas e entregadores que entra na Justiça na Europa, nos Estados Unidos, é baixa. Por quê? Porque o problema da precarização, o problema do desemprego faz com que esse problema aqui no Brasil seja muito mais agudo do que na Europa e nos Estados Unidos. Isso quer dizer que, nos Estados Unidos e na Europa, a plataforma digital realmente é um bico, mas como é que você vai dizer que o motorista ou o entregador que trabalha 10, 12 horas por dia está fazendo um bico, como algumas propagandas alardeiam, como se você fosse complementar a sua renda?

Não é complemento de renda, é a renda única e principal. Então, não dá para comparar essas situações, mas o que é que esse livro aqui diz também? Que, na Europa e nos Estados Unidos, tanto as leis quanto os tribunais estão reconhecendo direitos trabalhistas a esses empregados.

Então, a questão que chega para a gente é: o Brasil vai entrar nesse mesmo ritmo de garantir direitos a esses trabalhadores ou a gente vai ficar com uma desregulação, com ausência de legislação protegendo isso?

Um conjunto de pesquisas acadêmicas da USP, Unicamp, UFBA, vem comprovando a precarização dos trabalhadores plataformizados. O que quer dizer isso? Baixos salários, condições insalubres de trabalho, ausência de sanitários, ausência de água potável, o que vai causar repercussões neurológicas na forma de raciocínio dos trabalhadores plataformizados, principalmente nas mulheres, como o Jair apontou aqui.

Trabalho infantil nessas plataformas, acidentes de trânsito, acidentes de trabalho, colisões, furto, roubo e sequestro. Qualquer motorista de aplicativo sabe que furto, roubo e sequestro são diários. Não tem um dia em que um grupo de aplicativo, de WhatsApp, de motoristas, não vá relatar um furto, um roubo ou um sequestro de algum colega de trabalho. Então, hoje em dia, os trabalhadores plataformizados estão entregues à própria sorte.

No entendimento do Ministério Público do Trabalho, a CLT já consegue regular o tema. Isso não impede regulações que venham a avançar, que sejam além do que já está previsto para os trabalhadores com carteira assinada, mas essa tese, a tese de que a CLT dá conta do recado - consegue abarcar as relações de trabalho plataformizadas -, é a tese que vem sendo defendida nas investigações e nas ações civis do Ministério Público do Trabalho.

Hoje em dia, essas decisões da Justiça do Trabalho, como eu disse anteriormente, vêm reconhecendo a categoria de empregados para os trabalhadores plataformizados, e isso por um motivo muito simples, por causa de um negócio que, no Direito do Trabalho, é chamado de subordinação. O que é essa subordinação? É o poder de uma empresa, de um patrão, de um empregador, de dar ordens aos seus empregados. E qual é a principal ordem que uma plataforma digital dá aos seus trabalhadores? A ordem é: "Pegue aquela encomenda"; a ordem é: "Pegue aquele passageiro e leve-o ao destino combinado por um preço que eu fixei no tempo que está previsto no aplicativo" - essa é a principal ordem.

A nossa legislação, desde 1943, já permite que o salário seja pago por tarefa, por produtividade. Não precisa ser um salário pago por tempo. Então, nunca foi um impedimento para a Justiça e para as autoridades reconhecerem esse tipo de atividade como uma relação de emprego e como pessoas que têm direito a ter direitos.

Então, essas plataformas digitais não emitem apenas ordens; elas controlam a atividade dos motoristas e aplicam punições, suspensões, banimentos, bloqueios inadvertidos. Pela nossa legislação, apenas quem é patrão pode se comportar dessa maneira; de forma alguma, um parceiro, alguém que se intitula apenas como uma plataforma, pode aplicar punições a outras pessoas.

A gente aqui também não está dizendo que as plataformas não são úteis para a sociedade. Muitos motoristas e muitos entregadores também são usuários dessas plataformas. Mas esses serviços, que são considerados serviços essenciais, precisam ter as leis aplicadas a eles, e essas leis, hoje em dia, têm o seu espírito maior no art. 7º da Constituição Federal, que vai prever uma série de direitos trabalhistas...

(Soa a campanha.)

O SR. ILAN FONSECA DE SOUZA - ... não apenas para empregados, mas também para trabalhadores em geral.

Então, o Ministério Público do Trabalho também não deseja que essas empresas saiam do Brasil, e ninguém deseja também que essas empresas vão à falência, mas a gente acredita, a gente tem convicção de que é possível conciliar direitos dos trabalhadores, boas margens de lucro, com respeito à dignidade dos trabalhadores plataformizados.

Inglaterra, Espanha, Portugal e França já vêm reconhecendo esses direitos trabalhistas aos trabalhadores plataformizados. Em alguns desses países, inclusive, eles são enquadrados como empregados, ou seja, o equivalente no Brasil a alguém com carteira assinada.

Esses trabalhadores, na visão do Ministério Público do Trabalho, não são empreendedores. Eles não são empresários. Por quê? Porque eles não têm uma estrutura econômica própria, eles não possuem empregados trabalhando para eles, eles não conseguem fixar o preço dos serviços que eles mesmos vão prestar e, pior, ainda estão sujeitos a uma avaliação dos clientes, dos usuários, dos consumidores. E, a qualquer momento, eles podem ser banidos da plataforma sem nenhum tipo de justificativa.

Nós, enquanto consumidores, somos muito gratos ao que as plataformas digitais têm oferecido para nós. De fato, a tecnologia permitiu esse tipo de praticidade, mas a gente não tem transparência em relação aos dados dessas plataformas digitais. Afinal de contas, quantos motoristas de aplicativo morreram, em 2024, no exercício das suas funções? Ninguém sabe. O que suas famílias receberam de indenização? Ninguém sabe. Quantos sequestros ocorrem, por ano, com motoristas de aplicativo ou entregadores no exercício de suas atividades? Ninguém sabe. E quantos acidentes e onde vão desembocar esses acidentes quando esses trabalhadores são acidentados, se não é no sistema SUS, se não é nos hospitais públicos?

Então, o simples fato de essas ordens hoje estarem vindo através de uma plataforma, de um algoritmo, de uma inteligência artificial não quer dizer que, por trás disso, não tenha um empregador, um patrão, um chefe. Essa tecnologia, essa inteligência artificial, esse algoritmo é uma ferramenta que aperfeiçoou a forma de gestão e controle sobre os trabalhadores.

E, como o Jair apontou aqui anteriormente, as plataformas digitais vêm fazendo uma narrativa única nos últimos dez anos, aqui no Brasil. Essa narrativa vem no aplicativo, vem na propaganda, vem nas redes sociais, vem em eventos esportivos, vem em eventos artísticos. Qual é o trabalhador que vai se sentir seguro para entrar com uma ação judicial na Justiça

do Trabalho, quando ele assina um documento, ao ingressar na plataforma, dizendo que ele não é empregado? Quem é que acha que vai ter boa chance de vitória, quando já está escrito lá que ele é um empresário, que ele é um parceiro independente?

Então, a nossa sociedade não pode ficar refém deste dilema. Qual é o dilema? É melhor algo ruim, é melhor um salário baixo, é melhor um trabalho precarizado do que nada? Desde quando, a gente perdeu a capacidade de sonhar? Por que a gente não pode ter um bom trabalho, um trabalho que não seja precarizado, um trabalho digno e, ao mesmo tempo, garantir que seja bom para todo mundo?

Essas leis que tem hoje, aqui no Brasil, não são coisa recente, não, já existem há 200 anos em todas as nações desenvolvidas. Não é à toa que a gente tem um instituto chamado Organização Internacional do Trabalho, onde quase todas as nações estão presentes. Essas leis são fruto de lutas, fruto da revolução industrial, quando, de forma muito semelhante, acontecia o que acontece, hoje em dia, aqui.

Se a gente alcançar um patamar que é um patamar de dignidade para esses trabalhadores, essas relações jurídicas, essas relações sociais precisam respeitar o mínimo. É preciso ter consciência disso. O que os trabalhadores platformizados estão pedindo é o mínimo. Ninguém aqui está querendo nada muito radical, não, é o básico. E a CLT nada mais é do que isso. E a gente precisa lembrar também que a vida do CLT não é fácil, não, porque fica parecendo que o CLT é o "CLT Premium", que a vida dele é uma maravilha. O CLT está sujeito a assédio moral, a assédio sexual, o salário atrasa, o FGTS não é recolhido, mas, assim, o mínimo são os direitos previstos na CLT.

E a gente também precisa parar de associar informalidade com modernidade. Nem tudo que é informal vai trazer automaticamente o progresso para o país. Se o trabalho informal, o trabalho precário fosse sinônimo de modernidade, o Brasil já era para ser uma das maiores economias do mundo, porque a nossa taxa média de informalidade é de 40%. Há muitos anos, a nossa taxa de informalidade, na zona rural e na zona urbana, é gigantesca. E isso não tem feito com que a gente tenha um PIB muito elevado, isso não tem feito com que os altos índices de pobreza sejam reduzidos, isso não tem feito uma inovação tecnológica industrial.

Então, o direito do trabalho, as autoridades da Justiça ao Trabalho não são contrárias ao progresso. Elas querem apenas que esse progresso seja inclusivo. Quem faz parte de uma organização empresarial... O motorista quer dizer assim: "Eu sou filho da Uber, porque a Uber é minha mãe", "Eu sou filho do iFood", mas ele quer ter orgulho. Ele não quer ter raiva... Ele não quer ter aversão à empresa para a qual trabalha.

E aqui, já finalizando, não apenas o direito do trabalho não está sendo respeitado nesse tipo de relação. O direito civil, o direito ambiental, o direito administrativo, o direito do consumidor não estão sendo respeitados. Que tipo de contrato jurídico é esse em que, a cada momento, o preço sugerido altera? É um preço dinâmico, é uma corrida dinâmica... Como é que você vai fazer um contrato com o consumidor em que, a qualquer momento, o fornecedor do serviço altera o preço da mercadoria? Como é que você vai dizer que os motoristas e os entregadores *delivery* estão tendo seus direitos previstos na lei do motofretista, direitos como segurança do trabalho, se, hoje em dia, os entregadores de iFood não têm nada relacionado à segurança do trabalho? Como é que você vai dizer que a LGPD está sendo respeitada se você não tem nenhuma transparência em relação aos bloqueios e aos banimentos que são realizados? E vocês já pararam para perceber como as cidades estão cada vez mais inchadas e como isso vai repercutir no direito ambiental em emissão de CO2?

Então, a gente precisa olhar com muita atenção para esse tipo de situação. E hoje, aqui, a gente está falando de motorista de aplicativo e de entregador, mas a uberização do trabalho está se espalhando para várias outras categorias, Senadores. E aqui eu estou falando de professores universitários, cuidadores de idosos, tradutores, intérpretes, advogados, médicos, pedreiros. Hoje são os motoristas e os entregadores, mas amanhã pode ser qualquer um de nós.

Então, a gente precisa ter muita atenção para isso. A gente está diante de um trabalho humano e, como todo trabalho humano, ele precisa ser digno e precisa ser respeitado. Essa dinâmica de trabalho exposta aqui, hoje, nesta audiência pública, exige um desafio e um esforço por parte dos operadores do direito, Jair, mas, principalmente, a gente pode contar com a ajuda do Parlamento nisso e fazer uma releitura desse poder organizacional, sobre como é que esse poder de comando está se materializando. É através de uma plataforma digital, mas tem pessoas ali por trás, tem gestores ali por trás.

