



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPARTAMENTO DE TAQUIGRAFIA, REVISÃO E REDAÇÃO
2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 57ª LEGISLATURA
Comissão de Indústria, Comércio e Serviços
(**AUDIÊNCIA PÚBLICA EXTRAORDINÁRIA (SEMPRESENCIAL)**)

Em 25 de Abril de 2024

(Quinta-Feira)

Às 9 horas

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Declaro abertos os trabalhos da presente reunião de audiência pública da Comissão de Indústria, Comércio e Serviços, convocada em virtude da aprovação do Requerimento nº 18, de 2024, de minha autoria, para debater o Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024, que regulamenta a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte.

Antes de iniciarmos este importante debate, gostaria de salientar a todos os convidados que foi enviada com o convite uma orientação do direcionamento que se deve adotar nesta audiência pública para seguirmos os objetivos e alcançarmos o nosso propósito, que é a melhoria do projeto.

Acredito que a maior parte dos convidados já esteve presente em outras audiências na Casa e na própria Comissão Geral, e já pôde expor seu ponto de vista e suas posições políticas. Hoje, o momento é outro. O projeto já foi apresentado, saiu do Plenário e está em discussão nesta Comissão, mas nos foi dado o prazo de apenas 15 dias para sua apreciação.

Portanto, o objetivo desta reunião é aprimorar o texto, aparar arestas, transformar divergências em convergências, conciliar os interesses de ambos os lados. Para isso, foi sugerido que, nas exposições, sejam explicitados os principais pontos de divergência do PLP 12/24, o porquê da divergência e a sugestão para a melhoria desses pontos. Entendemos o calor do debate e a importância do tema para os participantes. No entanto, ressaltamos que não serão toleradas interrupções aos oradores, ofensas e acusações.

Gostaria de chamar para compor a Mesa o Sr. Luiz Marinho, Ministro de Estado do Trabalho e Emprego, e o Sr. Adroaldo da Cunha Portal, Secretário do Regime Geral de Previdência Social do Ministério da Previdência Social, que neste ato também representa o Sr. Carlos Lupi, Ministro da Previdência. (*Palmas.*)

Quero ainda agradecer a presença aos seguintes convidados: Sr. Fernando Paes, Diretor de Políticas Públicas e Relações Governamentais do aplicativo de transporte individual 99 App; Sr. Ricardo Leite, Diretor de Políticas Públicas da empresa de aplicativo de transporte individual Uber; Sr. Rodrigo Porto, representante da empresa de aplicativo de transporte individual inDrive; Sr. André Porto, Diretor-Executivo da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia — AMOBITEC; Sr. Denis Moura, Diretor de Comunicação e Relações Públicas da Associação de Motoristas por Aplicativo do Brasil — AMPAB; Sr. Paulo Xavier, Presidente da Frente de Apoio Nacional ao Motorista Autônomo — FANMA; Sra. Carina Trindade, Presidente do Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul — SIMTRAPLI/RS; Sr. Leandro da Cruz Medeiros, Presidente da Federação Nacional dos Sindicatos dos Motoristas de Aplicativos — FENASMAPP; Sr. Rodrigo Marinho, Diretor-Executivo do Instituto Livre Mercado; e Sr. Evandro Henrique Roque, Vice-Presidente da Federação dos Motoristas por Aplicativos do Brasil — FEMBRAPP.

Também participará desta audiência pública, por meio da plataforma Zoom, a Sra. Priscila Dibi Schvarcz, Procuradora do Ministério Público do Trabalho.

Esclareço que a reunião está sendo gravada e transmitida ao vivo na página da Comissão, no aplicativo Infoleg e no canal da Câmara dos Deputados no Youtube.

Para o bom ordenamento dos trabalhos, adotaremos os seguintes critérios: os convidados terão o prazo de 10 minutos para fazer a exposição, prorrogáveis por mais 2 minutos. Os Deputados interessados em fazer perguntas estritamente sobre o tema deverão inscrever-se previamente pelo sistema Infoleg. A palavra será concedida respeitada a ordem de inscrição, pelo prazo de 3 minutos, a não ser no caso em que o Deputado estiver usando o tempo de Liderança, quando disporá de um tempo maior. Para otimizar o debate, a lista de inscrições será dividida em blocos de quatro oradores. O convidado terá 3 minutos para responder, facultadas a réplica e a tréplica pelo mesmo prazo.

Concedo a palavra ao Sr. Adroaldo da Cunha Portal, Secretário do Regime Geral de Previdência Social do Ministério da Previdência Social, por 10 minutos, prorrogáveis por mais 2 minutos.

O SR. ADROALDO DA CUNHA PORTAL - Obrigado, Presidente Josenildo.

Agradeço a esta Comissão o convite para estar aqui hoje.

Saúdo os presentes, por meio da Sra. Carina Trindade, Presidente do Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul, minha conterrânea.

Coube-me, designado pelo Ministro Carlos Lupi, estar aqui hoje para conversar com os senhores sobre a proposta do Ministério da Previdência, contida no Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024, que trata da regulamentação do trabalho por aplicativos.

Eu começo dizendo aos senhores que, no Brasil, temos um complexo tupiniquim, um complexo de vira-lata, como se quase tudo que nós tivéssemos no País fosse ruim. Eu estou no cargo de Secretário de Previdência há 1 ano, e uma das experiências que eu tive, no conjunto de experiências que vivi ao longo do ano, foi reconhecer que o nosso sistema de previdência é mais valorizado fora do Brasil do que aqui.

Ministro Marinho, tive a oportunidade de participar de alguns eventos internacionais no ano passado, e constatei que o Brasil é muito respeitado lá fora pelo modelo pujante de previdência social que tem, o qual não tem correspondente no mundo. Nem mesmo os estados de bem-estar social da Europa, nos seus melhores tempos, tiveram um nível de cobertura previdenciária como o do Brasil.

Nos estados de bem-estar social, boa parte dos programas meritórios — e parte deles ainda resiste — era social, assistencial. Nós temos um regime previdenciário contributivo que se mantém em pé, com 70% da população economicamente ativa do Brasil com cobertura previdenciária de algum tipo. Isso não tem comparação no mundo.

Começo ressaltando isso para dizer que o nosso modelo é pujante e funciona.

Segundo, quanto à cobertura previdenciária, isso é algo desanimador, sobretudo para quem atua na área de previdência, e tenho na minha equipe pessoas com larga experiência nesse tema, como a Dra. Lucyana e o Benedito Brunca, que é uma referência na atuação em previdência. Uma das frustrações da minha equipe, sobretudo em relação à população mais jovem, é a despreocupação com a previdência.

É impossível separar a vida privada do trabalho. Ministro, meu filho exaspera-se comigo, por conta do meu hábito de ficar tentando doutrinar motoristas de aplicativo em viagens pela cidade. Sobretudo depois que o projeto foi apresentado, tenho tido conversas longas com eles. Meu filho exaspera-se porque, às vezes, eu não desço do carro no fim da corrida.

Quero mostrar para os senhores como é o modelo brasileiro e o que o Governo brasileiro está propondo para os motoristas de aplicativo.

(Segue-se exibição de imagens.)

Na primeira página trago o que é a previdência no Brasil. A seguridade social tem o modelo contributivo e o não contributivo. Vou tratar do modelo simplificado. A nossa apresentação começa por mostrar que nós temos vários modelos de contribuição no Brasil, voltados para quem contribui e para quem não contribui. O modelo contributivo é financiado basicamente pelas contribuições dos trabalhadores e pelas contribuições patronais.

É importante dizer para os senhores que, quando eu disse que 70% da população brasileira está coberta, os planos de previdência no Brasil garantem uma cobertura muito ampla: aposentadoria programada, aposentadoria por idade e tempo de serviço, aposentadoria para pessoas com deficiência, aposentadoria por incapacidade permanente e também benefícios de cobertura temporária. E o jovem hoje, apesar de desprezar a ideia de previdência, a primeira coisa que pensa é na velhice longínqua e em uma aposentadoria. Mas previdência nem de longe se resume a isso. Tão ou mais importante do que a aposentadoria no fim da vida é a cobertura ampla que a Previdência Social oferece para o dia a dia: acidente de

trabalho, acidente de percurso, incapacidade laboral de todo tipo relacionada ao trabalho ou não, auxílio-maternidade, entre outros tipos de benefícios, ou seja, a Previdência oferece basicamente segurança ao trabalhador.

O modelo que nós estamos propondo para os trabalhadores de aplicativo busca trazer para a proteção do Estado uma categoria que está hoje totalmente à margem da proteção. Seria muito mais cômodo para o Governo Federal não instituir contribuição previdenciária, pelo menos, para a Previdência Social, porque abarcar um novo segmento, Deputado Luizinho, sobretudo um segmento fragilizado, mais vulnerável do que a média dos contribuintes previdenciários, tem um custo. E esse custo não é barato. A proposta feita pela Previdência Social tem muitas concessões por parte do Estado.

No modelo proposto para os trabalhadores, pensou-se muito na peculiaridade da categoria. Hoje, o motorista de transporte de passageiro por aplicativo pode ser um contribuinte individual com um plano completo de 20% sobre o salário de contribuição ou com um plano simplificado de 11%, ou pode ser MEI, com 5% do salário mínimo. Lembramos que a cobertura do MEI é parcial, não oferece todas as possibilidades de aposentadoria, apenas a aposentadoria por idade, por exemplo. O plano oferecido na proposta do PLP 12 garante cobertura completa, não é meia cobertura.

Os dados do IPEA apontam um crescimento significativo da chamada *gig economy*, que são os trabalhadores sem vínculo de trabalho que prestam algum tipo de serviço, e os trabalhadores de aplicativo se encaixam aí. O crescimento é significativo, mas, por outro lado, a contribuição nos gráficos é um "x": uma sobe e a outra, desce.

A contribuição do MEI aderida por muitos motoristas é facultativa e tem se mostrado, não só no caso dos motoristas de aplicativo, mas também nos dos contribuintes do MEI em geral, alta taxa de inadimplência. Isso significa que as pessoas que contribuíram por algum tempo e pararam de contribuir, passado o período de graça, estão totalmente descobertas, e os dados do IPEA mostram que isso é muito grave. Os três gráficos apontados resumidamente demonstram isso.

Na página seguinte, resume-se o que é o trabalho do motorista de aplicativo. São premissas levadas em conta para a regulamentação: é um modelo mais flexível, adaptado às novas relações, com ausência de vínculo trabalhista, possibilidade de prestação de serviço a mais de um aplicativo e jornada esporádica — dados de uma realidade que os senhores conhecem bem. As demais premissas destacadas nesta página foram aquelas levadas em conta pelo Ministério da Previdência no Grupo de Trabalho coordenado pelo Ministério do Trabalho.

Na próxima página, nós já entramos no que trata o PLP 12, e eu quero, resumidamente, passar para os senhores os impactos do projeto na vida de cada trabalhador de aplicativo. Ele enquadra o trabalhador como contribuinte individual; institui a contribuição das empresas de aplicativos em 20%; prevê a contribuição dos trabalhadores por retenção das empresas numa alíquota de 7,5%, com vista, obviamente, a garantir a inclusão previdenciária; define a base de cálculo, a remuneração líquida, excluídos os gastos, em 25%; garante o salário mínimo horário para a proteção previdenciária; e veda a inscrição como MEI.

O que daqui é muito importante dizer? Eu tenho até brincado com os motoristas que conversam comigo. Eu me lembro do que me disse o último com motorista com quem eu conversei: "*Não, eu estou no MEI e vou ficar no MEI*". E eu disse: "*Olha, o que o Estado está propondo é muito melhor que o MEI. Primeiro, porque você não vai ter a preocupação mensal de pagar ou não, quer dizer, essa contribuição já vai ter retenção na fonte. Mas isso não é o mais importante. Além de você ter uma proteção completa, não é uma previdência meia-boca*". É importante dizer que a contribuição não é de 7,5%, mas de 1,7%. Por quê? Porque é de 7,5% sobre uma base de cálculo de 25%. Se você fizer a conta matemática, é 1,7% de contribuição. É preciso também desmistificar que a contribuição das empresas não é de 20%, mas de 5% sobre a base de cálculo de 25%. O Estado brasileiro, ao propor esse texto, está, sim, assumindo o ônus da necessidade de financiamento da Previdência para isso. Resumidamente, o Estado assume um buraco. Esse desenho de contribuição, do ponto de vista atuarial, não se sustenta. Isso é o Estado brasileiro reconhecendo a importância dos trabalhadores de aplicativo e o alto grau de vulnerabilidade deles.

Para encerrar, Presidente, eu reitero que o PLP tem provocado muita polêmica, há muitos pontos a serem discutidos, e eu deixo o abacaxi na mão do Ministro Marinho. Do ponto de vista previdenciário, não há o que polemizar. A proposta é muito melhor do que a que nós da Previdência gostaríamos de ter apresentado.

A minha equipe tem muita preocupação com a sustentabilidade do regime previdenciário. Então, este aqui não é o modelo dos sonhos do Secretário de Previdência e da minha equipe de técnicos, mas foi a proposta que o Brasil, neste momento, entendeu como necessária. Essa é a proposta que o Presidente Lula coloca na mesa, e não a proposta do Adroaldo, a proposta do Benedito Brunca. Essa é a proposta consensuada entre o Ministro Marinho, o Ministro Carlos Lupi e o Presidente Lula. É a melhor proposta de cobertura previdenciária que eu conheço.

Eu agradeço aos senhores a atenção e espero que as minhas considerações contribuam para a reflexão. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Sr. Adroaldo.

Com a palavra o Sr. Fernando Paes, Diretor de Relações Governamentais do aplicativo de transporte individual 99, por 10 minutos, prorrogáveis por mais de 2 minutos.

O SR. FERNANDO PAES - Bom dia a todos e a todas.

Eu queria cumprimentar, em primeiro lugar, o Presidente da Comissão, Deputado Josenildo, o Sr. Ministro do Trabalho, Luiz Marinho, o Sr. Adroaldo, Secretário do Regime Geral de Previdência Social, demais Parlamentares presentes e representantes dos motoristas de plataformas.

A 99 foi convidada para integrar o grupo de trabalho em maio do ano passado, e, durante os 10 meses de debate em torno de um assunto bastante novo e complexo, a postura da empresa sempre foi a de contribuir com ideias e avaliar as possibilidades de melhoria das condições de trabalho dos motoristas. Nós entendemos que a proposta enviada pelo Governo, há alguns meses, é o início de um diálogo que vai ser agora aprofundado e amplificado no Congresso Nacional. É exatamente isso que a Câmara dos Deputados, por meio da Comissão de Indústria, Comércio e Serviços, faz neste momento.

A respeito da proposta em si, na opinião da 99, ela traz avanços importantes para o setor. E eu gostaria de mencionar aqui alguns.

O reconhecimento desse novo modelo de trabalho em que existe a autonomia dos motoristas e a flexibilidade, que é inerente a esse modelo, são pontos muito positivos e que garantem a segurança jurídica desse trabalho, algo extremamente relevante não apenas para as plataformas, mas para o sistema como um todo.

No que se refere ao reconhecimento da figura das plataformas como intermediadoras do serviço — uma realidade e que já tem amparo tanto nos tribunais quanto em posicionamentos da Receita Federal —, é evidente que isso ser trazido para uma legislação é algo superpositivo.

A respeito do ponto dos ganhos mínimos, o desafio que foi colocado para as empresas, a grande pergunta feita foi se seria possível assegurar que os motoristas não trabalhariam por 1 hora ganhando menos do que o salário mínimo por hora. A resposta foi afirmativa, dissemos que sim. É extremamente legítimo buscar garantir que nenhum trabalhador que trabalhe por 1 hora ganhe menos do que 1 salário mínimo. Nós dissemos que isso não só era viável como já era uma realidade do setor.

Sobre a Previdência Social, como já foi bem explanado aqui pelo Secretário Adroaldo, nosso desafio foi pontuar se seria possível ou não a proposta apresentada pelo Governo. As plataformas disseram que sim, que seria um modelo sustentável e suportado por elas. No entanto, eu entendo que esse debate sobre o melhor modelo de previdência deve ser definido pelo Congresso Nacional. A 99 sempre esteve disposta a contribuir para a ampliação dos mecanismos de proteção social, e seguimos dispostos a fazer isso. Nós reconhecemos a importância de que a proteção social dos trabalhadores seja cada vez mais ampla e com maiores garantias.

Por outro lado, eu entendo que esse debate está aberto no Congresso Nacional. Diante das manifestações de diversos motoristas, entendemos que o processo pode ser melhorado. O ponto central dessa discussão é entender quais seriam as melhorias viáveis e razoáveis, aquelas que poderiam trazer melhores condições aos trabalhadores e, ao mesmo tempo, garantir o equilíbrio de um sistema, de um modelo de prestação de serviços que hoje é extremamente relevante para a sociedade.

Portanto, o grande desafio aqui é entender o que pode ser melhorado no projeto, sem que tenhamos, de fato, um desequilíbrio que possa, no fim das contas, prejudicar o setor e todas as partes envolvidas.

Eu entendo que há alguns temas que não fazem parte do PL, mas que já têm sido debatidos na Casa, aventados inclusive por membros do próprio Governo, que poderíamos explorar. Seriam temas relacionados à desoneração ou à retirada de um pouco do peso dos custos que incidem sobre os motoristas.

Eu vou citar alguns exemplos, Ministro Marinho. O próprio Governo mencionou a possibilidade de trabalharmos com linhas de crédito para a aquisição de veículos, um projeto de renovação da frota. Isso certamente traria ganhos a todos os envolvidos — motoristas, usuários, a sociedade de modo geral —, porque o impacto na indústria automobilística seria positivo.

O Senado aprovou, recentemente, na Comissão de Assuntos Econômicos, a redução da base de cálculo do Imposto de Renda dos motoristas de aplicativo. Esse é outro projeto importante e relevante para o setor.

Nos Estados, estamos vendo algumas iniciativas bastante louváveis, como a isenção do IPVA para motoristas de aplicativo. Eu vou citar como exemplo o Estado de Alagoas, porque recentemente a 99 conseguiu incluir centenas de motoristas em um programa estadual para isenção do IPVA. Eu acho que isso pode servir de inspiração não só para outros Estados,

mas também para a esfera federal, para pensarmos em como contribuir para a redução dos custos que incidem sobre os trabalhos por aplicativo.

Por fim, eu queria colocar a 99, mais uma vez, aberta ao diálogo, aberta a contribuir com ideias, sempre disposta a verificar as melhores soluções para avançarmos na tramitação do projeto de lei e, ao final, alcançarmos o principal objetivo desse projeto, que é melhorar as condições de trabalho dos motoristas de aplicativo e das motoristas de aplicativo. Isso traria melhorias para todo o sistema.

É o que eu tenho para falar por enquanto, Deputado.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Fernando.

Concedo a palavra, pelo prazo de 10 minutos, prorrogáveis por mais 2 minutos, ao Sr. Ricardo Leite, Diretor de Políticas Públicas da empresa de aplicativo de transporte individual Uber.

O SR. RICARDO LEITE - Bom dia a todos.

Eu queria começar agradecendo ao Presidente da Comissão, Deputado Josenildo, pelo convite à Uber para vir aqui falar.

Cumprimento os membros da Mesa, o Ministro Luiz Marinho, o Secretário Adroaldo da Cunha Portal, o Deputado Lucas Ramos e todos os meus colegas presentes nesta discussão muito importante para nós, por se tratar de um tema muito relevante. É um prazer estar aqui no Congresso contribuindo novamente para esta discussão.

A Uber foi convidada para participar de um grupo de trabalho composto pelo Ministério do Trabalho e representantes dos trabalhadores, do Governo e das empresas, para discutir o tema do trabalho em plataforma e uma regulamentação para o trabalho em plataforma. O nosso espírito nesse grupo é o mesmo que trazemos hoje a esta Casa: discutir e contribuir para esse debate, acreditando que é possível combinar proteções, benefícios e direitos que protegem o trabalho de maneira geral com essa nova forma de trabalho em plataforma.

Nós vivemos essa inovação do trabalho em plataforma há pouco tempo aqui no Brasil e no mundo. Isso trouxe milhares de oportunidades de geração de renda para muitas famílias aqui no Brasil, além de crescimento da economia, da tributação. Esses passos foram muito importantes, mas acreditamos na capacidade de combinar a manutenção desse modelo com a criação de benefícios e proteções específicas também para esses trabalhadores, sem alterar esse modelo.

Foi com esse espírito que contribuimos para a discussão e a construção, durante 10 meses, de um projeto no qual temos acordo. Trata-se do Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024, encaminhado para esta Casa, no qual se buscou um equilíbrio entre a manutenção do *status* do trabalhador, com essa condição de autonomia e flexibilidade, e o acesso a benefícios, como os benefícios previdenciários, uma discussão de ganhos mínimos, uma discussão de representação, entre outros pontos.

Sr. Presidente, esta já é a quinta audiência que fazemos aqui na Casa. Acho que o nosso espírito, sobretudo agora, quando o projeto começa a tramitar aqui, é no sentido de tentar discutir as propostas e os pontos específicos que precisam de melhorias, nos quais cabem sugestões do Congresso, para analisarmos como podemos atuar para debatê-los.

Há muitos pontos no processo, mas eu acho que o desafio que está colocado para o Relator, para os membros desta Comissão, para os membros desta Casa, na busca de melhorias, de inclusão de outros pontos, é conseguir reproduzir esse equilíbrio, que foi debatido muito duramente no grupo de trabalho, nessas inovações. É importante que novos custos que venham a ser discutidos e mudanças de modelagem para tratar de ganhos e de impacto previdenciário consigam manter esse equilíbrio, que vai ter que ser suportado pelas empresas que vêm atuando no setor, que vêm inovando e contribuindo para isso; pelos trabalhadores, que precisam ter ganhos condizentes com os seus custos; e também pelos usuários que utilizam as plataformas hoje. Não podemos nos iludir. Se tivermos uma discussão irreal em relação a esse equilíbrio, isso vai ter um impacto no número de viagens que hoje são realizadas. Se tivermos custos fora da realidade ou alternativas que fixem o preço acima do que o consumidor pode suportar, nós teremos menos viagens, o que vai representar, no fim do mês, menos ganhos para os motoristas, para as empresas e para a economia de maneira geral.

A busca desse equilíbrio é um desafio grande, é um desafio que cabe a todos os membros desta Casa. Acho que é com esse espírito que devemos tentar começar a concretizar esse debate.

Sobre esse aspecto específico, eu queria concentrar a minha fala um pouco na discussão dos ganhos mínimos. Fazendo coro com o meu colega representante da 99, reitero a questão que foi colocada na tentativa de discussão dos ganhos mínimos e dessa regra que chegou a um ganho de 32,10 reais por hora. Num setor em que não se consegue medir, no futuro, o engajamento do motorista na plataforma, como podemos olhar para trás, ver quanto tempo ele trabalhou e garantir que ele não tenha trabalhado ganhando menos do que o salário mínimo? Nessa discussão, para chegarmos a isso, tivemos que descobrir qual era o valor do salário mínimo por hora e qual era o custo médio de trabalho em 1 hora. Nós fizemos essa

discussão e usamos essa metodologia. Para encontrar os custos por hora, utilizamos custos que são medidos por quilômetro pela velocidade média de um motorista dirigindo na cidade. Fizemos uma conta aproximada e chegamos a esse custo, que está em 27 reais e alguma coisa, que, somados com 8,03 do salário mínimo, dariam essa garantia de ganho de 32,10 reais.

Da forma como a regra está descrita, caso os motoristas não ganhem os 32,10 reais, elas vão ter que complementar isso para garantir que esse valor seja observado.

Essa foi a metodologia utilizada. Se entendermos que essa medição dos custos deveria ter outra metodologia e que deveríamos pensar em uma forma distinta de indenização, eu acho que esta Casa terá o desafio de pensar nesse modelo. Podemos discutir e entender como caminhar para isso. "*Essa metodologia mede a indenização desses custos quilômetro por quilômetro?*" Podemos fazer essa discussão. Acho que essa discussão é bem-vinda. Quais são as discussões preocupantes? Preocupam-nos um pouco algumas propostas que têm sido trazidas na linha do ganho mínimo, que estão mais próximas de garantir um ganho mínimo por viagem. Isso é potencialmente problemático, tanto para a garantia do ganho por hora quanto porque isso de certa forma fixa, tabela o preço de um setor e de uma economia que é aberta à livre concorrência, em que as empresas, competindo com elas próprias, chegam a esse valor em relação às viagens. Se formos discutir na linha de fixar um valor mínimo por viagem, sobre esses custos, vamos ter menos capacidade de competição entre as empresas no mercado, e isso vai impactar o número de viagens que são feitas hoje, isso vai aumentar o preço para o consumidor. Pode subir em 20%, 30%, 40%, 50% o preço final para o consumidor hoje, e o aumento do preço para o consumidor significa menos viagens e menos ganhos ao final do mês. Então, essa discussão precisa ser feita buscando-se o equilíbrio, que foi a premissa que se adotou no projeto: como replicar direitos, e garantias, e benefícios para esses trabalhadores fazendo a manutenção desse modelo, que é um modelo bem-sucedido de funcionamento?

Nós estamos à disposição do Relator, à disposição de todos os membros desta Casa para nos engajar nessas discussões. Se há outros pontos em que este projeto não adentrou e que merecem ser adentrados, nós estamos abertos à discussão. É importante que esses pontos surjam, que eles sejam colocados, para que possamos debatê-los, e os Parlamentares tomem a decisão mais informada possível, na hora em que tiverem que votar e decidir sobre o projeto.

Era isso.

Eu agradeço pelo tempo para fazer a minha intervenção.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Ricardo Leite.

Eu queria registrar a presença aqui do Deputado Lucas Ramos, o Presidente da Comissão de Trabalho desta Casa (*palmas*), do Deputado Daniel Agrobom, que tem atuado muito em defesa dos motoristas de aplicativo — parabéns pelo trabalho, Deputado! —, do Deputado Jeferson Rodrigues (*palmas*), do Deputado Luis Carlos Gomes (*palmas*) e do Deputado Alexandre Lindenmeyer (*palmas*).

Concedo a palavra, para falar por 10 minutos, prorrogáveis por 2 minutos, ao Sr. Denis Moura, Diretor de Comunicação e Relações Públicas da Associação de Motoristas por Aplicativo do Brasil — AMPAB.

O SR. DENIS MOURA - Bom dia a todos.

Bom dia, Deputado.

Cumprimento A todos na pessoa do Deputado.

Obrigado por nos dar a oportunidade de fala.

Como o senhor disse, no caso aqui eu estou como o Diretor de Comunicação de uma associação do Rio de Janeiro, mas eu presido outra associação no Rio de Janeiro, onde temos a união das associações, temos uma liga. Nós realmente falamos de união lá, com muita verdade. São três as grandes associações que trabalham juntas.

Eu rodo por aplicativo há muitos anos — e algumas pessoas que estão acompanhando esta reunião já sabem disso —, desde o início, desde 2014, logo no começo. Temos visto e temos sentido, não só como cidadãos, mas como motoristas também, o real empobrecimento dos nossos ganhos. A cada ano que passa muda. O passageiro, as pessoas devem perceber isso também.

O senhor comentou que anda muito de uber — e quando digo "uber" é no sentido genérico; não estou fazendo referência à plataforma 99 ou à plataforma inDrive, é ao Bombril. Desculpe-me falar assim, mas é mais fácil. O senhor deve ter percebido também que os carros estão mais depreciados, que os motoristas perderam a qualificação. Para que o senhor saiba, quando eu entrei, nós fazíamos até prova. Eu trabalhava assim, como o senhor está me vendo, de terno e gravata. Era uma entrada no mercado encantadora e que eu acho que atendia a todas as necessidades. Apesar de, aparentemente, na época não haver nenhuma regulamentação, atendia a todas as necessidades. O consumidor era feliz, o motorista trabalhava

feliz, o Governo, nos Municípios, ficava um pouco incomodado, por causa da questão do taxista, porque trazia uma novidade — o taxista tinha ali, digamos, uma reserva de mercado, e o motorista de aplicativo era um concorrente com liberdade maior —, mas isso tudo foi agregado com o passar do tempo. O que aconteceu foi que muitos taxistas viraram motoristas da Uber, muitos motoristas da Uber depois viraram motoristas de táxi, porque caiu o preço das concessões de táxi, e nesse sentido o mercado se agregou. O que não se agregou foram os ganhos do motorista. O motorista só vem perdendo esses anos todos.