A gente defende direitos trabalhistas aos motoristas de aplicativos e entregadores e a nossa posição é que a nossa legislação já prevê isso e dá conta disso.

Obrigado, Senadora.

Obrigado aos demais participantes. (*Palmas.*)

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Grata, Dr. Ilan de Souza.

Bom, essa primeira parte aqui eu acho que para todos que estão nos acompanhando traz um pouco do cenário.

O Jair falou aqui: "Ah, Senadora, espero que você não seja mais uma". Na verdade, eu fui tocada até mesmo pela minha própria equipe.

Perguntei agora para o Jair: "Jair, você participou?". Ele disse: "Já, Senadora". Mas você teve direito de fala? (*Pausa.*)

O SR. JAIR ALMEIDA (*Fora do microfone.*) - Não.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Não.

Então, é um avanço e é necessário, até porque nós estamos falando de Congresso Nacional - não é, Dr. Ilan?

Então, eu acho que, quando a gente trata de direito, todos têm que se sentar à mesa. E a gente está falando de progresso. É óbvio: tanto o Dr. Ilan como eu, sendo Parlamentar, que trato de tantas pautas econômicas aqui, nós sabemos da importância das plataformas, mas entendendo também que progresso não pode ser só para quem comanda as plataformas. Como o senhor falou, por trás das plataformas, tem gente, tem pessoas que comandam essas plataformas. Então, nós estamos tratando aqui de direito, de dignidade a esses trabalhadores.

E nós vamos avançar. Eu acredito que, depois dessa primeira mesa, nós vamos ouvir a segunda mesa, os representantes aqui.

Eu acho que vale um debate, mas trazendo mais colegas para esse debate. É necessário que não só a Senadora, a sua equipe - eu sei que tem outros Senadores -, mas que o próprio Congresso se debruce nessa questão dos motofretistas, dos trabalhadores de plataformas, porque é muito importante que a gente reveja esse direito, que a gente traga dignidade e que o progresso, como o Dr. Ilan falou, seja para todos.

Obrigada, Dr. Ilan; obrigada, Jair; muito obrigada, Alessandro. Eu vou dar um minuto, porque ainda tem outra mesa e nós temos a sessão mais tarde.

O SR. JAIR ALMEIDA (Para expor.) - Só concluindo a fala, é como o Procurador deixou bem claro.

(*Soa a campanha.*)

O SR. JAIR ALMEIDA - Existe o medo. Como é que eu vou recorrer a essas plataformas? E o motorista de aplicativo, no caso aqui do GDF, só é lembrado quando paga o CAA, que são R\$40 anuais descontados, e ninguém sabe para onde vai esse dinheiro. Nós vimos a festa grandiosa que aconteceu em Brasília, mas a gente está vendo a saúde desgastada, pessoas perdendo suas moradias e a gente passando por dificuldades, em geral, em Brasília. Para onde está indo o dinheiro arrecadado do CAA, que já é previsto na Lei 13.640, que é a da implementação das plataformas digitais no Brasil.

Obrigado, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Vamos provocar, vamos fazer esses questionamentos.

Jair, muito obrigada.

Grata aos nossos debatedores da primeira mesa. Grata, Dr. Ilan - nosso representante do Ministério Público do Trabalho. Vou passar, agora, a chamar os nossos próximos debatedores da segunda mesa: Sr. Ricardo Leite Ribeiro, Diretor de Políticas Públicas da Uber no Brasil; Sra. Alessandra Serrazes, Gerente de Políticas Públicas e Relações Governamentais da 99.

Vamos bater palmas, por favor, para todos os presentes. (*Palmas.*)

Sr. André Alencar Porto, Diretor-Executivo da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia, que vai participar por videoconferência; Sr. Rodrigo Saraiva Marinho, Diretor-Executivo do Instituto Livre Mercado. (*Palmas.*)

Grata pela presença.

Vou passar a palavra para o Sr. Ricardo Leite Ribeiro, que é o Diretor de Políticas Públicas da Uber no Brasil.

O SR. RICARDO LEITE RIBEIRO (Para expor.) - Obrigado. Boa tarde!

Queria cumprimentar, primeiramente, todos aqui presentes, os que falaram na primeira mesa.

Quero agradecer à Senadora Leila pelo convite e deixar muito clara uma mensagem que a gente já deixou em outras oportunidades: a Uber está à disposição do Parlamento Brasileiro para colaborar nessas discussões, para trazer seu ponto de vista e para contribuir com esses debates. Então, a gente aceita - muito feliz esse convite - e está à disposição para participar de próximos e outros debates, para seguir aqui.

Vou tentar ser breve e direto, o máximo possível, na apresentação, mas fazendo eco a muito do que foi discutido aqui, eu acho, na mesa anterior.

A nossa perspectiva - já adiantando e indo direto ao ponto -, enquanto empresa, é que, sim, a gente precisa avançar numa discussão regulatória do trabalho em plataforma no Brasil e que é possível conciliar direitos com autonomia e flexibilidade, que se encaram e se conhecem hoje nessa modalidade de trabalho.

Então, o fenômeno - esse fenômeno de trabalho em plataformas digitais ou mesmo a presença das plataformas digitais - é relativamente recente, um pouco anterior à última década, no mundo. E é um fenômeno que não se dá apenas no Brasil. Então, acho que, assim como a gente discute como compatibilizar o acesso dos trabalhadores por plataforma - há uma série de direitos que os trabalhadores tradicionais já gozam, já desfrutam, mas garantindo que eles também possam ter esse acesso -, outros países estão discutindo. E essas discussões são inevitavelmente diferentes, porque os países possuem culturas institucionais, tradições jurídicas, políticas públicas distintas de país para país. E a gente precisa pensar, no caso brasileiro, numa solução que seja de acordo com os nossos modelos institucionais.

E, da perspectiva da Uber, encarar esse debate é encarar, sobretudo, que esse modelo de trabalho por plataforma foi um modelo que trouxe muitos benefícios para a sociedade brasileira, para os trabalhadores de plataforma, que não contavam com essa opção há dez anos - muito mais de dez anos. E a gente precisa conseguir encontrar modelos regulatórios que mantenham os benefícios que esse serviço trouxe, que esse modelo trouxe, mas que repensem o financiamento das políticas de bem-estar social que protegem o trabalhador, para que elas possam ser financiadas e que possam oferecer para eles os mesmos direitos e benefícios que existem para o trabalhador tradicional. Acho que esse é o desafio que está colocado.

E aí eu acho que as divergências, muitas vezes, vão vir muito mais na discussão da solução do que no diagnóstico do problema - no diagnóstico do problema, eu acho que a gente tem acordo. Eu acho que essa é a visão das empresas, essa é a visão da Uber, e acho que ela encontra ressonância numa série de outras plataformas.

Então, só para fazer uma breve recapitulação: no caso da Uber, a gente está no Brasil desde 2014. Então, a gente vem para cá, a gente lança no Rio de Janeiro um pouco antes da Copa de 2014 e, de lá para cá - dos primeiros motoristas, dos primeiros usuários -, a gente vem para um quadro no qual a gente completou dez anos de operação no Brasil, no ano passado, com mais de 30 milhões de usuários ativos e mais de 1,4 milhão de trabalhadores ativos parceiros no Brasil. Então, é um crescimento que, eu acho, é um testemunho do sucesso desse modelo e da maneira como essa modalidade se colocou no Brasil.

Alguns estudos que a gente tem... Teve um estudo, de 2021 - que foi um relatório de impacto econômico realizado pela Public First, que a gente contratou -, que estimou que, só em 2021, o nosso impacto econômico foi de cerca de R\$36 bilhões. Isso, à época, representava mais ou menos 0,4% do PIB no país.

Depois, teve um outro estudo da FGV, o projeto de 2023, que avaliou que só a operação da Uber injetava, em média, R \$75 bilhões na economia brasileira. Isso porque, a cada real gasto na operação, gerava-se R\$12,16 na economia brasileira, já que isso se transforma em maior consumo de combustível, de serviços de maneira geral. Então, é um modelo que foi bem-sucedido para os consumidores e para os trabalhadores.

Agora, o desafio eu acho que está em a gente pensar como a gente mantém esse modelo, como a gente mantém os aspectos de flexibilidade, de direitos do trabalhador de trabalhar com várias plataformas, como ele bem entender, de recusar as viagens que ele entender que ele não deve aceitar, de não ter um compromisso de ter uma carga horária x para trabalhar ao longo do dia, de ele poder resolver a hora em que ele para, a hora em que ele desliga o aplicativo, a hora em que ele liga o aplicativo, e recebe com financiamento das políticas de bem-estar, que foram pensadas, sobretudo, como trabalho tradicional, que envolve um contrato de trabalho que estabelece deveres e direitos do trabalhador e que calcula isso muitas vezes por mês: calcula o salário mínimo por mês que ele deve ganhar, calcula a contribuição da previdência, com base no salário mínimo por mês, calcula o financiamento desses direitos dessa maneira, mas você tem uma outra forma de produção e organização desses serviços. E como a gente pensa o financiamento dessas políticas para isso?

E aí, da nossa perspectiva, não tem como olhar para isso e dizer que a legislação do trabalho brasileira hoje, da forma como está, já dá conta desse recado. A gente acredita que não. A gente acredita que é importante, para a gente garantir que de fato esses direitos possam funcionar para esse novo modelo, que a gente repense os esquemas e arranjos para essa economia, para essa modalidade.

Então, no intuito de avançar nessa direção, a Uber já apontava, desde 2021, uma preocupação com a questão previdenciária dos trabalhadores de aplicativo. Então, este Parlamento aqui aprovou em 2018 uma lei, que depois foi discutida no Supremo, que deu o marco do trabalho das plataformas no Brasil. E nessa legislação tem um decreto que prevê que os trabalhadores devem contribuir com a previdência, mas que essa responsabilidade é uma responsabilidade dos trabalhadores. Então, a eles cabe contribuir como contribuinte individual ou como MEI. São essas as opções que a legislação dá hoje, mas a gente vê, por diversas pesquisas, que grande parte dos trabalhadores - mais de 40% - hoje não

vem contribuindo. E isso é um fator de preocupação, porque esse trabalhador vai envelhecer ao longo do tempo, e a previdência brasileira concede uma série de benefícios que são importantes...

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO LEITE RIBEIRO - ... como o benefício auxílio-doença, licença-maternidade. Há uma série de benefícios que o trabalhador tradicional tem, e o trabalhador que não contribui com a previdência não vai gozar. E tem um problema potencial também para a previdência brasileira pelo fato de isso não estar sendo arrecadado hoje.

Então, a gente acredita que, como eles trabalham com as plataformas, as plataformas poderiam cumprir um papel, facilitando esses recebimentos, essas contribuições, fazendo um desconto, mas a gente precisa de uma legislação que organize isso e que faça um financiamento que seja de acordo e proporcional com aquelas viagens que foram realizadas.

Essa discussão a gente já puxa, aqui no Brasil, desde 2021. Depois da eleição do último Governo, foi criado um grupo de trabalho para se debaterem esses temas. Em 2023, foi instituído um grupo no âmbito do Ministério do Trabalho e Emprego. Esse grupo tinha representantes das plataformas, representantes do Governo e representantes dos trabalhadores. Ele não tinha uma agenda pré-definida, mas, depois de mais de dez meses de conversa, muitos dos temas foram debatidos, temas como ganhos mínimos. É importante que todos os ganhos líquidos dos trabalhadores que trabalham em plataforma não fiquem abaixo do salário mínimo, descontados os custos que eles têm com as operações deles. Então, como encontrar isso? Esse valor vai ser diferente para quem está dirigindo um carro com passageiros e para quem está dirigindo uma moto, fazendo entregas de mercadorias, mas é preciso encontrar esses valores, é preciso pensar nisso. Então, esse foi um tema de debate.