A nossa esperança surgiu quando o Governo atual falou em regulamentar. O motorista sabe que já é regulamentado. Já somos MEI — Microempreendedor Individual, já temos a Lei da Mobilidade Urbana, que é anterior à entrada da plataforma no Brasil. A Lei da Mobilidade Urbana é de 2012, e a primeira plataforma entrou aqui em 2014. Em 2012 já se identificava lá na lei o transporte individual privado. Então, não faltava regulamentação, faltava cuidado com o profissional que ia tocar esse serviço. Quando o Governo atual tomou a iniciativa de querer cuidar desse serviço, desse trabalhador, de querer organizar a vida desse trabalhador, podem ter certeza de que trouxe esperança para todos os motoristas, porque todos padeciam, inclusive pelas questões da Previdência Social.

A Lei nº 13.640 já fala da obrigação de pagar a contribuição ao INSS. Ela não diz se é pelo MEI ou se é pelo carnê-leão, mas já fala que é obrigatório. O Governo não criou ferramentas para cobrar naquele momento. Então fica à vontade. Ontem foi dito numa outra Comissão que 78% dos motoristas não pagam. Agora aparece um projeto em que existe uma ferramenta para exercer essa cobrança. Quer dizer, já pode cobrar na corrida. Você acabou de fazer a sua corrida, e 27,5% já vão para o INSS. Eu pergunto: por que não usar essa ferramenta no MEI? Por que não utilizar de uma maneira que fique mais econômica e mais clara para o motorista? Porque essa é a dúvida do motorista. Eu rodo por aplicativo e estou trazendo o que o motorista está enxergando. Ele está enxergando que, primeiro, esses 20% que as plataformas se disponibilizam a pagar dificultam a situação dos outros aplicativos menores, dificultam a situação dos aplicativos que cobram menos de 40% em uma corrida. Há aplicativo que cobra 10%. Como é que o aplicativo que cobra 10%, o que é bom para o motorista e é bom para o passageiro, vai pagar 20% da parte dele? Ele vai ter dificuldade. Então diminui.

Algumas palavras aqui, como "autonomia", "liberdade de mercado", "livre concorrência", transformam-se no inverso exatamente. O motorista não tem autonomia, o motorista não escolhe o valor, o motorista hoje não sabe nem qual é o percentual que vai ser cobrado ao término da corrida. Na verdade, em algumas plataformas e na principal de todas ele não tem nem a clareza nem a segurança de saber o valor que foi oferecido por uma corrida para ele, depois que ele recebe, durante alguns rápidos segundos, dentro de um carro, no escuro, em um celular desse tamanho, a mensagem "*a corrida tem tantos quilômetros, e você vai receber 30 reais*". Às vezes, ele encerra a corrida e recebe 20 reais. Aí vem uma mensagem automática de que houve uma alteração de trajeto, que na verdade não houve. Nós seguimos o GPS, de acordo com o que é informado. Quando falamos isso, normalmente os criadores do PL, do Governo, falam assim: "*Mas agora vai ter uma proposta de clareza*". Clareza nós já temos. Eu já tenho a clareza de saber que a plataforma fica, em média, com 40% do que eu ganho. Essa clareza eu tenho. Eu quero é que ela não fique com 40%. Se ela ficar com 40%, eu tenho que ganhar muito bem. É um raciocínio muito lógico. Se você vai vender um imóvel e tem um corretor, não é o corretor que vai determinar a comissão, não é o corretor que vai determinar a tarifa, é o preço do imóvel. Senão, não tenho autonomia. Quer dizer, eu presto o serviço, mas eu sou o que menos tem poder de decisão? Eu presto o serviço, sou eu que compro um carro que muitas vezes sai caríssimo, porque o preço do carro é alto e os juros são mais altos ainda, e não escolho nada, não decido nada? Muitas vezes eu sou punido porque um passageiro simplesmente entrou no meu carro e não gostou de mim, porque ele sabe que, quando denuncia um motorista, de maneira fraudulenta, ele recebe de presente um bônus de corrida, porque ele teve um aborrecimento na corrida. Esse motorista simplesmente é cortado, é banido, e rapidamente é substituído por outro, porque o *marketing*, a propaganda para captar motoristas é muito grande, mas a segurança para o motorista é ínfima.

Acho que foi na Comissão de ontem ou na anterior — ah! não, foi na Comissão Geral — que uma Deputada trouxe à baila o caso de Cuiabá, de três pessoas que faleceram, vítimas do mesmo ladrão, que decidiu matar três motoristas de aplicativo. Ontem só não foi dita uma coisa: que isso é recorrente. Em 2019, em novembro, na Bahia, um mesmo ladrão matou cinco pessoas. E ninguém fala em melhorar cadastro, ninguém fala em melhorar nada para o motorista.

O Projeto de Lei Complementar nº 12 era uma esperança para o motorista de melhora, mas, quando ele foi apresentado, quando ele foi exposto, ficou muito clara a participação muito grande das empresas — foram elas que tiveram mais foco ali — Uber e 99, que, com certeza, têm mais vantagens do que as outras, ficou muito clara a participação dos sindicatos que foram criados, alguns um pouco mais antigos, outros mais recentes, mas que não têm a adesão dos motoristas. Volto a dizer: isto não é uma crítica à instituição sindical, é uma crítica à falta de adesão dos motoristas. Não foram ouvidas as associações, como a que eu represento. Como eu disse, no Rio de Janeiro há três. Temos uma federação nacional, que contempla várias associações, e não fomos aceitos no grupo de trabalho. Ao contrário. Fomos retirados do grupo

de trabalho. Mas não fomos retirados, banidos do grupo de trabalho, para usar um termo comum para o motorista de aplicativo, porque cometemos algum erro, foi simplesmente porque não queriam nos dar voz.

Quem está nos dando voz é a frente parlamentar do Deputado Daniel Agrobom. Essa teve a adesão em massa dos motoristas. Ali foi construído um projeto com características previdenciárias, que dá, segundo a Constituição Federal, autonomia ao sindicato, que dá voz ao motorista e traz lucratividade para o motorista.

O motorista não está ali para ficar preocupado: *"Ah! Mas se aumentar o valor das corridas, vai diminuir a demanda"*. Não diminui nada, porque a Uber é a primeira a botar preço dinâmico altíssimo quando vê que a demanda está boa. Ela aumenta o tempo todo, ela aumenta para o passageiro o tempo todo. A 99 aumenta o tempo todo. Só não aumenta para o motorista. Então, não pode ser o motorista o principal ou o maior responsável, o maior vitimado pelo fato de que ele tem que se preocupar com a diminuição da demanda. Em vez de fazer propaganda para botar mais motoristas, faça propaganda para trazer mais passageiros, flexibilize mais para o passageiro, traga segurança para o motorista, treine, prepare o motorista para atender melhor. Porque todo mundo sabe — e é uma coisa do livre comércio — que quem atende melhor ganha mais resultados, tem mais resultados. Os motoristas não são treinados, eles são punidos sem nunca na vida terem sido treinados. Na concepção das plataformas, treinamento é botar um vídeo para o sujeito assistir, e acabou, ou botar, num aplicativo supercomplicado, algumas diretrizes que estão totalmente implícitas no meio do aplicativo, a que o motorista não tem acesso.

Nós percebemos claramente que a principal mola propulsora desse negócio não é o passageiro nem o aplicativo, é o motorista. É ele que gira. O carro sem o motorista dentro é um sonho futuro, cujo projeto a própria Uber abandonou, porque começaram a ser atropeladas pessoas porque não havia motorista dentro do carro, porque começou a haver uma enxurrada de processos, porque começou a haver uma porção de problemas. Então, vamos focar o motorista, vamos focar quem move essa engrenagem, vamos ouvir o motorista, vamos lhe dar segurança de trabalho, vamos lhe dar treinamento, vamos lhe dar condição de ganho. Desde que eu estou na plataforma, desde 2014 — e eu já era motorista antes, eu trabalhava com transporte executivo, então eu não vim do desemprego; a minha atividade foi absorvida pela Uber quando ela entrou no Brasil —, eu vejo claramente que o último colocado em tudo, em qualquer coisa, é o motorista, porque ele é uma oferta muito fácil, basta a plataforma colocar um preço dinâmico e dar um incentivo. Ela chegou a pagar — e eu cheguei a receber, na época, empolgadíssimo, indicando a colegas — 1.600 reais pela indicação de um colega. Como um motorista é valioso! Hoje é algo em torno de 300 reais, 400 reais, 500 reais que uma plataforma paga, quando você indica um colega. Quando você ressuscita um colega, que conseguiu se recolocar no mercado de trabalho, e faz ele voltar para a plataforma, a plataforma remunera você. Então, o motorista tem valor. Só que o motorista, infelizmente, não consegue enxergar o valor que tem. As pessoas, às vezes, dizem: *"Ah! Mas a categoria não é unida"*. Não é que ela não seja unida, ela é muito ocupada. Na semana passada, eu estava conversando com uma pessoa do Ministério do Trabalho, e ela brincou comigo dizendo: *"Ah! Você não é motorista"*. Eu abri o aplicativo e mostrei para ela: *"Para eu estar aqui hoje, eu rodei na sexta, no sábado e no domingo muito mais do que as 12 horas propostas pelo projeto"*. Isso é autonomia. Eu posso rodar muito mais do que as 12 horas propostas. Eu sei que existe uma preocupação com a carga horária, e é razoável que exista, mas, se eu escolhi trabalhar mais de 12 horas, eu sou responsável pelo que faço. Eu estou descansado ou estou preparado. Para estar hoje em Brasília, eu peguei meu carro, no Rio de Janeiro, às 5h30min da manhã, e cheguei aqui de noite, eu dirigi por 16 horas. Estou pronto para isso, porque eu sou motorista de aplicativo. Então, nós nos preparamos para isso. Existe preparo para isso. Um caminhoneiro não dirige por muitas horas? Um caminhoneiro não trabalha? Alguém limita a quantidade de horas que o caminhoneiro pode trabalhar?

Utilizando o exemplo do caminhoneiro, nós sabemos que há o frete mínimo. Quando se fala em tarifar, não é tarifar e predeterminar preço. Nós sabemos que predeterminar preço é ruim, porque afeta a qualidade, mas é preciso deixar claro que a taxa tem que ser fixa, que eu tenho que saber quanto vou perder para uma plataforma, que eu tenho que saber quanto pago para uma plataforma colocar um cliente dentro do meu carro. Eu tenho que ter a livre concorrência. Que a InDrive determine que são 10%, que a 99 coloque 20%, como está fazendo agora num projeto experimental no Nordeste, e, se a Uber achar que tem que colocar 40%, que ela coloque 40%. Aí eu vou escolher: *"Eu prefiro pagar 10%, eu prefiro pagar 30%, eu estou numa região em que pagar 40% me atende"*. E está tudo bem. Mas, se eu não sei quanto é, se não está predeterminado... É um jogo em que eu entro, do qual faço parte, do qual eu sou a peça propulsora, mas do qual eu não conheço as regras, cujas regras não são claras? Os passageiros — e foi dito que todos aqui são passageiros —, quando utilizam o aplicativo, não sabem quanto vão pagar por uma corrida, porque a tarifa para o passageiro muda o tempo todo.

Então, Ministro, que fique claro que a preocupação com a Previdência é lícita. Nós já conversamos, e eu concordei com tudo o que o senhor disse à época. Não me importo de pagar previdência, sinceramente não me importo. Já usufruí da Previdência Social: em 2021 fiquei doente, meu carro pegou fogo no dia 5 de abril, e eu fiz três cirurgias seguidas no Hospital do Fundão, no Rio de Janeiro. Utilizei a Previdência, eu sei que é bom. Utilizei através da categoria de MEI,

que eu pagava. Tudo bem, eu não me importo de pagar, mas quero poder ganhar bem. Se o projeto não se preocupar com os meus ganhos, como eu vou pagar?

Encerro esta fala dizendo que o motorista tem realmente um empobrecimento, até maior do que o da população, e não pode desistir do que está fazendo. Nós temos que ter um olhar mais atencioso para os motoristas de aplicativo de todo o Brasil, que hoje somam mais de 1 milhão e meio de trabalhadores.

Obrigado. (*Palmas.*)

(*Manifestação na plateia: Boa!*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Sr. Denis Moura.

Concedo a palavra, para falar pelo tempo de 10 minutos, prorrogáveis por 2 minutos, ao Sr. Paulo Xavier, Presidente da Frente de Apoio Nacional dos Motoristas Autônomos — FANMA.

O SR. PAULO XAVIER - Obrigado, Presidente da Mesa.

Cumprimento os Deputados, o Ministro, as autoridades presentes e agradeço a oportunidade de estar aqui falando sobre a regulamentação da categoria.

É importante dizer o seguinte, Ministro: sou motorista e rodo desde 2017 na cidade de Belo Horizonte. Desde o início, nós como motoristas fomos excluídos deste debate. Os motoristas foram excluídos. Muito me admira um governo que diz defender o trabalhador montar um GT, um grupo de trabalho do qual o próprio trabalhador foi excluído. Particpei da primeira reunião do GT como convidado, mas não tive direito a voz, não tive direito a voto e fui praticamente expulso da reunião. Desde então, desde o início da montagem desse grupo de trabalho, tentamos participar do debate. Fomos totalmente ignorados. O Governo montou um grupo de trabalho e chamou centrais sindicais pelas quais os motoristas não se sentem representados. Apesar de sabermos que a Constituição dá o direito a sindicatos, a centrais sindicais, não nos sentimos representados. Por quê? Sabemos que, em alguns sindicatos, há motoristas, sim, sabemos que a Cacá é motorista, que há alguns motoristas neles, dois ou três, mas que a grande maioria não é, e não conhece os desafios que temos na rua. A representatividade, por exemplo, da Cacá, que é motorista, torna ela até muito responsável por esse projeto, pela dificuldade, pela rejeição que o projeto obteve. Por quê? O motorista, qualquer motorista que rode, que sabe dos desafios, que conhece os desafios, é totalmente contrário ao projeto da forma como ele foi apresentado. Temos uma rejeição de mais de 98% dos motoristas a este projeto. Quem é motorista de fato vai rejeitar este projeto.