Outro tema de debate importante é que é preciso dar segurança jurídica para a natureza dessa relação. Então, a gente precisa estabelecer essa figura do autônomo com direitos, ter uma classificação clara, diminuir a litigiosidade disso no Judiciário brasileiro, dar segurança jurídica.

A gente avançou em muitos desses pontos. Lá no grupo de trabalho, pela dinâmica, acabou tendo uma divisão de motofretistas. Na verdade, eu acho que a divisão que foi adotada chamava-se duas rodas e quatro rodas. No grupo de quatro rodas, se chegou a um entendimento mais avançado sobre números, inclusive formas e formatos de financiamento da previdência, de ganhos mínimos e de todos esses pontos. Esse trabalho desse grupo avançou para um projeto de lei, que foi encaminhado pelo Presidente da República e está, salvo melhor juízo, desde abril ou maio do ano passado, na Câmara dos Deputados, para debate.

Da nossa perspectiva enquanto empresa, esse debate precisa ser feito. Nós temos alguns pontos específicos lá: foi pensado em limite de 12 horas de conexão por plataforma; tem regras prevendo que a desativação unilateral por parte das empresas só pode se dar em casos de fraude, abuso, uso indevido da plataforma ou para a segurança de motoristas e de usuários do aplicativo; tem responsabilidades de maior transparência sobre o reporte de ganhos das plataformas; tem uma previsão de ganhos mínimos para o tempo agregado em viagem, no caso dos motoristas; tem uma previsão da seguridade social com responsabilidade das plataformas - as plataformas pagando uma parte de uma contribuição; assim como empresas pagam para os trabalhadores tradicionais uma contribuição patronal, tem essa previsão ali no projeto -; e tem uma definição clara de que a relação de emprego tal qual prevista na CLT não se aplica para essa natureza de trabalho, que é uma natureza eminentemente nova, criada por meio dos avanços que a gente teve na tecnologia, que realinhou essas relações sociais.

Então, eu acho que muito desse debate a gente já trabalhou ali e acho que as bases estão colocadas. É preciso avançar.

Agora, para concluir - e eu acho que já estourei o meu tempo -, qualquer discussão regulatória vai precisar combinar o impacto dessas negociações. É preciso ser feita uma negociação abrangente sobre tudo, porque tem um impacto regulatório sobre o setor, e esse impacto, esse custo vai ter que ser absorvido seja pelos consumidores, seja pelas empresas, seja pelos trabalhadores. Se a gente não fizer uma avaliação global, holística e abrangente, a gente pode danificar o modelo e acabar tendo um impacto, diminuindo o número de trabalhadores porque os custos podem aumentar, diminuindo o número de usuários porque o valor final pode ficar proibitivo para uma série de consumidores. Então, a gente precisa olhar para as soluções, pensar e negociá-las de maneira abrangente.

Foi feito um esforço de mais de dez meses, com discussão nas plataformas, tentando se chegar a isso, e algum acordo foi construído. Na nossa visão, a gente deveria partir desse esforço que foi realizado, porque muitos dos passos já estavam ali demarcados, e todos os requisitos novos demandam um recálculo total do impacto regulatório. Então, toda vez que você faz uma negociação, faz uma avaliação dos custos, chega a um acordo e traz fatores novos, você muda as contas todas, elas deixam de fechar. Então, eu acho que tem que ter um esforço no sentido de ter um entendimento entre os trabalhadores sobre a representação deles, sobre quais os pontos, assim como das empresas

Acho que vale a gente olhar para esse esforço que já foi feito e trabalhar nesse sentido, para, sim, combinar esse acesso, a melhoria dessas políticas e proteções sociais para todos os trabalhadores e dar essa garantia, que é plenamente compatível com o trabalho em plataforma da forma como a gente o entende.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Eu que agradeço a presença, Dr. Ricardo Ribeiro.

Esse projeto está na Câmara, fruto desse trabalho, e a gente tem, enfim, enquanto Senadores, que monitorar, acompanhar o debate, que está no início. Acredito que a Câmara tem o rito dela natural: Comissões, enfim... E a gente tem que acompanhar esse trabalho todo.

Inclusive, já vou falar com a minha equipe aqui para a gente tratar de acompanhar este debate, para que, quando chegar no Senado, de alguma forma, já esteja amadurecido esse trabalho, feito lá pelo Deputado Relator, para que a gente possa, enfim, dar as nossas contribuições, enquanto Senadores, e chamar também, se possível, todos novamente para conversar, para cancelar esse trabalho.

Grata - viu, Ricardo?

Vou passar a palavra agora para a Alessandra Serrazez, que é a Gerente de Políticas Públicas e Relações Governamentais da 99.

Seja bem-vinda, Alessandra.

A SRA. ALESSANDRA SERRAZES (Para expor.) - Boa tarde a todos.

Agradeço a presença. Agradeço o convite.

A 99, assim como a Uber, está aberta ao debate, está aberta a vir contribuir com essa discussão.

Vou tentar não ser repetitiva em relação ao que o Ricardo já abordou e gostaria de trazer um pouco do contexto da 99 para essa discussão.

A 99 surgiu, no Brasil, como 99 Táxi, em 2012, fazendo uma conexão entre taxistas e seus clientes. Com a expansão do negócio, a gente passou a aceitar, na nossa plataforma, o cadastro de indivíduos particulares, motoristas, que a gente considera nossos motoristas parceiros, e isso gerou uma expansão. E hoje a 99 está em 3,3 mil municípios do Brasil, trazendo mobilidade para essa população.

Isso significa o quê? Que, nos últimos dois anos, a 99 já investiu em melhoria da plataforma e em melhoria da segurança tanto dos motoristas quanto dos usuários aproximadamente R\$630 milhões. Para 2025, investiremos R\$1 bilhão, porque o nosso compromisso é com a melhoria do serviço, do usuário da plataforma e da empresa, porque consideramos muito importante a existência desse tripé. É um tripé num setor que tem que considerar as três bases: usuário, motorista e empresa.

Em função disso, desses investimentos todos que são feitos no Brasil, a 99, nos últimos dez anos, contribuiu com o PIB brasileiro em R\$54 bilhões. Isso gera uma economia e movimenta aquelas populações que estão sem quaisquer condições de trabalho e emprego - a gente contribui com isso.

Assim como o Ricardo mencionou, a 99 também participou do grupo de trabalho no Ministério do Trabalho. Lá, nós nos comprometemos, e nos mantemos comprometidos, com uma regulação que seja justa e equilibrada, levando em consideração esse tripé que eu havia mencionado, que é o motorista, o usuário e a empresa, para que esse modelo, nos moldes como se encontra, mantenha a sustentabilidade e consiga manter a geração de emprego e renda para muitos trabalhadores no Brasil.

Nós fomos também, como o Ricardo mencionou, favoráveis à inclusão previdenciária, assumindo e nos dispo a participar da contribuição previdenciária. E, como o Ricardo falou, entra aí o desafio de, em um modelo de negócio no qual o motorista trabalha para várias plataformas, como essa regulação vai ser e qual será o papel de cada plataforma nesses recolhimentos. Então, são discussões que ainda precisam ser aprofundadas.

Isso significa que, hoje, a 99 tem 1,5 milhão de motoristas. Isso significa que nós temos que pensar em 55 milhões de usuários cadastrados na nossa plataforma.

No ano de 2024, nós fizemos aproximadamente 1,4 bilhão de corridas; e são corridas cujos investimentos são feitos sempre pensando na segurança, tanto dos motoristas quanto dos nossos usuários.

De 2020 para cá, nós distribuímos para motoristas parceiros R\$80 bilhões. Esses são recursos que movimentaram a nossa economia e conseguiram gerar trabalho e renda para esse 1,5 milhão de motoristas aos quais eu me referi.

Uma coisa também que a 99 tem é o programa 99Abastece. O que é esse programa? É um programa em que a 99 cadastra na sua plataforma postos de gasolina que se dispõem a dar descontos aos motoristas que também são cadastrados na nossa plataforma.

Com isso, hoje, nós temos em torno de 850 postos cadastrados, em mais de 70 cidades. É um programa do qual a gente tem pensado a expansão. Por quê? Porque, nesse modelo que nós já temos, nós já conseguimos fazer com que o motorista gaste R\$1,2 mil por mês a menos no abastecimento dos seus veículos. Então, são movimentos que a empresa também faz pensando nisso.

Além disso, a 99 é líder em eletromobilidade, sendo a primeira a lançar, na plataforma, a categoria de veículos elétricos e híbridos, porque a gente entendeu que esse modelo, esse incentivo à adesão de elétricos e híbridos, além de uma proposta ambiental que é muito cara à 99, ainda permitiu aos nossos motoristas uma economia nos abastecimentos de 30% a 40%. Então, esses valores são significativos. A plataforma tem pensado em como a eletromobilidade e esse ecossistema se mantêm e sobrevivem diante dos desafios que são postos a eles. A gente tem, hoje, 13,5 mil veículos elétricos e híbridos cadastrados, com uma meta de chegar a 20 mil, porque isso já significou menos 14 mil toneladas de CO2 que não foram despejadas na atmosfera. Então, esse é o nosso compromisso também com a redução da pegada de carbono.

E eu gostaria também, aqui, de manter e reiterar o nosso compromisso firmado no GT do Ministério do Trabalho de que nós somos favoráveis à inclusão previdenciária e de que nós somos favoráveis a uma regulação que leve em consideração uma justiça e uma equidade de forma a manter os três pilares que eu havia mencionado de pé e sustentáveis.

Obrigada.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Grata, Alessandra, que é Gerente de Políticas Públicas e Relações Governamentais da 99.

Vou passar a palavra, agora, para o Rodrigo Marinho, Diretor-Executivo do Instituto Mercado Livre.

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO (*Fora do microfone.*) - Livre Mercado

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Aliás, desculpe-me. É Livre Mercado. (*Risos.*)

Perdão, Rodrigo.

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO (Para expor.) - Tranquilo.

Senhores, boa tarde.

É um prazer estar aqui, é um prazer falar novamente com a Senadora Leila. É uma honra e um privilégio estar aqui falando sobre a defesa do livre mercado.

Mas eu vou voltar a 2015... Acho que é a primeira vez que alguns me ouvem, diferentemente do Jair, que já me ouviu algumas vezes. Eu vou voltar a 2015, quando o Presidente de um sindicato de taxistas de São Paulo disse o seguinte: "Pobre que mora nesses lugares, Grajaú, São Miguel Paulista, não quer carro na porta. Pobre tem que se conformar de que é pobre. Ele não pode nem tomar um táxi, só toma quando a mulher vai dar à luz e ele quebrou a perna. Aí, ele chama por telefone ou pede para um vizinho dar uma ajuda". Isso foi dito pelo Presidente do SindiTáxi, de São Paulo, exatamente porque ele não acreditava que aplicativo de transporte, ou essa tecnologia, poderia desopilar e facilitar, e muito, o mercado a partir disso. A partir de então, o pobre passou a ter carro na porta dele e, por incrível que pareça, isso permitiu que acontecesse no Brasil inteiro.