Estamos enfrentando uma dificuldade muito grande, e não é porque não queremos regulamentação. O Secretário da Previdência falou sobre o INSS. Somos favoráveis ao INSS, à contribuição, achamos que ela é importante. Assim como o meu colega Denis falou, já consta na Lei nº 13.640 a previsão da contribuição. Porém, ela não veio de forma obrigatória, e sabemos da dificuldade de fazer o pagamento. O Governo pode, sim, criar mecanismos para que o MEI seja ampliado. Assim como foi feito para os caminhoneiros, que também seja feito para os motoristas, de forma que ele também seja obrigatório, e consigamos ter a garantia previdenciária.

O Projeto de Lei Complementar nº 12 veio com vários pontos. Um deles, um dos principais, o que mobiliza toda a rejeição dos motoristas, é exatamente a forma de contribuição. A retenção, esse modelo de hora trabalhada, não nos atende.

Estamos visitando todos os Deputados, temos contado com a participação dos Deputados desta Casa, porque é aqui que estamos sendo ouvidos. Quero agradecer ao Deputado Daniel Agrobom, o Presidente da frente parlamentar instituída, na qual estamos tendo voz. É importante dizer isso, deixar isso claro.

Qualquer projeto que os nobres Deputados forem votar precisa considerar a remuneração pelo quilômetro rodado e pelo tempo. O nosso carro, o principal custo do motorista, é baseado em quilômetro rodado e tempo. Então, quanto mais eu rodo, quanto mais eu fico na rua, mais ele vai se desgastando — é a depreciação, é o imposto, são os insumos do carro. Qualquer projeto que não considerar quilômetro rodado e tempo como custo principal — e é importante dizer que ele precisa ter um ganho real para o motorista — vai ser rejeitado pelos motoristas.

Entendemos que o Governo tem uma grande oportunidade de criar um projeto que atenda o trabalhador. Da forma como foi instituído, este não nos atende.

Estamos realmente tendo gasto e prejuízo. Quando se fala em quilômetro rodado e tempo, alguns Deputados e o pessoal que não conhece o nosso dia a dia, da rua, podem não entender. Hoje a retenção da plataforma é flutuante. O Secretário falou que é de 5% a participação da plataforma e que é de 1,87%, se eu não me engano, a participação do motorista. Não. Esses 7% no total vão sair do motorista. Por quê? A retenção da plataforma é flutuante. Então, a mesma corrida que o senhor chamar para determinado local, e o nobre Ministro ou o Deputado fizer, para o mesmo trajeto, vai apresentar um valor para o senhor e um valor diferente para mim. Para cada motorista vai ser apresentado um valor diferente. Não é um

valor igual para ambos. Sabemos e vemos hoje que as plataformas — as principais, as maiores, a Uber e a 99 — estão favoráveis a esse modelo, porque não vai sair do bolso delas. Elas vão repassar isso, e vai cair sobre as costas do motorista e do usuário. Não se enganem, o preço vai aumentar. Por quê? A demanda vai aumentar. Não teremos uma oferta tão boa de motoristas como temos hoje. Então, isso também eleva o preço para o usuário.

Você que é usuário, que está acompanhando esta audiência, saiba que este projeto de lei, da forma como se apresenta, vai encarecer, vai aumentar o valor da corrida, porque a plataforma não vai tirar dos seus ganhos, ela vai tirar do motorista e do usuário.

Esse modelo tem que ser alterado para o de quilômetro rodado e tempo. Ao mesmo tempo, é preciso haver transparência no modelo de retenção da plataforma. Ela precisa ser fixa, para dar previsibilidade, assim como era no início. Quando a Uber começou aqui, era de 20%, depois subiu para 25% e agora é flutuante. Falamos que é um leilão. O preço da corrida varia demais. Então, ela consegue retirar esses valores do usuário e do motorista. Sabemos que toda a conta vem para as costas do motorista. Então, é importante que estes dois princípios sejam considerados em qualquer regulamentação, e o PLP 12 não contempla eles.

Desenvolvemos, através da frente parlamentar, uma proposta, a de nº 536, que foi protocolada em março de 2024. A elaboração da proposta 536, esta sim, teve a participação dos motoristas. Eu fui um deles. Neste plenário vemos vários outros que participaram da construção dela. Foram mais de 70 horas de trabalho. Há um detalhe: nós tivemos a contribuição de toda a Federação. Nós vimos motoristas representarem todo o Brasil. Várias lideranças do Brasil se debruçaram sobre um projeto que, sim, tem a aprovação dos motoristas. Este projeto contempla nossas necessidades, até mesmo a necessidade arrecadatória do Governo, que está prevista no projeto. Ele protege o motorista. O motorista realmente é um autônomo, pode definir se quer contribuir, como contribuinte individual, para o MEI, na ordem de 11% ou 20%. O projeto realmente nos dá autonomia.

Ainda faltam outros detalhes no projeto, como pensar as necessidades do motorista em relação à frota, com isenção de IPI e IOF. Isso não foi dito. Há também o Imposto de Renda. Hoje o Imposto de Renda do motorista é baseado em 60% do valor bruto, e 40% são considerados custos. O próprio Governo chegou ao entendimento de que 25% representam ganho real. Nosso ganho real é, de fato, muito baixo, portanto o Imposto de Renda também precisa passar por uma equiparação neste modelo, nesta proposta, na aprovação que o Governo precisa fazer.

Para finalizar, Deputado, nós precisamos que sejam realmente vistos estes pontos que eu mencionei. Precisamos que o Governo altere e os nobres Deputados rejeitem este projeto em vista de como ele se apresenta, para que nós possamos fazer um novo texto e colocar em apreciação nesta Casa o PL 536/24, que, sim, atende às nossas necessidades.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Sr. Paulo Xavier.

Quero registrar a presença do Sr. Romaro Silva, Reitor do Instituto Federal do Amapá — IFAP, que, com sua equipe, prestigia esta reunião.

Obrigado, Romaro.

Passo a palavra ao Deputado Daniel Agrobom, Presidente da Frente Parlamentar em Defesa dos Motoentregadores e Motoristas de Aplicativo, que dispõe de 10 minutos.

O SR. DANIEL AGROBOM (PL - GO) - Bom dia, Presidente. Bom dia, colegas Parlamentares, Ministro Marinho, Relator Augusto Coutinho, Deputado Lucas Ramos, Presidente da Comissão de Trabalho, onde logo, logo estaremos debatendo este projeto.

Eu aguardo para pedir a palavra. Ouvi dois representantes de plataformas, o Fernando Paes e o Ricardo Leite, e dois representantes de motoristas de aplicativo.

Quero salientar que, desde o início de 2023, quando nós criamos nossa Frente Parlamentar, o que nós buscávamos a todo momento era justamente isto que está acontecendo agora, debates, para que nós pudéssemos ser a voz dos motoristas — esta Frente Parlamentar foi criada para ser a voz dos motoristas dentro deste Parlamento. Nós procuramos fazer este debate, mas não fomos atendidos, da mesma forma como se deu com os dois representantes dos motoristas que aqui se manifestaram. O grupo de trabalho não aceitou que nós participássemos com eles da criação deste projeto apresentado pelo Governo.

Eu ouvi o Fernando Paes e o Ricardo Leite, que deixaram bem claro que o PLP do Governo precisa ser revisto e melhorado. Muitas coisas ainda precisam acontecer para que a proposição vá para o plenário e seja votada.

Os motoristas de aplicativos, em nenhum momento, são contra a regulamentação. Todos são favoráveis e acham necessária a regulamentação, porque há mais de 1,5 milhão de motoristas de aplicativo hoje que trabalham informalmente. Eles não são reconhecidos e nem sequer têm um cargo ou uma profissão. Em nenhum momento, eles são contra o recolhimento de INSS. Todos eles são favoráveis ao recolhimento de INSS, tanto é que, segundo levantamento das próprias plataformas, mais de 40% dos motoristas hoje já recolhem INSS. Em outras profissões ou ocupações que eles desempenham, eles já recolhem INSS. Portanto, eles não são contra o recolhimento desse imposto.

É claro que é preciso debater a forma como eles vão recolher o INSS. Eles se propõem a recolhê-lo pelo MEI, o que corresponde a 5% do salário mínimo. Eles são favoráveis a recolher o imposto como autônomos.

Quando o Governo deixa de aceitar o recolhimento pelo MEI, o Fernando Paes, representante da 99, disse aqui algo que corresponde à realidade: no Estado de Alagoas, existe um projeto, que é estadual, que prevê a isenção de pagamento do IPVA, mas somente terá isenção desse pagamento quem estiver enquadrado no MEI. Se nós excluirmos o MEI, nós vamos começar a ter problemas nos Estados, onde os motoristas também perderão alguns benefícios estaduais.

Nós precisamos rever esta situação com muito cuidado, tanto a cobrança do INSS, como a forma em que ele seria cobrado.

O MEI que existe atualmente não é o melhor para o Governo? Por que não criar, portanto, um MEI como o que foi criado para os caminhoneiros? Nós podemos criar o MEI dos motoristas de aplicativos (*palmas*). Esta seria a melhor forma para eles recolherem o INSS.

O Ricardo Leite, da Uber, deixou bem claro que o custo médio que foi criado, que eles levantaram nacionalmente — aliás, é difícil chegar ao custo nacional, porque nós temos várias regiões, vários custos de petróleo, até mesmo custos fixos —, é por quilômetro rodado, e não por hora. Por isso, não dá para nós termos um PLP que pretende estabelecer preço por hora trabalhada. O desejo dos motoristas de aplicativos é que esta regulamentação traga o valor por quilômetro rodado mais tempo.

Se consultarmos qualquer motorista que esteja trabalhando há muitos anos como motorista de aplicativo, veremos que em determinadas épocas as plataformas pagavam mais de 2 reais por quilômetro rodado, o que dá hoje quase 60 reais, se calcularmos pelas médias de quilômetro rodado durante 1 hora. Portanto, não dá para pensar num mínimo de 32,10 reais por hora, se, na realidade, nós já tivemos quase o dobro disso, quase 60 reais, calculando-se por hora, quando, na realidade, nós temos que calcular por quilômetro rodado.

Há mais uma coisa. Uma das maiores preocupações é que, quando se trata por hora trabalhada, valor mínimo de hora trabalhada, isso tende a ser um teto, pode chegar a um teto. Isso já está acontecendo. Não digo que está chegando ao teto. O fato é que nós tínhamos um valor. Se pegarmos o valor que as empresas pagavam entre dezembro e o início de janeiro, hoje já estão pagando menos. Por quê? Porque já existe um projeto de lei em tramitação nesta Casa que prevê um valor mínimo. Então, este valor mínimo já está fazendo com que as plataformas já trabalhem com um preço bem abaixo do que trabalhavam poucos meses atrás.

Há outra realidade. Hoje nós temos neste plenário em torno de cem pessoas. Se estas cem pessoas que estiverem aqui agora chamarem, pela Uber, 99 ou InDrive, uma corrida daqui para o aeroporto, e cada um chamar aqui agora, neste exato momento, cada um vai ter um preço diferente. Não temos um preço fixo, não temos um valor cobrado. Nós temos preços variáveis. Portanto, se dez pessoas fizerem um chamado neste momento, serão dez preços diferentes para o mesmo trajeto.

Nós precisamos olhar para isto porque, se for este o caso, isto dá a oportunidade às plataformas de colocarem o preço que elas quiserem. Imaginem colocar um preço mínimo, fazendo-se uma lei que dê a oportunidade a eles de cobrarem um preço mínimo muito abaixo da realidade!

O que nós e os motoristas de aplicativos queremos é que venha um projeto que realmente dê autonomia e segurança para eles trabalharem, para terem transparência no trabalho que estão fazendo, já que eles mal sabem o que vão receber da corrida que vão fazer, e principalmente uma remuneração justa, que é o que nós queremos, que é o que eles querem.

Nenhum motorista de aplicativo é contra a regulamentação, todos são favoráveis. Nenhum motorista é contra ao recolhimento do INSS. Porém, façamos uma regulamentação que atenda a esta classe, porque hoje há mais de 1,5 milhão de famílias, e a grande maioria depende deste trabalho para levar o sustento para dentro de suas casas. Nós temos que olhar isso com muito cuidado.

Por isso, eu chamo a atenção de todos os Parlamentares, para que possamos debater da melhor forma possível, fazer o que estamos fazendo aqui hoje, com mais clareza, e que o que estamos falando seja realmente levado às mesas de negociações. Senão, nós simplesmente ficaremos apenas falando, falando, e isso não será levado às mesas de discussão. Às vezes, o que está sendo levado é o que já está no papel. Portanto, precisamos levar à discussão o que nós estamos ouvindo aqui dos motoristas. São eles que estão trabalhando, eles é que trabalham, eles é que precisam desta regulamentação.

Como regulamentar uma classe se nem essa própria classe está aceitando esta regulamentação?! Não pode! Nós precisamos fazer algo que realmente atenda a esta categoria.

Nós, da Frente Parlamentar, estamos abertos aos debates, às conversas, tanto para ouvir os Parlamentares, o pessoal da Comissão, o Presidente, o Relator, como também, diariamente, os motoristas de aplicativos, para que possamos, com eles, apresentar a melhor solução, junto com o Deputado Marinho, o Luizinho, o Macena, entre outros. Nós estamos abertos para ouvi-los, levar nossas posições e, juntos, construir o melhor projeto, o melhor relatório, que atenda não só aos motoristas, mas também ao Governo.

Nós não somos contra isso, desde que os motoristas sejam valorizados da melhor forma possível.

Obrigado, Presidente.

Obrigado a todos. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Deputado Daniel Agrobom.

O objetivo desta audiência pública, Deputado Daniel Agrobom, é justamente podermos debater, ouvir todos os atores envolvidos no PLP 12, os motoristas de aplicativos, as entidades que os representam, as empresas, o Governo, para chegarmos ao plenário com uma decisão madura, uma decisão que beneficie a todos, e, assim, todo mundo saia ganhando.