Enquanto todo mundo queria proibir isso, eu era o advogado da ação no Supremo Tribunal Federal que permitia que os aplicativos de transporte - ADPF 449 - pudessem operar no Brasil, enquanto muita gente queria proibir que isso acontecesse, inclusive o Prefeito da minha cidade de Fortaleza à época. Foi uma lei que impediu, na minha cidade, que acontecesse, mas também era uma tentativa em todo o Brasil.

Para entender outra coisa que o Livre Mercado fez para os motoristas de aplicativo, foi aprovado o nanoempreendedor no PLP 68 - não sei se vocês se lembram disso -, só que o nanoempreendedor, Jair, não resolvia o problema para os motoristas. Nós trabalhamos, fortemente, para permitir que os motoristas de aplicativos de transporte pagassem somente 25% do seu valor líquido; ou seja, se ele ganhasse R\$10 mil, ele ia pagar só em cima de R\$2,5 mil. Isso foi aprovado aqui no Senado e confirmado na Câmara de Deputados, trabalho absoluto da Frente Parlamentar pelo Livre Mercado e do Instituto Livre Mercado, trabalhando em cima disso, e vários motoristas de aplicativos estão nisso. Nós defendemos a liberdade.

Um ponto importante... Isso é agora uma vantagem para todos vocês, que nós trabalhamos fortemente - Jair eu acho que foi testemunha desse trabalho para isso. Uma coisa importante sobre regulação é que o grande se defende. O grande se

defende, não é? Eu tenho dois gigantes aqui do mercado, e eles se defendem. Sabem quem não vai conseguir se defender se a gente fizer uma regulação pesada? A Ubiz Car, que está operando em Parnaíba, no interior do Piauí; a Chofer 46, que atua no interior do Paraná; a Bora 94, que atua lá no Pará; a Drive Tour, que atua em Caruaru; a Bibi Mob, que atua em 20 cidades no interior do país; a Mibusca, que atua no interior de Minas Gerais e do Pará.

A gente tem que ter muito, muito cuidado, porque a realidade de Brasília é diferente da realidade de Baturité, que é a cidade em que eu nasci. É bem diferente dessa realidade. Cuidado - isso eu falo para os legisladores - para a gente não pensar que Brasília é rica. O pobre de Brasília é mais rico do que o pobre de Baturité, eu tenho certeza disso. Eu conheço a realidade, é a minha cidade, é de lá. Então, para usar o argumento, eu tenho lugar de fala para trazer isso. Então, só cuidado para não fazer uma regulação que pode ser boa para o Distrito Federal, mas que vai ser péssima para Baturité, vai ser péssima para o interior do Paraná.

O Jair visitou, segundo ele, várias cidades; conversaram isso na última semana. Cuidado para vocês resolverem o problema de vocês e destruírem a operação no resto do Brasil, porque a realidade do Brasil não é a realidade do Distrito Federal, infelizmente, não é a realidade de São Paulo. É muito mais difícil operar lá. Na hora que eu faço um tabelamento de preço, um preço mínimo... Cuidado, esse preço mínimo parece pouco para São Paulo, parece pouco para o Distrito Federal. Na realidade do Nordeste, é o dinheiro do mundo todo. Quando você pensa, R\$700 de Bolsa Família para o Distrito Federal não é nada; para o Ceará é dinheiro para caramba. Tem-se que entender a diferença regional, e a gente tem que ter cuidado. Nosso Congresso faz uma lei, aqui, o Senado e a Câmara dos Deputados, para o Brasil. A gente tem que ter muito cuidado com isso.

Um autor chamado Frédéric Bastiat falava: o que se vê e o que não se vê. O que se vê, eu resolvo esse problema. Cuidado com os problemas que você gera, cuidado com o mercado que você fecha.

Eu fiquei muito curioso com o Ministério Público do Trabalho falando sobre furto, roubo e sequestro. Nem as plataformas nem ninguém do mercado privado têm capacidade de resolver isso. Isso é um problema de segurança pública. Isso não é um problema nem do Congresso muito aqui, não, apesar de ele poder cobrar, sinalizar para isso. É um problema dos estados, do Distrito Federal.

Aqui, grande parte é morador do Distrito Federal. A realidade do Ceará hoje é de ou você ou um amigo muito próximo ter tido uma arma na cabeça. Eu já tive uma arma na cabeça. Então, cuidado. Não dá para colocar essa conta... Eu fiquei sensibilizado com o Jair, quando ele disse que perdeu um amigo, mas essa conta não é das plataformas...

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Rodrigo, vou só te interromper aqui, só para eu te falar: eu sou uma em 81. Quando você fala em cuidado, lembre-se que o seu estado tem representante aqui, como dos demais estados aqui.

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO - Querido amigo Girão, Vice-Presidente da...

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Então, você pode ter certeza de que, em qualquer debate aqui, a gente toma o devido cuidado.

Eu fui provocada pelos motofretistas daqui, de Brasília, mas, certamente, quando tiver o projeto, vier da Câmara para cá, o seu Senador, o Senador do Ricardo, enfim, do Alessandro e de todo país aqui, que tem representatividade, vai estar aqui fazendo este debate.

Então, a gente tem o cuidado.

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO - Não, como eu estou falando aqui, Senadora, como eu participo do debate na Câmara... Não só o cuidado, porque eu também falo lá, porque este debate está presente lá. Ele está na CICS, ele já esteve na CTRAB, ele já esteve na CVT. Ele esteve nessas três Comissões, e a gente também atua lá. Então, este debate que está chegando aqui é um debate que está acontecendo lá também.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Quando você fala de especificidades, por exemplo: lá, R\$700, digamos, resolvem a vida...

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO - Não...

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - ... mas aqui, a segurança desses que estão aqui, enfrentando um trânsito violento, enfrentando a violência urbana, é uma diferença também do Baturité, de quem está...

Então, essas especificidades, você pode ter certeza, Rodrigo, de que serão muito bem levadas em consideração na análise.

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO - Não tenho dúvida, Senadora. Como eu sou um liberal, o Parlamento, para mim, é sempre uma honra. Como liberal, o Parlamento é a maior representatividade que existe, e é essa representatividade que permite que o Brasil consiga conviver com essas diferenças regionais para isso.

A situação de segurança pública do meu estado é muito pior do que a do Distrito Federal. Bem pior hoje, infelizmente, mas é um cuidado, porque, quando a gente fala de sequestro, roubo e assalto...

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Mobilidade também não sei tanto, né? Mas, enfim, cada um com as suas especificidades.

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO - Fortaleza é a terceira cidade com o maior trânsito do país, com a questão hoje...

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF. *Fora do microfone.*) - O Ceará, né?

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO - Não, Fortaleza - Fortaleza -, entendeu?

É para entender isso, o Distrito Federal está, em relação a isso, graças a Deus, em relação ao Estado do Ceará, em especial à capital Fortaleza, está numa situação diferente.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Rodrigo...

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO - Está... Oi?

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Você está falando de mobilidade, pontualmente, de Fortaleza, mas você citou municípios que a gente sabe que não têm essa mobilidade, que não têm essa violência como aqui, entendeu?

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO - Eu acho que o ponto...

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - O debate aqui é outro.

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO - Eu estou adorando debate, mas, assim, o ponto da mobilidade que a gente tem para lá e para cá, Senadora, é o de realidades locais para isso. Quando eu trago isso, é uma realidade que, de uma regulação pesada, o grande se defende; o pobre vai ter dificuldade, o menor vai ter dificuldade. É nesse sentido o meu argumento.

Dentro da visão dessa premissa que eu queria trazer, que também foi falada pelo Ministério Público, está o preço dinâmico. O preço dinâmico é uma realidade. O que faz os motoristas saírem na rua é o aumento de preço, o que faz a maioria dos motoristas saírem na rua é que, quando o preço aumenta, você olha para aquela demanda, e as pessoas saem na rua. Isso é o maior incentivo, seja em aplicativos, para se fazer isso, é o aumento de preço.

Então, na hora que ele fala que não define o preço, o estímulo de alguém sair na rua ou não é determinada tarifa ser colocada para isso. Isso é a base de uma ideia de mercado. Não fui eu que criei isso, é a lei da oferta e da demanda, a lei da oferta e da procura, é uma lei irrevogável, não tem como revogar essa lei, é uma realidade própria.

Eu acho que a maior defesa, Senadora, da questão para os aplicativos e para as pessoas é a maior liberdade de escolha, principalmente para quem usa, principalmente para quem são os motoristas. Quanto mais empresas puderem operar, seja nas entregas, seja nas plataformas, melhor para eles. É incrível, nessa discussão que a gente está tendo na Câmara, como a gente descobre, por exemplo, que lá no Norte tem uma empresa que faz assinatura, ela não cobra pela tarifa: R\$300 por cada motorista e o motorista passa a fazer parte disso. É uma possibilidade fantástica, totalmente diferente do modelo de negócio aqui.

Existe outro modelo de negócio em que uma determinada empresa paga um percentual fixo, é outro modelo de negócio. Existe um modelo de negócio que é relacionado à tarifa dinâmica, outro modelo de negócio. Outro vai ter incentivos relacionados ao ecossistema para o motorista estar dentro dele. Se a gente estava achando que existe um modelo de negócio na questão da legislação, a gente prejudica principalmente o motorista, principalmente o entregador. Esse é um cuidado tremendo que a gente tem.

Muitos falam que, em determinados locais hoje, a maior parte de entrega dos entregadores não está nos aplicativos; a maior parte está no WhatsApp, a maior parte está nos restaurantes que têm contrato direto com os motoristas para isso. E aí, como é que a gente resolve esse problema? É a situação, é uma realidade que está forte hoje, principalmente no interior do Brasil. Essa é uma realidade do interior do Brasil. Os grandes *players* não conseguem chegar no Brasil profundo. Quem resolve no interior do Brasil são de fato os pequenos empreendedores que contratam os motoristas e entregadores para fazer com que isso aconteça.

O modelo central sobre essa questão - liberdade, liberdade de escolha, liberdade de funcionamento - é a possibilidade de que cada motorista possa, cada vez mais, ter a opção de fazer isso acontecer. Quando a gente define um modelo centralizado, um modelo único, e só ele que funciona, eu perco a oportunidade de participar de outros modelos, eu perco a oportunidade de participar de outras possibilidades.

Então, a sugestão de alguém que está aqui, inclusive com o meu Vice-Presidente, que é um dos que chamaram essa reunião da Frente Parlamentar pelo Livre Mercado, é permitir que as pessoas possam escolher melhor, ter mais possibilidade de escolha, ter mais possibilidade para isso. Repito, quando eu tenho uma grande regulação e um peso muito grande, dificulta o acesso para empresas menores, outras opções e outros *players* entrando no mercado, porque o grande se defende, o grande vai ter possibilidade disso.

O que nós precisamos da regulação é ela ser a menos rígida possível. O que nós precisamos é resolver um problema seríssimo de segurança pública, o que não cabe à plataforma nem a nenhum de nós aqui especificamente, esse é um problema sério, do Oiapoque ao Chuí, para alguns mais, para outros menos, mas esse é um problema que nós precisamos resolver no Brasil urgentemente.

O que permitiu essa disrupção tecnológica foi que, por exemplo, aquele empregado que foi demitido hoje pode entrar nos aplicativos de transporte amanhã. Essa é a possibilidade para isso. A outra opção, antes de 2015, era ficar desempregado, a outra opção, antes de 2015, era não ter trabalho, a outra opção para isso, antes de 2015, era não conseguir ter essa possibilidade. É exatamente essa possibilidade de escolha, esse caminho, que a gente tem que ampliar. É isso que a gente tem que possibilitar para o usuário.