Quero aproveitar o momento para registrar a presença do Deputado Augusto Coutinho, Relator do PLP 12 nesta Comissão de Indústria e Comércio. Registro a presença do Vereador Marlon Luz conosco, que participa desta audiência.

O Secretário do Regime Geral da Previdência, Adroaldo da Cunha Portal, precisa sair agora, porque tem outro compromisso. Quero agradecer a sua participação, Secretário. Muito obrigado.

Esta Comissão — eu, Presidente; o Deputado Augusto Coutinho, Relator do PLP 12 — provavelmente precisará ouvir o Sr. Adroaldo mais uma vez, para que possamos realmente tomar uma decisão tranquila com relação ao projeto.

O Sr. Adroaldo precisa sair, mas sua assessoria ficará acompanhando esta audiência pública até o fim. (*Manifestação no plenário.*)

Eu pediria queria que nós mantivéssemos a ordem e a calma. Não há necessidade do contrário. O objetivo da audiência é justamente ouvirmos a todos. Todo mundo aqui terá voz. No início da audiência, vários motoristas me procuraram e pediram que fossem ouvidos. Nós vamos ouvi-los.

A Câmara dos Deputados é a Casa do Povo. Aqui nós representamos o povo do Estado brasileiro. Todos têm direito à voz e ao contraditório, mas peço que mantenhamos a ordem, a calma, para realmente termos uma audiência pública com um resultado produtivo e positivo.

Concedo a palavra à Sra. Priscila Dibi Schvarcz, Procuradora do Ministério Público do Trabalho, que dispõe de 10 minutos, prorrogáveis por 2 minutos. Ela falará pela plataforma Zoom.

A SRA. PRISCILA DIBI SCHVARCZ - Bom dia a todas e a todos.

Os senhores me ouvem?

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Doutora, o volume está baixo. Eu lhe pediria, por favor, que aumentasse o volume.

A SRA. PRISCILA DIBI SCHVARCZ - Os senhores me ouvem agora?

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Eu lhe pediria que aumentasse um pouquinho mais.

A SRA. PRISCILA DIBI SCHVARCZ - O volume está no máximo, Excelência.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Tudo bem. Vamos lá!

Peço silêncio para que possamos ouvir a Procuradora, por favor.

A SRA. PRISCILA DIBI SCHVARCZ - Bom dia a todas e a todos.

Cumprimento os senhores, na pessoa do Deputado Josenildo, que convocou esta audiência pública. Agradeço a disponibilidade deste tempo concedido ao Ministério Público do Trabalho, na medida em que existem vários pontos em que nós compreendemos que é preciso haver uma melhora e uma discussão mais intensa sobre o projeto de lei apresentado.

Eu gostaria de citar alguns pontos que nos causam preocupação, sobretudo porque nós estamos falando de um contingente de mais de 1,5 milhão de trabalhadores somente no Brasil. Segundo estimativa do IBGE, 47% deste 1,5 milhão de

trabalhadores de aplicativos no Brasil trabalham justamente com o transporte de passageiros, objeto da regulamentação deste projeto de lei que está sendo discutido hoje.

O primeiro ponto, Presidente, sobre o qual eu gostaria de apresentar minha visão, ponto que foi defendido pelas próprias empresas aqui hoje, diz respeito à classificação, no art. 2º deste PL, das empresas como meras intermediárias da relação entre o cliente e o motorista. Não há uma mera intermediação por parte destas plataformas. Existe, na verdade, a efetiva prestação de um serviço de transporte. O cliente não busca o motorista X ou o motorista Y. O cliente nem sequer pode escolher entre os motoristas cadastrados aquele que lhe fará a prestação do serviço. O cliente busca a plataforma: "*Eu quero a Uber, quero a 99*".

A qualificação jurídica que se pretende estabelecer não pode ser o que as empresas querem parecer ser. Ela deve responder e corresponder ao que as empresas efetivamente são, e as empresas são empresas de transporte. Nós não estamos falando aqui do mero fornecimento de um (*ininteligível*). Esta qualificação é imprescindível para que se possa fazer o devido enquadramento jurídico destas empresas. Ela não gera uma repercussão apenas na relação dos trabalhadores com a plataforma: gera repercussão até mesmo para os clientes.

A empresa, se compreendida como mera intermediária, deixa de ser fornecedora do serviço perante o Código de Defesa do Consumidor. Deixa, portanto, de responder por indenizações por vício deste serviço que está sendo prestado por meio desta plataforma.

Um segundo ponto que o Ministério Público gostaria de salientar refere-se à disciplina trazida pelos arts. 3º e 5º deste projeto de lei, a qual o coloca entre as piores regulamentações desta matéria. O art. 3º traz um pressuposto, quase absoluto, de que o motorista é um autônomo. No art. 5º, são citadas práticas que as empresas podem ter que se revelam como um nítido controle desta relação, de como este trabalho é prestado.

Desta forma, embora haja um nítido controle da forma de prestação deste trabalho, o art. 5º gera uma presunção absoluta da ausência da relação de emprego. Neste aspecto, a proposição representa um grande retrocesso. O mundo inteiro tem tentado regulamentar esta atividade, e o Brasil está na contramão de todo o mundo.

Ontem, dia 24 de abril, senhores, foi aprovada na União Europeia uma diretiva que traz uma obrigação para todos os países da União Europeia — estamos falando do quantitativo de 28 milhões de motoristas, muito maior do que aquele que o Brasil possui atualmente. Esta nova diretiva da União Europeia, aprovada ontem por larga maioria, introduz a presunção da existência de uma relação de trabalho, e cabe à plataforma comprová-la. Ela inverte o ônus: a plataforma é que tem que comprovar se esta relação é de trabalho autônomo, e não o trabalhador, e não há uma presunção legal, como a que este PL traz.

Não adianta negarmos a realidade. O motorista não tem autonomia nesta relação, como os próprios motoristas que foram ouvidos aqui hoje já salientaram. É a empresa que autoriza o cadastro da plataforma; é a empresa que permite o acesso ao serviço e, aliás, redireciona as demandas para os motoristas que estão à disposição, a depender da classificação, da pontuação, do *status* do motorista na plataforma.

A empresa é que fixa os parâmetros de exigências, de condições dos veículos, por exemplo. A empresa é que fixa o preço da corrida. O trabalhador nem sequer conhece o percentual retido pela plataforma pelo serviço que ele mesmo presta. A empresa aplica punição, bloqueio, penalidade a este trabalhador. Que tipo de autonomia é esta em que o trabalhador autônomo não estabelece o preço do seu serviço? Isso não é um trabalho autônomo! Esta regulamentação, que hoje se pretende constituir e que estamos discutindo aqui, precisa levar em conta a realidade, e não aquilo que queriam que fosse. Hoje o trabalho no Brasil não é autônomo.

Há ainda outro ponto a ressaltar em relação a este PL. Chamo a atenção para a fala das empresas, que reconheceram que hoje a categoria é formada por trabalhadores vulneráveis. Foi apresentado aqui o caso dos três motoristas assassinados, nesta semana, em Cuiabá. O PL não traz uma linha que trate da proteção destes trabalhadores, no que se refere à saúde e à segurança, pelo contrário. O único artigo que prevê alguma medida remete esta questão à empresa, à plataforma, que, através dos termos de uso, vai escolher as medidas de prevenção para a saúde e a segurança destes trabalhadores.

Como já foi dito aqui pelo representante das associações, não existe nada sobre isso. O pior é que estes trabalhadores são punidos por descumprirem as exigências, mas não são treinados. Não há capacitação, não há nenhum tipo de medida que preveja algum tipo de cadastro do próprio cliente.

Estes motoristas foram assassinados por um cliente que chamou a plataforma, ou seja, foi um cliente que os assassinou. Neste contexto, existe uma possibilidade, um espaço para a regulamentação que não está sendo ocupado, embora estejamos falando de uma categoria de pessoas vulneráveis, expostas a riscos de acidente e violência nas suas atividades diárias.

Por fim, eu gostaria de salientar um último ponto, referente à proteção previdenciária. Este PL foi apresentado sob o discurso da proteção previdenciária. A fala que abriu esta audiência pública hoje abordou este grande avanço trazido

pela proteção previdenciária. Mas esse PL, da forma como está redigido, não garante efetiva proteção previdenciária aos trabalhadores, ainda que haja recolhimento da contribuição mensal devida à Previdência, porque apenas 25% do valor total recebido mensalmente é considerado como retribuição ao serviço prestado. Portanto, são esses 25% que vão representar o salário de contribuição.

A partir da reforma da Previdência, o salário de contribuição do INSS tem que representar o salário mínimo. Então, esses 25% têm que totalizar o salário mínimo para haver a possibilidade de contabilização disso como tempo de contribuição, carência dos benefícios, manutenção da qualidade de segurado. Se esses 25% do total auferido não representarem o salário mínimo, vai haver um desconto na parte do motorista, que não vai ter o benefício da Previdência. Ele sequer vai ser considerado segurado da Previdência. Então, o valor total recebido precisa ultrapassar muito o valor do salário mínimo, a fim de que esses 25% sejam considerados. Esse é um ponto que precisa ser ampliado e melhorado nesta Casa, a fim de que esses trabalhadores efetivamente afixem a condição de segurado da Previdência, que é o maior objetivo, parece-me, desse PL.

É sobre esses pontos, Excelência, que nós, pelo Ministério Público, gostaríamos de tratar. O Ministério Público do Trabalho tem acompanhado, há um tempo significativo, o trabalho dessas plataformas. Existem várias ações civis públicas ajuizadas trazendo a real qualidade desse trabalho. Nós nos colocamos à disposição para colaborar com essa regulamentação, que é tão importante para essa categoria, que abrange enorme número de trabalhadores no Brasil.

Muito obrigada. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Dra. Priscila, pela sua importante participação.

Passo a palavra agora, por 10 minutos, ao Deputado Jeferson Rodrigues, que está representando neste momento a Liderança do Republicanos.

O SR. JEFERSON RODRIGUES (Bloco/REPUBLICANOS - GO) - Bom dia a todos!

É um prazer, uma grande satisfação participar desta audiência pública, tão importante para milhões de brasileiros.

Eu cumprimento todos os integrantes da Mesa no instante em que saúdo o Relator, o Deputado Augusto Coutinho, um amigo meu, parceiro republicano — temos hoje como Vice-Presidente desta Casa o nosso Presidente Marcos Pereira —, e no momento em que saúdo o Ministro Luiz Marinho.

Eu gosto muito de história, meu amigo — posso chamá-lo assim — Luiz Marinho. Escutei um pouco a sua história. Sei que o senhor já sentiu o que é estar do outro lado da mesa. O senhor já foi sindicalista. Às vezes, pessoas olham para o senhor, um Ministro, e não sabem que já foi lavrador, que já passou por momentos difíceis. Mas o senhor acreditou numa causa, e essa causa fez com que o senhor esteja outra vez como Ministro. Já foi também Prefeito da cidade de São Bernardo do Campo. O senhor tem noção, portanto, do que essas pessoas, 1 milhão e 500 mil pessoas, que representam milhões de famílias em todo o Brasil, estão passando neste momento.

Eu me lembro, Deputado Daniel Agrobom, meu querido amigo goiano, que está à frente da Frente Parlamentar da qual faço parte, de que uma vez apresentei, na condição de Deputado Estadual, um projeto de lei para justamente para que houvesse o debate. Fui às pontas que ficariam mais assustadas com o projeto e disse: "*Olhem, estou apresentando este projeto de lei para iniciarmos um debate*". É com debate construtivo que todos nós vamos, juntos, encontrar o melhor caminho para o Brasil, para essas famílias. Sou um cristão conservador. Quando se fala de família, fala-se comigo, porque me identifico com a família, eu a defendo. Estou aqui como guardião das famílias. Eu me sinto assim.

Na Federação Nacional dos Motoristas de Aplicativo, estava naquele momento a Carina Trindade — cumprimento todas as mulheres ao cumprimentá-la, que representa o Sindicato dos Motoristas de Transporte Individual por Aplicativo do Rio Grande do Sul —, e entendemos ali a preocupação que eles estavam tendo. Sabemos que hoje, de acordo com o IBGE, há mais de 8 milhões de desempregados.

Esse é um desafio muito grande que V.Exa. também tem à frente do Ministério. Sei que são muitas as responsabilidades que há sobre as suas costas. O fardo é pesado. Não é fácil. O Paulo Xavier, que está aqui representando a Frente de Apoio Nacional dos Motoristas Autônomos, disse que foi montado um grupo de trabalho — Paulo Xavier, corrija-me se eu estiver errado — chamado Centrais Sindicais, e me parece que 98% dos motoristas não se sentem representados.

(*Intervenção fora do microfone.*)

O SR. JEFERSON RODRIGUES (Bloco/REPUBLICANOS - GO) - Então, se deixou os motoristas de fora, houve uma grande falha, porque quem está na ponta é que sabe o que está se passando.

Nós temos que nos colocar, Ministro, no lugar dessas pessoas. Graças a Deus, nós, o senhor, outros aqui, a grande maioria, não temos este tipo de preocupação: "*Hoje não tenho nada no bolso. Vou ter que fazer tantas corridas porque, no final*

desta semana, tenho que pagar o aluguel. Está faltando alimentação na minha casa. A geladeira está vazia. Como provedor desta família, tenho que fazer 'x' para que eu consiga levar alimento digno à mesa da minha família". Isso é muito sério. Não podemos deixar de ouvir cada um desses representantes das 27 unidades federativas do Brasil. Paulo Xavier, são vocês que estão na ponta que sabem a verdade e a realidade. O Ministro, no momento em que apresentou esse PL, fez isso justamente para que houvesse essa discussão, esse diálogo, para que realmente venha estabelecer um caminho. Se não existe caminho, vamos encontrar o caminho juntos, vamos dar as mãos, e não deixar, de forma alguma, de ouvir quem está lá na ponta, sofrendo.

Esses motoristas que estão aqui agora têm um tempo limitado. Daqui a pouco, eles sabem que vão ter que sair, porque a boca não espera, o dono do imóvel a quem ele paga o aluguel não espera. É ou não é verdade? Eu sei que esse é um sentimento que existe dentro da sua essência, porque o senhor já foi sindicalista, como também o Presidente Lula, que foi o líder, no final da década de 70 e início da de 80, dos metalúrgicos do Grande ABC, esteve à frente dos diálogos com as grandes montadoras e conseguiu, parece-me, pelo trabalho que fez, ser eleito como o Deputado Federal mais bem votado do Estado de São Paulo naquela época. Por quê? Porque ele estava ali representando o povo. Abraham Lincoln disse "*A democracia é o governo do povo, pelo povo, para o povo*".

Para nós, não haverá sentido se votarmos matéria como esta sem ouvirmos quem está lá na ponta e sente a dor, a aflição de trabalhar 12 horas, 14 horas, 16 horas por dia, e lembra do filho e da esposa que estão em casa esperando por ele. (*Palmas.*)

Sei que esse também é o sentimento que existe no seu coração, Ministro.

Eu me coloco à disposição, junto com o meu grande amigo do Estado de Goiás, o Deputado Daniel Agrobom, meu irmãozinho, por quem tenho um carinho muito especial.

Deputado Daniel, V.Exa. nos preside nessa Frente Parlamentar, da qual faço parte. Trabalharemos juntos, de mãos dadas, para encontrarmos o melhor caminho. Se não existe a estrada, vamos começar a fazer um mutirão, começar uma trilha e fazer com que se transforme numa grande rodovia que vai levar benefícios para os dois lados.

Peço licença para me retirar. Tenho um compromisso agora no Ministério. Fiquei muito honrado em ter ouvido cada um e ter participado deste debate tão importante para milhões de brasileiros.

Que Deus abençoe a todos!

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Deputado Jeferson Rodrigues.

O Deputado Alexandre Lindenmeyer vai precisar sair daqui a pouquinho, porque tem que participar de outra audiência. Tem a palavra então o Deputado Alexandre Lindenmeyer.

O SR. ALEXANDRE LINDENMEYER (Bloco/PT - RS) - Obrigado, Presidente.

Faço uma saudação ao Deputado Josenildo. Saúdo o Deputado Lucas, Presidente da Comissão de Trabalho, saúdo o nosso Ministro — é uma satisfação vê-lo, Ministro —, saúdo o Relator, saúdo todas e todos os demais presentes.

Eu queria dar ênfase em que temos que ressaltar o fato de que o Governo Federal propiciou este debate. Poderia ficar numa situação extremamente cômoda (*manifestação na plateia*), esperando os mais de 80 projetos de lei que tramitam sem solução há vários anos nesta Casa Legislativa. O Governo poderia ficar esperando a solução dos processos judiciais que tramitam na Justiça do Trabalho, que, em vários casos, reconhece o vínculo de emprego, a responsabilidade das empresas por aplicativo, em relação aos direitos dos trabalhadores e trabalhadoras por aplicativo. Poderíamos ficar esperando a decisão do Supremo Tribunal Federal a respeito do tema.

O Governo traz este debate, por representação, sim, de sindicatos centrais que trabalham com a pauta dos aplicativos, para, conjuntamente, numa comissão tripartite, buscar a construção de uma proposta, de um projeto de lei. Proposta definitiva dentro dessa comissão tripartite é remetida a esta Casa para, efetivamente, dar oportunidade a todos nós, em Comissões, em audiências públicas, de ouvir as partes para buscar a melhoria desse projeto de lei.

É certo que hoje, considerando-se a narrativa dos vulneráveis das 13, 14, 15 horas, os depoimentos que nós ouvimos aqui, existe alguém que comanda tudo, que define valor, define itinerário, define punição, define suspensão. Se não houver regramento, a situação vai ficar como estava antes, ou como está agora, em que as narrativas que estão sendo colocadas aqui demonstram, sim, um trabalho de exploração.

O que espero, no caso desse PL, é que nesta Casa, através do debate, possamos melhorá-lo. Sou daqueles que — perdoem-me os que têm posição contrária — defenderia a posição que a Procuradora estabeleceu. Existe empresa responsável, sim! Tem responsabilidade! Domina tudo! O que vamos construir é o possível. O que vai sair desse projeto de lei, com as

emendas que serão analisadas, vai ser o possível. Do meu ponto de vista, não é o ideal. O ideal seria, sim, reconhecer a plena responsabilidade dessas empresas, reconhecer, inclusive, o vínculo. Há projetos que tramitam aqui que garantem aviso prévio, 13º, férias, FGTS, porque eles são responsáveis. Se trabalharmos a ideia de "*não, é assim mesmo*", vamos voltar ao cenário em que crianças trabalhavam, mulheres trabalhavam em jornadas extenuantes, realizavam trabalhos insalubres, sem garantia de nada, sem salário mínimo. Hoje se diz aqui "*ah, o salário mínimo é pouco*", mas era de 70 dólares.

Nós precisamos trabalhar com uma legislação mínima, mas sabendo que estamos dando alguns passos que geram algumas preocupações. Precisamos aprimorar esse projeto de lei nesta Casa, mas para reverter essa situação de vulnerabilidade em que estão trabalhadores e trabalhadoras. Pessoas são assassinadas ou sofrem tentativa de assassinato. "*Todo mundo faz uma vaquinha para pagar o enterro ou para ajudar o companheiro que ficou tetraplégico ou coisa parecida*". Isso acontece por determinado período. Depois, um abraço, cada um vai cuidar da sua vida.

É dessa forma que eu vejo a situação. A oportunidade que estamos tendo aqui hoje é de aprofundar o debate sobre esse PL, no sentido de que possamos aprimorá-lo, melhorá-lo. Essa é a expectativa.

Um bom debate, com qualidade, para todos e para todas!

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Deputado Alexandre.

Concedo a palavra ao Sr. Ricardo Porto, representante de empresa de aplicativo de transporte individual InDrive, pelo prazo de 10 minutos, prorrogável por 2 minutos.

O SR. RODRIGO PORTO - Bom dia a todos.

Desculpe-me, o meu nome é Rodrigo Porto. (*Riso.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Peço desculpas.

O SR. RODRIGO PORTO - Imagine, imagine! Há muitos Portos aqui, muita gente com nome parecido, Ricardo Porto, Rodrigo Porto. Isso gera confusão. E acho importante deixar claro que não somos parentes, apesar do nome parecido, apesar do sobrenome igual.

Gostaria de agradecer ao nobre Deputado Josenildo, Presidente desta Comissão de Indústria, o convite.

Cumprimento todos os que compõem a Mesa: o Ministro; o Relator Augusto Coutinho; o Presidente da Comissão de Trabalho, Deputado Lucas Ramos; e a representante do Secretário Adroaldo, que precisou se ausentar.

Acho importante que eu gaste a primeira parte do meu tempo falando um pouco sobre a InDrive, falando um pouco sobre o nosso modelo de negócio, porque, pelo que ouvi do debate até o momento, o foco tem sido naturalmente sobre as líderes de mercado e sobre os modelos de negócio tradicionais que vieram antes. É importante que eu faça essa apresentação porque, apesar de estar no Brasil desde 2018, acho que algumas pessoas ainda não conhecem o nosso modelo de negócio, algumas pessoas ainda não conhecem a nossa empresa.

A InDrive nasceu em 2013, na Sibéria, em Yakutsk, a cidade mais fria do planeta Terra. De lá para cá, nós crescemos e já estamos presentes em 47 países. Aqui no Brasil, estamos presentes nas 27 Unidades da Federação, com um modelo de negócio diferenciado. É importante pontuar isso neste debate, porque acredito que traz uma contextualização e contribui para que possamos debater esse importante projeto de lei.

Falo agora sobre o nosso modelo de negócio. A InDrive é uma plataforma digital de intermediação de serviços. Digo "serviços" porque, se vocês abrirem o nosso aplicativo, vão encontrar todo tipo de serviço em relação ao qual fazemos intermediação. Temos serviços gerais de limpeza, manutenção, transporte de objetos, e o nosso carro-chefe aqui no Brasil é o transporte de pessoas, que é o ponto principal desse projeto que foi apresentado pelo Governo no dia 4 de março.

Por que o nosso modelo é diferente? As nossas viagens são baseadas na interação em tempo real entre passageiro e motorista, sem nenhuma interferência de algoritmos e sem preços dinâmicos, como temos ouvido aqui. Como funciona essa interação em tempo real? O passageiro vai fazer uma oferta. Ele vai solicitar uma viagem no nosso aplicativo sugerindo um valor, esse valor vai para todos os motoristas em um determinado raio, isso varia de cidade a cidade, mas todos os motoristas nesse raio recebem essa solicitação de corrida. Esses motoristas têm a opção de aceitar o valor que foi proposto, recusar a viagem ou fazer uma contraproposta. Essa contraproposta pode ser feita com base em todas as informações que estão disponíveis no aplicativo, como o número de viagens que aquele passageiro tem, a avaliação do passageiro. E, do lado de cá, o lado do passageiro, ele pode escolher o motorista com base nessas informações, na distância que o motorista está dele, no modelo do carro, na avaliação, no número de viagens.

Entendemos que essa é uma interação, do nosso ponto de vista, muito positiva, porque oferece total liberdade para que ambas as partes possam escolher o serviço que for mais adequado para elas naquele momento.

É importante dizer também que trabalhamos aqui no Brasil com uma comissão fixa de 10%. Do nosso ponto de vista, garantimos maior receita para o motorista com a comissão de 10%.

Um ponto que foi comentado aqui, que é muito importante, é que defendemos muito essa concorrência. É importante que existam várias plataformas no mercado, para que essas plataformas acabem competindo entre si. As comissões, taxas mais baixas, mais altas, enfim, essa competição é, no nosso entendimento, muito positiva para o motorista, para o passageiro e para o mercado como um todo. A taxa fixa também traz transparência, maior previsibilidade, como foi dito, porque o motorista sabe quanto está pagando pelo uso da nossa tecnologia, ele consegue fazer esse cálculo. Esse é um dos nossos maiores diferenciais competitivos no Brasil e em todo o mundo.

Sobre o projeto em si, entendemos que toda regulamentação é legítima desde que impulse a atividade econômica, garanta segurança jurídica, transparência e estimule a concorrência da forma que eu disse. Quanto a esse aspecto, eu até gostaria de dar parabéns e deixar muito claro que entendemos que o projeto, da forma como foi apresentado, tem alguns pontos positivos, porque ele propicia sobretudo segurança jurídica para a relação do motorista com a plataforma, reconhece que o motorista é autônomo e reconhece as empresas enquanto intermediadoras. Entendemos que isso é muito positivo.

Como eu disse agora há pouco na apresentação do nosso modelo, nós somos uma plataforma que faz a intermediação não só do serviço de transporte de pessoas mas também de vários outros serviços. Essa segurança jurídica que o projeto traz, apesar de ser específica para o transporte de pessoas, é muito positiva. E eu gostaria de chamar a atenção para isto. É importante, especificamente sobre a questão da contribuição social, entendermos que aquela retenção de 1,87% no caso do motorista, como disse o próprio Secretário Adroaldo, é positiva, porque ela vai promover inclusão e vai garantir os benefícios da Previdência para os motoristas. Esse é um valor que consideramos justo. A cada 100 reais que o motorista fizer, esse valor de 1,87% vai ser retido. Isso é positivo, porque vai trazer todos os benefícios.

Porém, no caso da contribuição da empresa, da forma como foi apresentada, que são aqueles 20% sobre os 25% como salário de contribuição, entendemos que isso gera uma assimetria concorrencial e traz um incentivo econômico para que as empresas aumentem as suas taxas de serviço. Por que eu digo isso? Por que é importante chamar a atenção sobre isso? Vou usar o caso específico da InDrive como exemplo. Ela possui, como eu disse, uma taxa fixa de 10%. Quando calculamos aqueles 5%, como disse o Secretário, vemos que eles representam um impacto negativo de 50% da nossa receita. Acredito que nenhuma empresa no Brasil hoje conseguiria arcar com um impacto negativo de 50% da receita, abrir mão de metade da receita. O que isso significa? Que estaríamos obrigados a fazer um ajuste na nossa comissão e repassar parte desse valor ou o valor total. Apesar de não estar definido — o projeto ainda não foi aprovado, estamos em discussão aqui, o que é muito positivo —, isso faria com que a empresa tivesse que repassar esse custo para o motorista no final das contas. Entendemos que isso não é justo. Esse reajuste, no fim das contas, representaria o fim do nosso principal fator concorrencial. Estamos falando desde o começo que a tarifa é de 10%. Logo, um reajuste total representaria o aumento da tarifa de 10% para 15%. Então, o motorista, no final das contas, estaria pagando os 1,87%, que seriam retidos pela plataforma, e ele, ou o passageiro, teria o repasse do valor de 5% que compete à plataforma.

Nesse contexto, eu acho importante salientar que a longo prazo o projeto do jeito que está incentivaria dois movimentos específicos por parte das empresas. O primeiro seria, como eu disse, o aumento das taxas, a médio e a longo prazo, para cobrir esses custos, e, no segundo momento, a concentração de mercado nas empresas que têm uma maior capacidade financeira para diluir esses custos e não fazer esse repasse de maneira inicial, naquele primeiro momento seguinte à aprovação do projeto, o que entendemos que é negativo.

Como sugestão — e é importante estarmos aqui neste espaço para debater, enfim, para contribuir com a construção desse projeto de lei — entendemos que seria muito mais sustentável que essa contribuição das empresas fosse feita utilizando a receita como base. Atualmente, já estão vigentes algumas alternativas, que, no nosso ponto de vista, seriam muito mais favoráveis porque seriam proporcionais. Então, a empresa maior, que tem uma maior receita, pagaria mais; as empresas menores pagariam menos, mas todas estariam contribuindo com a Previdência Social e todas estariam contribuindo de forma a garantir os direitos dos motoristas.