Obrigado, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Grata pela participação, Rodrigo Marinho, Diretor-Executivo do Instituto Livre Mercado.

Agora, eu vou passar a palavra para o André Alencar Porto, que é Diretor-Executivo da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec).

Seja muito bem-vindo, André. *(Pausa.)*

O áudio não está saindo. Só um minutinho.

Está aberto o seu áudio, André. *(Pausa.)*

Está baixo. Não.

O SR. ANDRÉ ALENCAR PORTO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Não?

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Agora foi.

O SR. ANDRÉ ALENCAR PORTO (*Por videoconferência.*) - A gente havia feito o teste anteriormente. Deve ter dado algum problema.

Primeiro, boa tarde a todos!

Quero iniciar minha fala pedindo desculpas à Senadora, em especial por não estar presente fisicamente na audiência pública em virtude de conflito de agenda inconciliável, mas, certamente, teremos outra oportunidade de falar pessoalmente. Eu gostaria de registrar este pedido de desculpas, que não é, em absoluto, um desrespeito a este Parlamento.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Imagina, André! Desculpa, só concluindo aqui, a minha assessoria, através do Thalís, me passou seu recado. Muito obrigada pela preocupação. Teremos outras oportunidades de estar presencialmente.

O SR. ANDRÉ ALENCAR PORTO (*Por videoconferência.*) - Que bom! Agradeço.

Quero agradecer o convite, mais uma vez, e parabenizar a Senadora pela abertura desta discussão, deste debate, que é um debate que a Amobitec vem tendo já há algum tempo sobre esse tema que é tão importante para a sociedade brasileira.

Primeiro, falando um pouco da Amobitec (Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia), além de representar a Uber e a 99, que são empresas que estão representadas também na mesa e que me antecederam na fala, eu represento também o iFood, a Lalamove, a Amazon e o Zé Delivery, que são outras plataformas, outras empresas que atuam nesse setor. E o que essas empresas têm em comum, Senadora? O fato de elas serem intermediadoras de uma relação jurídica; ou seja, é um modelo jurídico onde essas empresas, a partir da tecnologia, oferecem um serviço de intermediação que envolve, efetivamente, a mobilidade.

Essa intermediação é o mercado que a gente conhece comumente na literatura econômica como mercado de dois ou mais lados. Então, a plataforma faz a intermediação entre o usuário, o motorista ou o entregador e, quando há, no caso, um estabelecimento comercial, que pode ser um restaurante ou alguma loja. Então, ela atua dentro desse ecossistema equilibrando a oferta e a demanda entre todas essas pontas. Este é o principal atributo da plataforma, e ela faz isso por meio da tecnologia.

Então, esse é um primeiro ponto que eu acho bastante relevante a gente trazer para a discussão, para que a gente tenha em mente o que essas empresas têm em comum

Dentro desse modelo de intermediação, você tem diversas formas de precificação. Então, eu trago esse ponto porque, muitas vezes, a gente vê críticas, a gente vê demandas dirigidas a determinado tipo de modelo de negócio, mas que não, necessariamente, representam todo o setor econômico. Então, a gente tem plataformas que cobram um valor fixo, uma taxa fixa, tem plataformas que cobram taxas variáveis, tem plataformas que cobram um valor absoluto, tem plataformas que cobram mensalidades; enfim, tem uma série de modelos de negócios dentro desse setor. Isso é um ponto importante para a gente trazer para a discussão, para que a gente não confunda demandas e críticas relacionadas a um modelo de negócio específico com uma demanda relacionada ao setor como um todo.

A Amobitec tem um posicionamento, que foi publicizado desde 2022, em que nós somos favoráveis a uma regulamentação. Nós entendemos que se trata de uma nova forma de trabalho, uma forma de trabalho, como já foi falado aqui anteriormente, que não se encaixa nesse vínculo clássico de emprego previsto na CLT, porque esse motorista, entregador, enfim, esse trabalhador tem autonomia, tem flexibilidade, inclusive as pesquisas mostram que essas são as principais características valorizadas, nesse tipo de modelo de trabalho, por esse trabalhador. Então, eles consideram a flexibilidade e a autonomia elementos extremamente importantes. Então, nós fomos favoráveis a uma regulamentação que garanta, que assegure flexibilidade e autonomia e que, ao mesmo tempo, assegure direitos sociais, partindo da premissa de que a tecnologia mudou um pouco das relações sociais.

Nós defendemos... E aí é um ponto que é extremamente importante também, em relação à discussão previdenciária: as pesquisas mostram que há, sim, um déficit de inclusão previdenciária nesse setor. Muitos desses motoristas e entregadores não contribuem para a previdência.

E aí, falando especificamente de números, depois eu vou compartilhar com o gabinete de V. Exa. uma pesquisa do Cebrap que a Amobitec conduz, que a Amobitec realiza junto ao Cebrap - a gente já está na segunda edição, a gente vai publicar em breve essa segunda edição -, em que a gente mostra que cerca de 40% dos motoristas e entregadores pesquisados, e a gente está falando aqui de um universo de 1,8 milhão de motoristas e entregadores no Brasil cadastrados, vinculados às plataformas da Amobitec, que são as plataformas pesquisadas, cerca de 40% deles não contribuem de forma alguma para a previdência, seja porque eles entendem que é um modelo caro, seja porque eles entendem que é difícil, seja porque eles não enxergam valor nisso. Então, a gente entende, a Amobitec entende que, enquanto sociedade, a gente precisa se debruçar sobre essa questão e trazer uma forma de garantir a efetiva inclusão previdenciária desses motoristas e entregadores. Esse é um posicionamento que a gente tem trabalhado e tem colocado de maneira pública, desde 2022, muito baseado em dados.

E aqui, Senadora, é muito importante a gente trazer de maneira bastante objetiva que a Amobitec busca qualificar este debate. A gente entende que existem realidades muito distintas dentro do trabalho intermediado por aplicativos. Então, os dados mostram que cerca de 45% de motoristas e entregadores atuam nas plataformas como uma fonte secundária de renda, ou seja, eles já têm outra fonte de renda e utilizam a plataforma como uma forma de complementar a renda. O que nos leva a concluir que existem realidades muito distintas e que elas precisam ser tratadas, e acredito que aqui está a grande dificuldade de nós tratarmos de uma regulamentação única, de tentar produzir uma regulamentação que consiga abarcar todas essas realidades, mas isso não impede que a gente avance em padrões mínimos.

Foi com esse espírito que a gente foi convidado a participar do grupo de trabalho junto ao Ministério do Trabalho; acho que o Ricardo já trouxe bastante informação sobre o que a gente discutiu, os elementos que foram discutidos ali dentro desse grupo de trabalho, mas nós fomos convidados a participar desse grupo de trabalho. Ali nós levamos uma série de informações para trazer, para tentar, de alguma forma, mostrar o que é esse setor, qual é a realidade desses motoristas e entregadores, e alguns dados, que eu vou citar aqui - mais uma vez, posteriormente a gente compartilha com o gabinete de V. Exa. esses dados -, mas, de forma bastante objetiva, a gente tem, dado o cenário e dado...

Só um parêntese: essa pesquisa é a única pesquisa que, além de dados públicos e além de entrevistas - o Cebrap realiza mais de 3 mil entrevistas com motoristas e entregadores -, também conta com dados administrativos. O que isso quer dizer? As empresas compartilham esses dados com o Cebrap para que, a partir dali, ele consolide essas informações e consiga ter o resultado colocado.

Então - já estou me encaminhando para a conclusão -, em média, os entregadores têm, efetivamente trabalhadas, 23 horas por mês, ou seja, em média, essa jornada de trabalho é reduzida - estamos falando de média, é óbvio que a gente sabe que tem entregadores que têm uma jornada muito maior, e outros que têm uma jornada menor. Em relação aos motoristas, esse tempo é de cerca de 39 horas. Então, também vamos ter realidades distintas, mas a média nos leva a esse número, e isso é resultado dessa possibilidade de você ter a utilização dos aplicativos como complemento de renda.

Em relação aos ganhos - isso a gente vai trazer também nessa nova edição da pesquisa -, houve um aumento de cerca de 5%, em termos reais, em relação à pesquisa realizada em 2022 e em relação à pesquisa realizada em 2024, e a gente está falando que, para um motorista, em média, o ganho por hora trabalhada é de R\$44, enquanto para os entregadores é de cerca de R\$31.

Então, esses são alguns dados que eu estou colocando aqui, não quero me prender, nem ficar colocando muitos dados aqui para não confundir, mas são informações que a gente traz para qualificar essa discussão, para mostrar que nesse trabalho a gente não está falando de trabalho precarizado. A gente entende a demanda por aumento de ganhos, a gente entende a demanda por direitos, a gente está à disposição para debater essa questão dentro do grupo de trabalho, cuja conclusão está exposta ali, no PLP 12, em que se tem a garantia de que esses trabalhadores são autônomos, a garantia de ganhos mínimos, a garantia de um mecanismo de efetiva inclusão previdenciária, em que você tem a segurança jurídica para as... *(Falha no áudio.)*

Então, tudo isso está colocado ali no PLP 12 e, do nosso lado, a gente está à disposição para seguir debatendo, seguir engajado nessa discussão, trazendo dados, trazendo qual é essa realidade, entendendo o papel das plataformas também no sentido de contribuir, não só financeiramente - porque parte da previdência é arcada pelas plataformas -, mas também em termos de conteúdo, de transparência e tudo mais.

Então, gostaria de agradecer e de me colocar à disposição para a gente seguir neste debate, Senadora.

Muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Grata, André Alencar Porto, que é o Diretor Executivo da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec).

Nós estamos tendo uma participação bem interessante do e-Cidadania - e olhem que eu já participei de várias audiências públicas -, ainda mais durante a semana, no meio da tarde. Eu vou ler algumas perguntas aqui e depois vou passar...

Como eu falei inicialmente, nós vamos fazer três perguntas por mesa, aproveitar os representantes das plataformas que estão aqui, inclusive representantes do Livre Mercado, para fazer algumas perguntas, mas também fiquem à vontade. Eu vou fazer as perguntas aqui dos nossos internautas. E depois passamos para a primeira mesa.

Do Jonathan, do Piauí: "Como a legislação a ser debatida pode aliar a proteção ao trabalhador, sem, ao mesmo tempo, ser intervencionista ou burocrática demais?"

José, do Maranhão: "Quais medidas ou políticas públicas poderiam melhorar as condições desses profissionais, garantindo justiça e sustentabilidade do setor?"

Arthur, do Distrito Federal: "Como garantir proteção social a motoristas e motofretistas de [...] [aplicativos] sem comprometer a flexibilidade que caracteriza o trabalho por plataforma?"

Wendyo, de Pernambuco: "Há modelos internacionais que equilibram proteção trabalhista e inovação digital que poderiam ser aplicados no Brasil?"

Carla, de São Paulo: "Quais os principais desafios enfrentados por motoristas e motofretistas nas plataformas digitais em relação aos seus direitos trabalhistas?". Já foi falado um pouquinho aqui na primeira mesa.

Rafael, de São Paulo: "[Esses trabalhadores] devem ser tratados como [pessoas jurídicas] PJ e pagar uma taxa como [microempreendedores individuais] MEIs [...], afinal cada motorista faz sua [própria] jornada de trabalho".

Francisco, do Ceará: "É só mais uma brecha para sobrecarregar a população com mais impostos, porque as taxas aplicadas às plataformas serão incluídas nas corridas."