Um ponto que eu acho importante ressaltar é que, dessa forma, fazendo a contribuição enquanto empresa, e não sobre cada CPF, junto com a retenção do motorista, isso reforçaria a tese que o próprio projeto traz de que os motoristas são autônomos, e as empresas são intermediadoras. Então, a contribuição seria feita de forma independente: o motorista faria a contribuição dele, e as empresas fariam a própria contribuição. Como eu disse, as alternativas que existem já são utilizadas aqui, são muito bem conhecidas por esta Casa, são conhecidas pelo Governo e têm alíquotas muito próximas das que o secretário trouxe, de 5%. No fim das contas, estaríamos falando de uma CPRB, por exemplo, que tem uma alíquota

muito próxima dessa dos 5% e traria uma alíquota proporcional, que, se não me engano, vai de 1% a 4,5% e acabaria incentivando essa concorrência, no nosso ponto de vista, o que seria muito positivo para o motorista, para o setor como um todo e para o passageiro.

Esta é a minha contribuição. Eu decidi focar especificamente essa questão dos 20%, porque, como eu disse, ela representa 50% da nossa receita e acabaria tendo um impacto muito negativo, no nosso ponto de vista, porque o motorista acabaria pagando tanto a parte dele quanto a parte que está destinada aos aplicativos.

Finalizo a minha fala e novamente agradeço o convite e a oportunidade de participar deste debate. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Sr. Rodrigo Porto.

Aproveito o momento para registrar a presença do Deputado Delegado Caveira, que se encontra conosco nesta reunião.

Muito obrigado, Deputado.

Passo a palavra à Sra. Carina Trindade, Presidente do Sindicato dos Motoristas de Transporte Privado Individual de Passageiros por Aplicativo do Rio Grande do Sul, que dispõe de 10 minutos, prorrogáveis por 2 minutos.

A SRA. CARINA TRINDADE - Bom dia a todos e a todas.

Bom dia aos trabalhadores que estão presentes nesta atividade e às demais representações.

Bom dia aos membros da Mesa, na pessoa do Presidente Josenildo e do Ministro Luiz Marinho.

Primeiro, eu trabalho como motorista de aplicativo nas noites e nas madrugadas na Região Metropolitana de Porto Alegre há 7 anos. Eu sou Presidente, há 3 anos, do nosso sindicato, que tem quase 7 anos.

No Estado do Rio Grande do Sul, nós temos uma boa conversa com as associações. Levamos à mesa de trabalho toda a representatividade e as demandas da categoria. Antes disso, nós realizamos uma atividade em várias cidades do Brasil — 18 cidades. Nelas, nós ouvimos os motoristas e as representações e montamos um documento, que levamos à mesa de trabalho. Nós debatemos muito. Eu preciso salientar que foi este Governo que trouxe este debate de volta, para fazer a regulamentação do que a categoria precisa.

Foi criado um grupo de trabalho, no qual estão as representatividades dos sindicatos. Falou-se aqui que não existe representatividade. Eu discordo desta fala. Digo isso porque é preciso, primeiro, conhecer os sindicatos que estão à mesa e saber o trabalho que eles vêm fazendo. No meu caso, no Estado do Rio Grande do Sul, nós estamos desenvolvendo este trabalho ao longo de 7 anos. Faz parte deste processo conhecer as representatividades que estão à mesa. Portanto, chegar aqui e simplesmente dizer que não há representatividade não tem o menor cabimento. Não à toa, nós estamos à frente dos sindicatos.

Saliento que, a partir do momento em que nós fomos instituídos como grupo de trabalho, nenhuma destas representações conversou com os sindicatos para trazer melhorias ou propostas efetivas para a categoria, muito pelo contrário: só bateram nos sindicatos. São 10 anos que as plataformas estão no Brasil sem nenhum tipo de regulamentação, e somente agora nós conseguimos trazer para esta Casa o que acordamos no grupo de trabalho.

É nesta Casa que este projeto vai sofrer melhorias, por meio das nossas emendas. A proposta de emendas não quer dizer que todo este trabalho não vale nada, pelo contrário. A proposta de emendas visa a melhorar o que está dentro do trabalho. Nós temos propostas de 12 emendas para melhorar o que está no PL. Eu não vi o outro pessoal que esteve aqui, as outras representatividades, dizer que é preciso melhorar aqui ou ali, nem trazer propostas efetivas para a mesa de trabalho.

Enfim, nós estamos apresentando 12 emendas, que são da parte da segurança jurídica, da parte de uma remuneração justa para o trabalhador. Nós temos, também, a questão do Imposto de Renda, entre várias outras.

Além de tudo isso, outra coisa me preocupa muito: o MEI. Quando se defende o MEI — nós estamos defendendo uma política de proteção social para o trabalhador —, é porque o trabalhador não paga, tanto é verdade que o Secretário Adroaldo disse que 23% destes trabalhadores têm Previdência Social e, destes 23%, a maioria não paga em dia. Por isso, eles estão totalmente descobertos. Isso me preocupa.

Preocupa-me também quando, no Estado do Rio Grande do Sul, nós atendemos famílias de trabalhadores que foram mortos enquanto trabalhavam, como aconteceu com trabalhadores de Mato Grosso que foram mortos trabalhando por uma plataforma que não lhes oferecia nenhum tipo de proteção social, e a família não vai receber nada. Quem é que vai sustentar essas famílias? Quem é que vai ajudar essas famílias? Nós vamos ter que abrir um processo contra a plataforma, que disponibilizou a chamada no aplicativo para esses três indivíduos que cometeram o crime. Isso porque, de boa vontade, as plataformas nunca pagam.

Não é à toa que lá, no Rio Grande do Sul, eu faço todo um trabalho com os familiares que tiveram parentes mortos, vítimas de latrocínio. Lá, nós já chegamos a ter 40 motoristas assassinados, vítimas de latrocínio. E temos que abrir processo na

Justiça para que essas famílias tenham o direito de receber 100 mil reais. Esses 100 mil reais não vão trazer o trabalhador de volta; esses 100 mil não vão dar muita garantia aos familiares, mas vão dar às famílias um pouquinho de alento para se reestruturarem novamente.

Então, a maioria dos trabalhadores não tem proteção social. Isso é muito importante.

Outra coisa que me preocupa na parte do MEI é que, quando tu dizes que é uma relação de PJ para PJ — pessoa jurídica para pessoa jurídica —, tu não consegues na Justiça do Trabalho, por exemplo, adquirir nenhum tipo de ganho. Tu chegas à Justiça do Trabalho, eles te mandam para a Justiça Comum. Quando tu chegas à Justiça Comum, e eles dizem: "*Ah, mas tu aceitaste as regras da plataforma, os termos; então, tu tens que simplesmente te resolver com as plataformas*". E não é à toa que concordo com a doutora que falou aqui. São 17 mil processos na Justiça do Trabalho sobre vínculos de emprego, e esses 17 mil processos depois são derrubados pelo Supremo.

Então, temos todo um trabalho ainda de conscientização da categoria.

E uma coisa, um ponto fundamental que traz o PL é a criação da categoria com uma legislação protetiva própria, garantindo autonomia, negociação coletiva, dissídio e, principalmente, dizendo que esse trabalhador é um trabalhador. Ele não é um PJ, não é um microempreendedor individual, mas, sim, um trabalhador. E diz também que não há uma parceria. Nós não somos totalmente autônomos, como muitos lembraram aqui. Nós não somos microempresários. Nós somos trabalhadores e estamos atrás dos nossos direitos. E alguns deles estamos garantindo no PL, muitos com a contribuição de todos que estão aqui.

Volto a dizer: precisamos de emendas para melhorar o que a categoria não quer. A categoria quer que caia mais o tempo? Precisamos de emenda para isso. Nós temos sugestões para isso também.

Então, os 32 com os 10 equivalem a quase 5.600 reais. Desse valor, 75% são considerados custo. Assim, não é só sobre o salário mínimo. Já está sendo considerada uma boa parte dos custos, porque levamos para a mesa de trabalho uma tabela e ela foi considerada.

Temos muita coisa para conquistar ainda? Temos. Temos muita coisa para conquistar. E isso só conseguiremos através da coletividade, da união. Já abrimos diálogo com os representantes aqui que não querem conversar conosco — que fique bem claro isso. Nós já abrimos diálogo, estamos abrindo audiências em todas as cidades para ouvir os trabalhadores. Então, não é verdade que os trabalhadores não foram ouvidos.

Levamos para a mesa de trabalho a nossa proposta, que foi divulgada, de 2,50 reais o quilômetro. O próprio Ricardo, da Uber, já falou aqui sobre essa proposta que levamos. Mas é uma mesa de negociação: tu abres mão de algumas coisas para ter uma certa proteção, para ter uma certa regulamentação. Hoje, estamos simplesmente sem nada. Quem garante alguma coisa para os trabalhadores se não tivermos regulamentação?

Por exemplo, já disseram aqui: "*Ah, mas a questão dos 32 vai virar teto*". E já virou teto. Sim, já virou teto em muitos casos de algumas plataformas. E como é que tu vais garantir que isso não vire teto? Através da regulamentação. Isso está previsto na regulamentação, que não pode virar teto, que não pode ter bloqueio indevido, que não pode ter banimento branco, que as plataformas não podem fazer isso. E quem é que vai fazer esse trabalho de fiscalização? As associações, os sindicatos, o próprio Ministro Marinho. Vamos ao Ministério do Trabalho levar essas denúncias e vamos ficar em cima das plataformas.

O que acontece hoje é que não temos nenhum tipo de garantia, não conseguimos conversar com as plataformas amigavelmente, sentar com as representatividades. Em manifestações que fizemos, a 99Pop, por exemplo, nem recebeu os trabalhadores. Nós tivemos que pregar na porta da 99Pop as nossas reivindicações. É assim que os trabalhadores querem continuar sendo ouvidos pelas plataformas, sem terem nenhum tipo de representatividade, sem terem nenhum tipo de garantia? Não.

O colega Denis disse aqui, mas depois se contradisse em sua fala, que as plataformas não dão nenhum tipo de informação, que o motorista praticamente entra cru, não tem nada. E depois ele disse que o trabalhador pode, sim, determinar que pode trabalhar 14 horas, 16 horas. Quem é que vai ajudar aquele motorista que sofreu um acidente porque dormiu ao volante quando bateu o carro dele? Foi o caso daquele motorista que envolveu um BBB e ficou nos noticiários. Quem é que vai ajudar esse motorista que teve uma longa jornada de trabalho e acabou dormindo na direção?

Assim como eles, temos muitos trabalhadores que dormem na direção, porque se sentem capazes, mas não estão aptos para dirigir mais de 12 horas, 16 horas, 18 horas por dia. Nós temos trabalhadores que dormem dentro dos carros. Por quê? Justamente por essa liberdade de trabalhar o tempo que eles querem trabalhar. E eles realmente podem trabalhar esse tempo? Eles não têm noção, pois precisam levar o pão para casa, e eles continuam trabalhando longas horas para poderem ter um valor muito maior.

Então, saliento aqui que precisamos, sim, ter uma regulamentação justa, necessária; precisamos ter melhorias, trazer as emendas necessárias para que possamos melhorar o PL.

A fiscalização do Ministério do Trabalho é muito importante. E o trabalhador não está nem entendendo o quanto é importante para ele ser enquadrado como trabalhador, para ter representatividade da Justiça do Trabalho, por exemplo. Uma das emendas que colocamos aqui é enquadrar o motorista como trabalhador, vedar a terceirização, para que não seja como em outros países, onde há uma regulamentação e as plataformas acabam terceirizando esse tipo de trabalho, colocando outras empresas para fazê-lo.

Outra emenda é o debate prévio dos termos de uso das plataformas. Hoje, o trabalhador é obrigado a aceitar os termos. Se tu não aceitares, tu não tens como continuar trabalhando. Se tu disseres que não quer aceitar aqueles termos, não há nem como tu debateres com eles. Então, propomos o debate prévio dos termos de uso das plataformas.

Propomos a inclusão do auxílio-acidente, que é muito importante. Como já relatei aqui, motoristas já morreram porque dormiram ao volante também. É o caso do motorista que sofreu um acidente em São Paulo, o do Porsche também. Ele está sem nenhum tipo de proteção. Então, o auxílio-acidente é muito importante também para esse tipo de motorista que sofre acidente na direção.

Propomos a previsão de mecanismos de segurança. E aí entra a parte do cadastro rigoroso das plataformas. Precisamos criar algum tipo de suporte, algum tipo de mecanismo, o que já está dentro das nossas emendas também. Isso porque é muito importante a segurança do trabalhador. Nós trabalhamos isso desde que houve o início das plataformas, mas elas não ouvem os trabalhadores. Quando pedimos que se faça um cadastro rigoroso, é para evitar que outras pessoas chamem o aplicativo e aquele trabalhador fique à mercê de terceiros que entram naquele aplicativo para matar o motorista, por exemplo, ou assaltá-lo.

Propomos limite do Imposto de Renda, que já foi aprovado agora no Senado, de 20%.

A remuneração pelo quilômetro e tempo já está também dentro de uma das nossas propostas.

Sugiro que vocês deem uma olhada nas nossas propostas, que já estão amplamente divulgadas, e conversem conosco para que possamos melhorar alguma coisa. É preciso lembrar a previsão do benefício para a aquisição de veículos, como o Governo Federal já vem tratando, questão que é muito importante, assim como o adicional de 30% na hora trabalhada, considerando-se a hora noturna, principalmente para quem trabalha durante a madrugada.

Trata-se de pais e mães de família que ficam totalmente desprotegidos por não haver nenhum tipo de regulamentação. São pessoas que ficam simplesmente à disposição das plataformas, para estas intermediarem com o trabalhador. Muitas vezes, elas não os ouvem, nem quando eles são bloqueados. É importante salientar que também está previsto no PL o desbloqueio dos motoristas, para que eles possam ter voz, ser ouvidos, que não sejam apenas bloqueados, sem poderem saber o que aconteceu dentro do próprio carro.

Saliento, novamente, que nós estamos abertos a conversar com todas as representações e com quem desta Casa tivermos que conversar, para melhorarmos o projeto. Este é o momento de melhorá-lo, e não ficar como 80 projetos que existem na Câmara dos Deputados, mas que nem sequer foram debatidos, nem sequer foram à discussão. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Carina.

O SR. DENIS MOURA - Presidente, como meu nome foi citado, posso falar por 30 segundos, por gentileza?

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Sim, pode. O senhor dispõe de 1 minuto.