Kássio, de São Paulo: "Os aplicativos devem oferecer suporte financeiro (diária) em caso de afastamento, [de acidente], [...] comprovado pelo [Código Internacional de Doenças] CID, [devido à] doença ou acidente". Os trabalhadores, não é?"

Gilderson, do Rio Grande do Norte: "Como acelerar a tramitação, garantindo previdência, seguro e fiscalização das plataformas?"

Wendyo, de Pernambuco: "Como a formalização [...] impactaria os custos para as plataformas e o preço final ao consumidor?"

Lucas, do Espírito Santo: "Tecnologia não pode valer mais que direitos. [Como regular a inteligência artificial para proteger os trabalhadores?]"

Cynthia, do Rio de Janeiro: "O que está sendo pensado como proteção [para motoristas] em caso de acidente? [...]".

Anna, de São Paulo: "Como não considerar vínculo empregatício [um] trabalho [...] [prestado] por mais de seis horas por dia, [de] seis a sete dias [...] [por] semana, às plataformas?"

Carlos, do Ceará: "É necessário criar uma regulamentação para as plataformas, garantido direitos e, [claro], obrigações trabalhistas [...]"

Ana, de Minas Gerais: "[É necessário] criar seguro obrigatório [...] para essas categorias, subsidiado pelas plataformas [...]"

E Wesley, de Minas Gerais: "[...] ,façam uma pesquisa com todos os motoristas [...] pedindo sugestões; nada melhor do que os prestadores para dar opiniões".

E seguindo nessa pegada, eu gostaria de fazer uma pergunta aqui para os nossos debatedores. Fiquem à vontade para dar a resposta. Já foi feito aqui.

Que tipo de vínculo ou categoria jurídica tem sido usada internacionalmente para proteger trabalhadores de plataforma? Quais modelos podem ser usados, de forma eficiente, na construção de um modelo brasileiro de regulação participativa e eficaz? Qual a posição das plataformas quanto à transparência dos algoritmos que definem tarefas, remuneração e penalidades? Existem práticas de autorregulação no setor que poderiam ser ampliadas para melhorar as condições dos trabalhadores?

Essas são as principais perguntas. E aí, eu deixo à vontade aqui os nossos debatedores, para quem quiser responder.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Só um minuto, só um minuto. Ricardo...

Eu pedi para o pessoal estar aqui... Nós abrimos para todos estarem presentes. Então, vamos respeitar a participação. Da mesma forma como nós tivemos aqui os trabalhadores, que foram respeitados, vamos também, de forma muito republicana, respeitar a participação das plataformas, que vieram com muita boa vontade para este debate.

Por favor, Ricardo Ribeiro.

O SR. RICARDO LEITE RIBEIRO (Para expor.) - Obrigado, Senadora.

Eu vou reiterar um pouco do que eu acho que eu já disse na minha fala, endereçando algumas das questões.

Para pegar eu acho que uma das suas perguntas e provocações, Senadora: que tipo de vínculo e de categoria? Eu acho que não existe um vínculo, e a gente precisa criar essa categoria, porque é uma forma nova de trabalho distinta do trabalho tradicional.

Então, às vezes pergunto assim: quem conhece um emprego que fica aberto, que a vaga está sempre disponível para quem quiser entrar, fazer um cadastro, e está disposto a pegar ou a aceitar as viagens, sem nenhuma obrigação de uma jornada mínima de trabalho e com uma determinada quantidade de coisas que vai fazer? É uma forma nova, é uma forma nova de oferta de trabalho. Não tem limite de motoristas que podem se cadastrar na Uber. Eu desconheço um limite de entregadores que possam se cadastrar numa plataforma de *delivery*. Então, a gente precisa criar essas categorias novas, para garantir que essa autonomia e flexibilidade venham com direitos.

Eu acho que essa discussão, teoricamente...

A gente está tratando de uma tarefa muito grande. É uma tarefa nova, muito difícil, que precisa de debate. Mas eu acredito que a gente tenha dado um passo importante nesses debates aqui, no Brasil, ao longo de 2023, no grupo de trabalho, quando teve um pontapé em temas que foram consensuados e que acho que são a base dessa discussão que está gravada no PLP 12, que está em debate hoje na Câmara dos Deputados.

Eu acho que ele prevê maiores aspectos de transparência...

(Soa a campainha.)

O SR. RICARDO LEITE RIBEIRO - ... unificando transparência de ganhos, unificando relatórios, deixando claras políticas e formas para lidar com desativação de plataforma. Tem regras que estão especificadas ali que também estão resolvendo muito claramente essa questão de qual é essa categoria de trabalho, que hoje é fruto de muita discussão no Judiciário brasileiro. Então, tem um custo para as empresas, um custo para os trabalhadores, um custo para o país dessa alta litigiosidade. Se a gente trazer segurança jurídica e esclarecer isso, eu acho que a gente consegue caminhar.

Então, acho que ali está o pontapé. É lógico que a gente pode discutir; aliás, está no Parlamento. É papel do Parlamento debater os temas. E acho que ele tem a vocação constitucional, tem o direito para fazer isso, mas acho que teve um esforço muito grande de tentar dar esse pontapé e que a gente deveria olhar para ali como uma forma para pensar essa classificação, essa saída brasileira.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Eu só gostaria de pedir, assim, a posição das plataformas contra a transparência dos algoritmos que definem tarefas, remuneração e penalidades.

Não sei se vocês estão dispostos a falar... *(Pausa.)*

Vou pedir mais uma vez, sem manifestações, tá? Por favor! *(Pausa.)*

O SR. RICARDO LEITE RIBEIRO - Oi, eu acho que a gente tem que debater isto...

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO LEITE RIBEIRO - Qual é a transparência que está faltando? É das regras para permanecer na plataforma? É dos ganhos que não estão claros? Acho que a gente tem que debater o resultado da transparência, porque, muitas vezes, a discussão transparência e algoritmo... É difícil qualificar o que ela quer dizer. Um algoritmo é uma série de funções parametrizadas e tem uma série de questões ali. Eventualmente, vai ter segredos de negócio. Vai ter...

Eu acho que tem pouco esclarecimento quando a gente trata da questão, focando assim: "Eu quero a transparência do algoritmo". A gente ataca muito mais coisa do que, muitas vezes, se está buscando.

Então, acho que, se a gente qualificar, falar assim: "Falta transparência das plataformas hoje para lidar com desativação dos motoristas. A gente deveria endereçar o ponto x, y, z". Vamos discutir isso. Vamos ver quais são as políticas que podem ser adotadas. "Falta transparência dos ganhos", "Precisamos de relatórios mais claros que definam...". Vamos definir.

Eu acho que esse é um caminho mais propositivo se a gente quiser avançar e acho que as plataformas têm condições. Discussões abertas, do tipo: "Vamos abrir o algoritmo!". Eu não sei nem qualificar, muitas vezes, o que isso, tecnicamente, quer dizer. E acho que, muitas vezes, isso vem muito mais como uma forma de angariar mobilização do que ser uma proposição de política pública de fato.

Mas nós estamos abertos ao debate. Vamos discutir o que está faltando de transparência. Do nosso lado, temos toda a disposição para fazer esse debate.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Ótimo, Ricardo.

Vou passar agora para a Alessandra...

O SR. GILVAN MAXIMO (Bloco/REPUBLICANOS - DF) - Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - ... representante da 99.

O SR. GILVAN MAXIMO (Bloco/REPUBLICANOS - DF) - Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Tudo bom, Deputado Gilvan?

O SR. GILVAN MAXIMO (Bloco/REPUBLICANOS - DF) - Senadora, posso fazer uma pergunta aí para o Ricardo e para o pessoal do iFood, porque estão ao vivo, estão participando aqui *online*?

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - É claro. Pode ficar à vontade.

Depois eu vou passar para a Alessandra para ela responder aqui.

O SR. GILVAN MAXIMO (Bloco/REPUBLICANOS - DF. Para expor.) - Nós temos lá no nosso gabinete várias reclamações, Ricardo, sobre as gorjetas, principalmente do iFood.

(Soa a campanha.)

O SR. GILVAN MAXIMO (Bloco/REPUBLICANOS - DF) - Não tem essa transparência, a devida transparência. Eles estão reclamando, porque não sabem se a gorjeta entra, ou se não entra.

Será que não tem como, Senadora, a gente estudar aí essa transparência? Ver o que a gente faz? Eu já denunciei lá na Câmara. Eu faço a patrulha do consumidor aqui, e eles me procuraram para ver se a gente faz a patrulha do consumidor com o iFood, dessas reclamações, porque não tem... E os trabalhadores estão se sentindo prejudicados, lesados.

Eu queria muito, Senadora, que a gente trabalhasse isso a quatro mãos, para fazer com que o iFood faça e transforme isso, na transparência possível da plataforma, para que os nossos trabalhadores não fiquem se sentindo lesados.

Se eles estão fazendo da maneira correta, então, que isso se torne público e traga isso de forma transparente para que todo mundo possa ver para que eles não fiquem reclamando, porque a reclamação é constante. E são várias reclamações. Não é uma não; são dezenas e centenas de reclamações.

Então, eu queria muito, Senadora, te parabenizar pela atitude aqui. É muito importante isso, porque, sem os motoboys, os nossos motoristas, os motoboys, sem esses trabalhadores, o Brasil para hoje - o Brasil para.

Então, eu tenho incentivado muito a eletromobilidade, as motos elétricas. Eu aportei emenda agora para a gente colocar o espaço mobilidade, onde os motoristas de aplicativos e os motoboys vão ter um espaço que tem um micro-ondas, ter uma televisão, ter um sofá para ele descansar, um eletrocarregador para carregar a moto elétrica.

Nós vamos trabalhar muito aí, Sorriso - quero te parabenizar pelo teu trabalho -, para que vocês possam ter mais dignidade no dia a dia, para que vocês possam ter mais estabilidade e para que vocês realmente sejam respeitados, principalmente pelas plataformas.

Eu propus também, Senadora, pela indicação que eu fiz para o Governador Ibaneis, a isenção do motoboy para os motoristas de moto, para os nossos motoboys, e também pedi, por indicação, a faixa azul, aqui, em Brasília. Já está em estudo, vai começar a sair por Taguatinga, Santa Maria, Ceilândia. Não vai ter como a gente fazer nas DFs. Vai ser muito importante, a gente vai evitar muitos acidentes. Desse IPVA vai ser importantíssimo a gente isentar os nossos motoboys.

Agora, eu quero pedir aqui encarecidamente que o iFood torne públicas e transparentes as gorjetas dos trabalhadores.

Muito obrigado, Senadora, e parabéns!

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Obrigada, Deputado Gilvan Maximo. Grata por estar conosco aqui, na audiência pública.

Vou passar agora a palavra para a Alessandra Serrazes.

A SRA. ALESSANDRA SERRAZES (Para expor.) - Uma das perguntas que foram feitas é se existe um modelo aprovado, fora do Brasil, que se encaixaria ou que poderia ser aproveitado.

Cada país tem uma realidade, cada país tem uma dinâmica. Simplesmente importar modelos de fora pode trazer distorções e não refletir a realidade. Então, assim como o Ricardo falou, nós acreditamos que temos que discutir e que temos que chegar ao modelo que faz sentido para o Brasil, considerando as diferenças regionais, as diferenças econômicas de cada região, como o próprio Rodrigo mencionou. Aí, sim, a gente vai conseguir pensar num modelo que atenda tanto àqueles motoristas que já têm uma renda principal e utilizam a plataforma como uma complementação de renda quanto àqueles que têm a plataforma como a sua renda principal.

Então, eu acho que não existe um modelo ideal que possa ser importado e trazido para o Brasil, dadas as nossas peculiaridades e características. A nossa dimensão continental é uma questão também que deve ser considerada. Então, não creio que exista um modelo pronto que possa ser trazido e importado. Acho que a gente tem que aprofundar aquilo que já foi discutido no grupo de trabalho exaustivamente, por dez meses, para se chegar num meio termo que atenda todas as necessidades.

Quanto à questão que a senhora colocou da transparência, esse é um debate que a gente faz todas as vezes em que se traz essa questão: a plataforma tem que ser transparente. O que é exatamente? O relatório de ganhos não está claro o suficiente? O que nesse relatório não está claro? O que é preciso fazer para trazer clareza a esses relatórios?

(Soa a campanha.)

A SRA. ALESSANDRA SERRAZES - Então, essa discussão do que se constitui transparência algorítmica a gente tem que fazer. E já foram colocados, também, no PLP 12, alguns parâmetros, algumas bases, que poderão, aqui, no Parlamento, com as contribuições do Senado, concluir se são suficientes ou não.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Grata Alessandra.

Vou passar a palavra ao André Porto. André... Quer se manifestar sobre as duas perguntas?

O SR. ANDRÉ ALENCAR PORTO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Obrigada Senadora, quero bem rapidamente fazer algumas observações.

A primeira é que hoje a gente tem uma disputa no Judiciário, discussões no Judiciário, e a parcela majoritária do Judiciário entende que não há vínculo nessa relação, mas, como já foi colocado aqui, essa discussão permanece em aberto. Por isso,

há necessidade de a gente caminhar com uma regulamentação para que se traga uma maior estabilidade nessa relação jurídica.

O segundo ponto, sobre a discussão internacional: o que a gente vê é que os países onde essa indústria se desenvolveu, e onde os trabalhadores puderam ter acesso a um melhor sistema de direitos e mais direitos foram aqueles países que encontraram o caminho do meio. Não estamos falando nem de um vínculo de emprego clássico, nem estamos falando daquele autônomo, puro e simples, sem direito nenhum.

Então, a figura desse autônomo com direitos, que é um pouco do que está colocado ali no PLP 12, é algo que faz sentido. Quando a gente desce à minúcia, eu acho que a gente precisa entender muito a realidade dos países. Mas, de forma geral, os países que encontraram esse caminho do meio foram países que caminharam bem - onde a indústria se desenvolveu, onde os trabalhadores continuaram a conseguir obter renda, a partir desses aplicativos, e onde o consumidor continuou sendo atendido.

E, por fim, em respeito e em atenção ao questionamento do Deputado Gilvan, eu vou repassar a questão para o pessoal do iFood, que é uma empresa associada. Ao que me consta, 100% das gorjetas são repassadas integralmente aos entregadores. Eu não conheço casos específicos que possam ser questionados, mas também me coloco à disposição para fazer essa ponte e, eventualmente, a gente ter uma conversa diretamente com o pessoal da empresa para poder esclarecer todos esses pontos. Agradeço mais uma vez, Senadora, muito obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Obrigada, André.

Eu vou passar agora às perguntas. Eu vou fazer as duas perguntas para os representantes dos trabalhadores e vou dar, assim, pelo horário, dois minutos para as considerações finais, já pedindo desculpas aos nossos debatedores, mas é porque já passamos das 16h.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Pois não.

(Intervenção fora do microfone.)

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - O senhor pode pegar o microfone. Como é o nome do senhor, por favor?

O SR. LUIZ CARLOS GARCIA GALVÃO - Luiz Carlos Galvão.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - O senhor representa...?

O SR. LUIZ CARLOS GARCIA GALVÃO - Eu sou Presidente do Sindicato de Motociclistas Profissionais do DF.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - O senhor tem um minuto. Eu peço desculpas, tá. Vou dar a palavra ao senhor. Vamos lá.

O SR. LUIZ CARLOS GARCIA GALVÃO (Para expor.) - Certo, Senadora. Muito obrigado e parabênz a iniciativa. Nós já estamos sentados com eles à mesa e essa profissão nossa está há mais de 40 anos no Brasil. Nós temos leis federais, nós alteramos o Código de Trânsito Brasileiro, então tem algumas situações, que é a Lei 12.009, que alterou o código no art. 139-A, colocando seus critérios básicos que eles não respeitam.

E hoje, a gente vê uma situação de carnificina, na qual o motociclista está se acidentando e não está sendo amparado dentro de uma lei federal, que é a 14.297, de 2022.

Essa é a lei do seguro produto, na qual mais vale a entrega do que a vida do trabalhador, Senadora. Porque, se ele não estiver logado, ele não está coberto. Então, aqui hoje a gente vê que a solução - ele sabe - é um acordo coletivo de trabalho. Nós temos que pegar a realidade atual, colocar no papel, o laboral com o patronal, e homologar. E aí vai ser criada uma data-base e, dentro desse acordo coletivo de trabalho, vão botar os critérios básicos.

Hoje, eles falam: "Pô, e a remuneração?". Coloca no acordo. "Ah, e a flexibilidade?" Coloca no acordo. O acordo já fala: acordo coletivo de trabalho, que ele vem... E aí, dentro desse acordo, vai ser feita uma data-base. Então, todo ano, esses trabalhadores vão lutar por melhorias, por condições melhores de trabalho.

Então, este debate ainda vai voltar à mesa tripartite, da qual eu faço parte com eles. E a gente acredita que, sem o vínculo... Esse negócio de relação comercial, Senadora, é para empurrar o CNPJ para cima de nós. A pejotização está aí dessa forma, falando que nós somos CNPJ, uma relação comercial, e nós não somos. Nós somos subordinados às ordens em todos os momentos dessas plataformas, que vêm tirando vida desses trabalhadores, e essas famílias ficando desamparadas. Nós

temos vídeos com o trabalhador morto, o sangue lá, morto, e o iFood está tocando. Então o irmão lá não foi coberto pela Lei 14.297, de 2022, a família vai ficar desamparada.

Então, para essa situação, é um debate muito amplo, e a gente sabe o caminho. O caminho é um acordo coletivo de trabalho, isso homologado, data-base. Dentro da sua vigência, se sobrepõe à CLT. Então não tem outro caminho.

Como é que se fala em autônomo com direito? Para, irmão, para com isso. É relação comercial, CNPJ com CNPJ. Patrão tem direito, Senadora? Pelo amor de Deus. Nós temos que fazer uma legislação que garanta a vida desse trabalhador, não a entrega.

Senadora, dá uma olhada na Lei 14.297, de 2022, a lei do seguro produto, em que vale mais o produto do que a vida do trabalhador.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Agradecemos pela participação.

Vou passar agora para o Jair, rapidamente. Como é representante aqui da categoria dos profissionais aqui, vou fazer duas perguntas, duas. O Sorriso, acho que já foi, então vou deixar para você.

Como os trabalhadores de plataforma avaliam a sua proteção social atualmente, especialmente em relação a previdência e saúde? Já foi falado aqui, mas acho que é importante ouvir o lado dos profissionais. As plataformas assumem alguma responsabilidade formal sobre acidentes ou doenças decorrentes das atividades dos trabalhadores? E de que forma a jornada de trabalho afeta a qualidade de vida e a segurança dos trabalhadores? São as duas perguntas.

Eu vou falar para você, Jair, nós temos três minutos. Vou te dar os três minutos como eu dei aos demais, tá?

O SR. JAIR ALMEIDA (Para expor.) - Está certo.

Vamos falar, em um primeiro momento, como é que a plataforma atinge as pessoas na jornada de trabalho: os motoristas e trabalhadores, como os motoentregadores, ficam por horas parados, aguardando a viagem. Foi a pergunta que eu comecei logo no início. Se as empresas fossem oneradas, em algum momento, no tempo ocioso do trabalhador, teria essa quantidade de trabalhadores? É isso que a gente questionou na rua.

Quanto à questão... As empresas apoiam, sim, as pessoas no caso de morte. Nós temos casos de colegas que faleceram, e foi paga a indenização no valor de R\$100 mil. Mas essa indenização só vem a partir do momento em que a viagem está logada. Tem as outras situações, como eu falei, dos bloqueios. Motorista nenhum tem espaço de conversação, um espaço presencial.

Outra reclamação que chegou aqui agora, a respeito da 99: os motoristas reclamam muito da situação em que o passageiro cancela a viagem, e a taxa dele diminui, e ele fica bloqueado, primeiramente por cinco, depois 15, depois 30 - e até 2 meses parados -, sem poder operar.

Eu vi aqui uma fala do Ricardo, vou entrar num detalhe, e até um dos diretores da associação me mandou agora. Estamos, há muito tempo, sem reajuste. Qual a disponibilidade da empresa em socorrer mais de 1,5 milhão, porque isso aqui, ninguém sabe a realidade dos motoristas, porque todo dia entra, todo dia sai.

O Dr. Ricardo colocou que gerou... O PLP 12 está dentro de um plano de custo que permite o cumprimento do acordo. Onde está o relatório sobre o PLP 12? Foi apresentado onde? Porque as pessoas questionam, as pessoas perguntam.

A gente participou de movimentos, eu já estive, várias vezes, em cima de carro de som. Queira ou não queira, as pessoas têm a gente como representante. Eu não sou apenas um motorista, Senadora, que faz parte desse movimento, e a gente busca uma qualidade de vida para o trabalhador.

(*Soa a campanha.*)

O SR. JAIR ALMEIDA - Então, a gente precisa identificar situações, principalmente a questão de que nós não temos reajuste desde 2016. Tivemos um reajuste pequeno, em 2021, e, quando foi agora, quando eu estava em Florianópolis trabalhando como motorista, teve um reajuste e foi no Brasil todo. O que explica o reajuste para baixo se todo o custo operacional e os insumos só vêm aumentando? É isso que a gente precisa entender e a gente precisa de um reajuste.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Agora nós vamos às considerações finais, agradecendo a todos os expositores.

Só peço desculpas porque aqui nós vivemos com prazos e horários. Daqui a pouco, começa a sessão plenária, e eu tenho que estar no Plenário do Senado.

Eu vou passar para a Alessandra, aqui na mesa; para o Jair; um minuto para o Sorriso; e para o rapaz... Como é seu nome?

O SR. JOÃO FERREIRA DOS SANTOS JÚNIOR - Índio.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Você vai ter um minuto.

Então, vamos lá, pessoal.

Para os expositores, dois minutos; e um minuto para o Índio.

Alessandra, só para finalizar.

A SRA. ALESSANDRA SERRAZES (Para expor.) - Eu queria, nas minhas considerações finais, agradecer à Senadora, a participação de todos e a possibilidade de estar aqui nesta discussão representando a 99.

Eu gostaria de reafirmar o compromisso da empresa em trabalhar por uma regulamentação, como eu mencionei, justa e equilibrada; reforçar a nossa compreensão e o entendimento de que realmente nós somos favoráveis a uma inclusão previdenciária; e nos colocar à disposição para qualquer outra discussão que a Senadora achar pertinente. Colocamos à disposição do seu gabinete para qualquer esclarecimento eventual de qualquer dúvida que surja ao longo desse processo. Coloco-me à disposição da Casa como empresa e reforço, como mencionado, a nossa abertura para o debate, para a discussão...

(Soa a campanha.)

A SRA. ALESSANDRA SERRAZES - ... para o entendimento e para a harmonização dos interesses, mantendo, como eu falei, o tripé firme - garantindo a possibilidade de acessibilidade para os usuários, de trabalho para os motoristas e de sustentabilidade para a empresa -, e seguir investindo na melhoria, inclusive, da segurança dos trabalhadores.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Grata, Alessandra, representante da 99. Passo agora para o Ricardo Ribeiro, representante da Uber no Brasil.

O SR. RICARDO LEITE RIBEIRO (Para expor.) - Obrigado, Senadora.

Eu queria agradecer novamente à senhora e ao Senado Federal a oportunidade de estar aqui e me colocar à disposição para debater esse tema sempre.

Só a título de considerações finais, eu queria reforçar algo que esteve presente na nossa manifestação: a gente, na Uber, acredita muito que a gente precisa de uma legislação para tratar desses temas, porque uma parte muito importante de uma discussão que envolva direitos e benefícios para os trabalhadores é ter uma proteção previdenciária, e não tem como as plataformas passarem a ter um papel na contribuição previdenciária, seja recolher em nome desse trabalhador, seja pagar uma parcela própria, senão por força de lei, e, mais do que isso, senão por força de uma lei complementar que atue para mudar essa legislação.

Então, não tem outro instrumento para resolver esse ponto que não passe por ter uma legislação que crie essa categoria de uma forma clara...

(Soa a campanha.)

O SR. RICARDO LEITE RIBEIRO - ... e que altere as políticas para permitir que as plataformas tenham um papel.

Por isso, a gente entende que a melhor forma para realizar isso e a única, na verdade, é a gente tratar disso com uma legislação nova que trate desse setor e que mude essas regras para criar um papel para as plataformas que não está previsto legalmente hoje. Sem previsão legal, ele não vai poder ser feito.

Quanto ao grupo de trabalho de que a gente participou - acho que isto esteve na fala do Jair -, todas as manifestações das empresas ao longo dos dez meses, em todas as reuniões de que elas participaram, estão públicas na internet. Eu posso, depois, dividir com vocês, mas, no *site* da Amobitec, tem um relatório com todas as manifestações.

Nós não participamos de nenhuma reunião com o Governo, de nenhuma reunião com os trabalhadores sem que a nossa posição tenha sido passada por escrito, deixando muito claro no que a gente acreditava e do que a gente estava tratando.

Então, o histórico da discussão dos custos, o histórico da discussão do impacto regulatório, isso está feito. Isso existe, e está publicado. Pelo menos a parte das empresas está muito clara e publicada no *site* e está disponível para todo mundo ver.

É isso.

Obrigado.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Obrigada, Ricardo Ribeiro, Diretor de Políticas Públicas da Uber no Brasil. Obrigada por estar conosco aqui.

Vou passar a palavra rapidamente para o André Porto, Diretor Executivo da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec).

O SR. ANDRÉ ALENCAR PORTO (Para expor. *Por videoconferência.*) - Senadora, eu gostaria apenas de agradecer, mais uma vez, o convite, e reforçar o compromisso da Amobitec em seguir debatendo esse tema que, para a gente, é muito importante.

Reforço o compromisso da Amobitec em qualificar esse debate a partir de dados e informações exatas, para que a gente possa ter a exata compreensão da realidade e da transparência. Como o Ricardo colocou, a gente, na associação, tem uma postura bastante transparente em relação à nossa atuação. Já foi dito aqui que todos os documentos e relatórios oferecidos pela associação, do ponto de vista do setor, no grupo de trabalho estão disponíveis de maneira pública.

Para concluir, quero dizer que caminhamos bem no sentido de que o debate foi posto. Gostei bastante do resultado da audiência pública. O debate foi posto, as opiniões divergentes foram colocadas de maneira bastante respeitosa.

A gente precisa endereçar essa situação no sentido de evoluirmos com uma regulamentação a partir de tudo que foi construído no grupo de trabalho, a partir do que está colocado ali no PLP 12, para que a gente possa, sim, seguir e ter um marco legal para o setor, ter mecanismos de inclusão previdenciária, trazer direitos para toda essa categoria.

Agradeço, mais uma vez, e coloco-me à disposição do Senado.

Muito obrigado, Senadora.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Sou eu quem agradeço, André Porto. Vou passar a palavra agora ao Rodrigo Marinho, Diretor Executivo do Instituto Livre Mercado.

Já o tivemos em outras audiências aqui, né, Rodrigo?

O SR. RODRIGO SARAIVA MARINHO (Para expor.) - Já. E, hoje, teve um debate bom, né?

Obrigado, Senadora. Obrigado pela oportunidade. É sempre uma honra, um privilégio.

Agradeço ao Senado, aos seus 80 pares que, junto com a senhora, fazem um trabalho formidável aqui e sempre estão à disposição dos motoristas e entregadores naquilo que a gente possa avançar na visão de livre mercado, na visão de melhorar a condição tributária deles, algo que a gente já tem feito com muito êxito, auxiliando o Senado nesse sentido e mostrando quão importante é a figura do nanoempreendedor para os motoristas, para quem precisa efetivamente.

Foi um grande avanço na Câmara, mas faltava uma regulamentação para dizer qual o valor percentual que seria isso. Eu acho que foi um movimento muito feliz que o Senado fez confirmando o PLP 68. Foi um grande avanço tributário para quem mais precisa. Eu defino esse avanço para toda a classe de serviço, não só para os motoristas, mas para os entregadores, para a costureira. Que eles paguem somente, de fato, o valor líquido do serviço deles.

Já foi um começo e um grande avanço.

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Obrigada, Rodrigo.

Vou passar a palavra, agora, para o Jair, representante da categoria.

Dois minutos, Jair, para você e para o Sorriso também.

O SR. JAIR ALMEIDA (Para expor.) - Antes de mais nada, quero agradecer a presença de todos que se disponibilizaram a estar aqui junto com a gente.

O debate é amplo, é longo, tem que caminhar, tem que ter muitas alterações ainda, para podermos chegar ao consenso, e o principal hoje é o ganho do trabalhador, tanto do motorista como do motoentregador. As pessoas já estão insustentáveis na rua para buscar sobreviver.

Mais uma vez, agradeço a presença de todos, tanto dos trabalhadores, como das pessoas que aqui estiveram presentes, envolvidas.

E muito obrigado, Senadora, pela porta aberta para receber a gente, por poder trazer este debate, porque não tem como ficar parado, porque as pessoas estão morrendo na rua. São pessoas que precisam sobreviver, e falta uma certa responsabilidade através das empresas, porque o motorista ou um motociclista com o psicológico abalado vai trazer um sério problema ao usuário. E esses embates estão acontecendo com muita frequência na rua. Está na hora de vocês acordarem para essa realidade.

Obrigado.

(*Soa a campanha.*)

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Obrigada, Jair.

Vamos continuar o debate. Certamente, vamos continuar este debate aqui na Casa.

E vamos acompanhar a Câmara. Estava conversando aqui com os representantes das plataformas. São três Comissões, ainda, e está a passos lentos. Então, vamos acompanhar, na Câmara, para quando chegar ao Senado, enfim, com os demais Senadores, e fazendo este debate, a gente já tenha amadurecido no sentido desse diálogo com todos, todos os envolvidos.

Vou passar agora para o Sorriso.

Sorriso, dois minutos.

O SR. ALESSANDRO SORRISO (Para expor.) - Opa!

Então, quero fazer uma pergunta aqui para os representantes das empresas de aplicativo. Vocês não acham uma picaretagem muito grande falar em autonomia com direitos, sendo que a gente não tem autonomia nenhuma? E, a questão da previdência, a contribuição para a Previdência não vai resolver 1% dessa exploração brutal que a nossa categoria está vivendo hoje. É uma triste realidade.

Enquanto vocês quiserem fazer da nossa profissão bico, renda extra, essa exploração nunca vai acabar. E o que vai mudar a nossa realidade é, realmente, as empresas de aplicativo valorizarem a nossa mão de obra, respeitarem o trabalhador e fazerem o reajuste. E a gente está pedindo o mínimo, um reajuste de muito pouco, simplesmente R\$10,00, a taxa mínima, R\$2,50 o km rodado, porque há anos que a gente não tem um reajuste. E, pelo contrário, vocês caçam meios, toda forma de atualizar as plataformas, para poderem nos explorar ainda mais, mandando rotas triplas, duplas, quádruplas e pagando somente o preço de uma.

(Soa a campanha.)

O SR. ALESSANDRO SORRISO - Isso é inaceitável. A gente tem que mudar essa realidade. É muito fácil para vocês virem aqui falar palavras bonitas, mas a realidade que a gente enfrenta, no dia a dia, na vida, é outra. É muito triste. São colegas sendo mortos, colegas ficando sequelados, pais de famílias perdendo a vida, famílias ficando desoladas, desamparadas...

Então, é revoltante para nós também virmos aqui e ficarmos ouvindo as mentiras de vocês, que falam, abertamente, publicamente, que a gente é autônomo. A gente não tem autonomia. A gente está sendo escravizado, a gente está vivendo uma escravidão moderna.

Isso é inaceitável. A gente tem que mudar essa realidade urgentemente. Isso não dá para aguentar mais.

Então, deixo aqui, mais uma vez, o meu repúdio a toda essa exploração. E vamos em frente, vamos ver o que a gente pode mudar.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Obrigada, Sorriso.

Índio, lamento, já começou a Ordem do Dia, vou te dar um minuto. E peço desculpas a todos os internautas, enfim, a todos que estão até o momento conosco aqui nesta audiência pública, já agradecendo a todos que estão acompanhando pela internet.

O SR. JOÃO FERREIRA DOS SANTOS JÚNIOR (Para expor.) - Opa, boa tarde a todos.

Obrigado, Senadora.

Rodrigo Saraiva, eu vi aqui a sua preocupação com os aplicativos, mas não vi a sua preocupação com os trabalhadores. É muito preocupante isso aí, mas o alvo aqui são os aplicativos.

O Diego Barreto, no STF, disse que o trabalhador trabalha 12 horas por mês e ganha R\$3 mil. Vamos lá!

O André Porto, em audiências passadas, disse que o trabalhador trabalha 18 horas por mês e ganha R\$40 por hora. Hoje ele já disse que o trabalhador trabalha 23 horas por mês e ganha R\$40 por hora.

Fica clara a mentira desses aplicativos!

Na Uber, a gente fez um Breque Nacional pedindo aumento de taxa. A taxa da Uber é a pior taxa do Brasil, R\$4,70.

(Soa a campanha.)

O SR. JOÃO FERREIRA DOS SANTOS JÚNIOR - Eu acho que a Uber tinha que ser mandada embora deste país, essa é a minha opinião. Ela tinha que ser mandada embora, já passou do tempo de ela sair daqui, entendeu? Como a Ford foi, a Uber também teria que ir. A gente não precisa de vocês aqui para explorar os trabalhadores.

Quero chamar todos os trabalhadores, nós temos que nos unir contra essa exploração porque nós somos mais fortes. O poder de um país é o seu povo, e o povo unido jamais será vencido!

Estamos juntos! (*Palmas.*)

A SRA. PRESIDENTE (Leila Barros. Bloco Parlamentar Pelo Brasil/PDT - DF) - Obrigada.

Eu quero agradecer a presença de todos os debatedores, de todos os representantes e da categoria também que esteve aqui conosco.

Nada mais havendo a tratar, vamos ao Plenário, e declaro encerrada a presente reunião.

Muito obrigada.

(Iniciada às 14 horas e 22 minutos, a reunião é encerrada às 16 horas e 30 minutos.)