O SR. DENIS MOURA - Quanto a dirigir mais do que o horário previsto no projeto, nós somos profissionais ou, pelo menos, desejamos ser profissionais. Médicos profissionais trabalham 24 horas; policiais militares trabalham 24 horas. É óbvio que o motorista não fica acordado 24 horas! Como a colega disse, eles acabam até dormindo no carro, para aproveitar o bom local.

Vou dar um exemplo do que ocorre no meu Estado, na minha cidade: se a pessoa está na Baixada da Fluminense e roda na Zona Sul numa sexta-feira, quando há mais movimento, em dado momento ela encosta o carro no posto e se recosta por alguns momentos e vai continuar trabalhando, assim como faz o policial militar quando está na rua.

É importante que o motorista seja profissional. Eu falo do treinamento por causa da profissionalização. O colega que bateu, em São Paulo — por acaso, eu estava em São Paulo na época —, tinha um problema: era motorista havia pouco tempo, não sabia o que estava fazendo, nem o que tinha direito. Ele mesmo saiu do carro e falou: *"Eu dormi ao volante porque eu estou trabalhando há muitas horas"*. Ele não era um profissional.

Como eu disse, eu sou um profissional. Eu saí do Rio de Janeiro às 5 horas e meia da manhã, cheguei aqui à meia-noite, dirigindo continuamente. Uns colegas meus estavam no carro, mas eu não dividi a direção com ninguém. No dia seguinte,

eu estava nesta Casa falando, como eu estou agora, inteiro, porque eu sei fazer isso. Se a colega precisar, eu posso ensinar a ela como fazer.

Era só isso.

Muito obrigado. *(Palmas e apupos.)*

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Peço que sejamos corteses. Não é preciso vaiar ninguém. Vamos manter a calma!

Concedo a palavra ao Deputado Delegado Caveira.

O SR. DELEGADO CAVEIRA (PL - PA) - Sr. Presidente Josenildo, muito obrigado pela oportunidade.

Eu queria ter encontrado o Ministro em outras ocasiões, porém, por causa de agenda e pelo fato de o Ministro não se fazer pronto e presente na Comissão, nós não tivemos esta oportunidade.

Faço parte da Frente Parlamentar em Defesa dos Motoristas de Aplicativos. Sou Deputado Federal pelo Estado do Pará, onde lutei muito para que esta classe tivesse o mínimo de respeito e de dignidade para prestar o trabalho que presta.

Sr. Ministro, durante o período da pandemia, não sei nem onde V.Exa. estava, mas vários covardes e até mesmo médicos correram para não prestarem seu trabalho. No momento de pegarem o diploma, os médicos fazem o juramento de que, mesmo arriscando a própria vida, eles vão prestar o trabalho, da mesma forma como acontece com os policiais. Eu fui policial militar, sou delegado de polícia e jamais iria me furtar às minhas responsabilidades de enfrentar o crime, doa em quem doer, custe o que custar, mesmo custando minha vida.

Na época da pandemia, os motoristas de aplicativos receberam até medalhas — eram tratados como heróis, assim como os enfermeiros. Todo mundo que ajudava a seguir a vida, da forma como deveria ser, era tido como herói. Hoje o desgoverno Lula, que foi condenado em todas as instâncias, que, a meu ver, deveria estar na cadeia, vem causando um grande transtorno na vida dos motoristas de aplicativos, na vida de vários trabalhadores. O desgoverno Lula, em vez de cortar na própria carne, parar de viajar, de gastar dinheiro, está criando Ministérios. Eram 22 Ministérios, e o desgoverno Lula, o descondenado, está criando 38 Ministérios. É preciso tirar o dinheiro de algum lugar! A corda vai arrebentar do lado mais fraco.

O Sr. Ministro Luiz Marinho, com outros Ministros da mesma espécie — vou chamar de espécie —, e alguns... *(Apupos.)*

Respeitem minha fala! Eu os ouvi quando vocês falaram. Se houver algum comunista aí, fique calado. Ouça! Isso é democracia.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. DELEGADO CAVEIRA (PL - PA) - Deixe de ser canalha, comunista! Respeite minha fala. Eu ouvi o senhor falar. Respeite minha fala!

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Eu ainda nem falei!

O SR. DELEGADO CAVEIRA (PL - PA) - Respeite minha fala!

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Deputado, vamos manter a ordem!

O SR. DELEGADO CAVEIRA (PL - PA) - Respeite minha fala! Fique quieto, como eu fiquei.

Fique quieto, Ministro. O senhor não está no seu gabinete, não!

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Eu estou na Casa do Povo.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Deputado, vamos garantir a ordem!

O SR. DELEGADO CAVEIRA (PL - PA) - Vamos garantir a ordem?! Por que ele está falando, então?

É comunista, não é?

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Pelo amor de Deus!

O SR. DELEGADO CAVEIRA (PL - PA) - Ouça, para falar depois, no momento em que puder.

Respeite-me, Ministro Marinho. O senhor não respeita os motoristas de aplicativos, mas respeite um Deputado. Esta dor que eu estou sentindo é a dor dos motoristas. Eles estão sendo tachados de graça, só para aumentarem os luxos e pagarem as contas deste Governo ditador e comunista!

Se quisessem algo democrático, convidariam os motoristas de aplicativos. Não seria apenas através de pouquíssimas mãos que teriam protocolado um projeto que, para mim, deveria estar no lixo. Este projeto só vem para prejudicar os motoristas de aplicativos, já que quer taxar em mais de 25%, ou 27%, quem está trabalhando. Se quisessem trabalhar de um modo que não fosse informal — na verdade, eles são autônomos —, eles procurariam outro trabalho.

Isso tem que ser discutido, não pode ser patrolado, como vocês estão querendo fazer junto com as plataformas, que estão querendo apenas se livrar dos direitos trabalhistas. Está todo mundo conversando na mesma língua aqui. Não fazem reuniões com o Presidente da Frente Parlamentar e com quem, de fato, está interessado em ajudar os trabalhadores, os motoristas de aplicativo.

Temos um Ministro do Trabalho e Emprego que está gerando desemprego, que está gerando problema para a Nação, que está gerando problema para os motoristas de aplicativo.

O senhor deveria trazer solução, Ministro. O senhor jamais poderia tentar protocolizar...

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Deputado, V.Exa. dispõe de 1 minuto para concluir.

O SR. DELEGADO CAVEIRA (PL - PA) - ...um projeto nefasto, sorrateiro, que só vem a prejudicar os motoristas de aplicativo. Sente-se com a bancada, converse com os motoristas. O senhor fica sorrindo com essa cara cínica, com essa cara cínica... É cínico, sim! É cínico! O senhor fica sorrindo. O senhor me respeite! Respeite a minha fala! O senhor fica sorrindo. Há algum palhaço aqui? Há algum dentista aqui para o senhor estar mostrando os dentes? Respeite-me!

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. DELEGADO CAVEIRA (PL - PA) - Respeite o senhor também! Crie vergonha na sua cara! O senhor não foi convidado a falar...

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Peço que conclua, Deputado.

O SR. DELEGADO CAVEIRA (PL - PA) - Este projeto tem que ser discutido desde o princípio. Não pode ser feito a ferro e fogo, junto com as plataformas, que estão todas alinhadas a este Governo Federal covarde, apontado como ladrão pela Polícia Federal, junto com um Ministro que só quer destruir trabalhador.

Vou rasgar de novo o projeto! Tem que começar do zero, Ministro Marinho; tem que começar do zero. Isso aqui é um lixo. Isso tem que ser jogado no lixo. Converse com os motoristas de aplicativo. Dê medalha para eles, porque eles são heróis. *(Manifestação na plateia.)*

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Deputado Delegado Caveira.

Gente, vamos garantir a ordem, por favor! Vamos garantir o silêncio. A audiência estava sendo ordeira até este momento.

Quero só esclarecer, Deputado Delegado Caveira, que o objetivo desta audiência pública é justamente esse. Aqui há, sim, motoristas de aplicativos que já foram ouvidos e que ainda vão ser ouvidos. Inclusive, vários motoristas que não foram convidados para participar desta audiência vieram até esta Presidência solicitar a voz, e nós vamos dar voz a eles. Então, todo mundo vai ter a oportunidade de falar, de colocar os pontos que não são convergentes, os pontos que são divergentes, para que possamos chegar ao plenário com esse projeto de lei amadurecido. Com certeza, esse vai ser um projeto que será votado, levando em consideração a opinião dos motoristas, das plataformas, do Governo, de todos os atores que estão envolvidos.

Concedo a palavra, agora, ao Sr. Evandro Henrique Roque, Vice-Presidente da Federação Nacional dos Motoristas por Aplicativos do Brasil.

O SR. EVANDRO HENRIQUE ROQUE PEREIRA - Bom dia a todos.

Cumprimentando o Deputado Josenildo, cumprimento os demais membros da Mesa, todos e todas presentes neste plenário.

Quero parabenizá-los pela realização desta audiência pública, que é muito necessária neste momento importante para a vida dos motoristas por aplicativos.

Eu vou ser breve. Nem usarei todo o meu tempo, até porque acredito que tudo já foi dito. Vou só pontuar, de forma não muito contextualizada, algumas coisas que já foram ditas aqui, para que sejam esclarecidas. Parece-me que os esclarecimentos não estão sendo aceitos. Eles não chegam aonde deveriam chegar. Se chegam, eles são ignorados.

Quanto a essa questão de representatividade do motorista, se o motorista se sente ou não representado, nessas negociações do PLP 12/24, eu acho que esse embate já aconteceu. Acho que o momento, agora, é de seguir em frente. Apenas para contextualizar, Ministro, registro que não somos nós que estamos trazendo, aqui, essas reivindicações, as insatisfações

dos motoristas. Não fomos nós que criamos todo esse ambiente. Os motoristas foram para as ruas, os motoristas se manifestaram. Na própria enquete do PLP 12/24, feita por esta Casa — não estou falando de enquete feita por canal de algum influenciador que tem uma tendência, cujos seguidores, é claro, vão seguir; eu estou falando da enquete aqui da Câmara —, 95% das pessoas responderam que rejeitam totalmente o PLP 12 e 3% rejeitam quase totalmente, ou seja, 98% das pessoas rejeitam o projeto da forma como foi colocado. E foram mais de 60 mil votos na enquete.

Há muito tempo, nós temos a expectativa de uma regulamentação, que entendemos, sim, necessária, como já foi dito aqui por todo mundo. Eu não vejo aqui ninguém dizer que não quer regulamentação. Porém, criou-se uma expectativa muito grande devido às demandas e aos anseios dos motoristas, que há muito tempo têm sido massacrados pelas plataformas, principalmente no que se refere a ganhos. Aqui, é claro, nós precisamos nos aprofundar muito mais nessas questões, porque não é só o ganho que está em jogo, não é só o ganho que está na mesa de debate, mas é o mais importante, talvez, para a grande maioria. Nós reconhecemos a necessidade de um ambiente em que o motorista tenha a sua cobertura previdenciária, sim, mas discordamos de alguns pontos e colocamos na mesa o que o motorista entende como sendo eficiente para ele, necessário para ele, possível para ele.

O MEI, que tem sido rejeitado pelo pessoal do Ministério — foi rejeitado inclusive no próprio PLP, que veda a sua utilização —, é a forma talvez menos burocrática e mais barata de o motorista fazer sua contribuição. Aí surge aquele argumento: *"Mas aí o motorista não paga. O motorista fica inadimplente"*. Como já foi dito aqui, a Lei nº 13.640, sancionada em março de 2018, traz a obrigatoriedade de o motorista ser contribuinte individual do INSS. Nunca houve uma efetivação dessa cobrança. Nunca houve uma forma de fazer com que ela fosse realmente efetivada. *"Ah, mas o Governo não pode fazer isso"*.

Ora, a lei diz que o motorista, para exercer a atividade de transporte individual privado de passageiros, precisa ter o registro de que exerce atividade remunerada, o EAR, na sua carteira. Então, se ele não tiver esse registro, a plataforma não o cadastra. A lei diz que ele precisa ter a sua certidão de antecedentes criminais. As plataformas fazem essa verificação. Se houvesse a obrigatoriedade de as plataformas checarem como está a situação do motorista na Previdência e impedi-lo de trabalhar ou de rodar caso esteja inadimplente, esse problema teria sido resolvido há muito tempo. Talvez vocês não saibam — ou talvez saibam — que, quando a sua CNH está prestes a vencer, as plataformas começam a avisar o motorista 30 dias antes. Se ele não renovar a carteira, ele não consegue rodar. Se o veículo estiver com CRLV próximo ao vencimento, o motorista começa a receber essa informação. Se na data, o motorista não atualizar o CRLV, o veículo não poderá ser mais usado; ele é automaticamente travado.

Então, se houvesse um dispositivo por meio do qual o motorista que não estivesse regular perante a Previdência fosse impedido de trabalhar, de rodar, a inadimplência não aconteceria. Eu queria apenas pontuar como poderia ser efetivado o pagamento, para que não houvesse essa inadimplência.

Reforçando e encerrando esse assunto do MEI, registro que esse é, sim, o desejo maior dos motoristas com relação ao pagamento da sua cobertura previdenciária. Existem algumas questões do MEI que não são totalmente eficientes? Talvez existam. Podemos trabalhar para consertar isso. Já se falou hoje, aqui, do MEI caminhoneiro, que é um MEI diferenciado. Então, talvez haja alguma possibilidade nesse sentido.

Já foi mencionado hoje, aqui, pelo Deputado Daniel Agrobom, que lá em Alagoas, Estado quase vizinho ao meu — sou do Rio Grande do Norte —, o Governo fez uma isenção de IPVA para motoristas. Um dos requisitos para isso é que o motorista seja MEI. No meu Estado, nós conseguimos uma linha de crédito com agência de fomento, e o motorista pode pegar dinheiro emprestado e pagar em 24 parcelas sem juros, só que ele precisa ser MEI.

Então, se o MEI for vedado — estou só citando esses dois exemplos, mas deve haver outros Estados com situações semelhantes —, muitos motoristas vão perder a possibilidade de ter esses benefícios.

Eu acho que o Relator do PLP, o Deputado Augusto Coutinho, estranhou a questão do "sem juros". Eu explico: a agência de fomento tem subsídios; então, ela tem um bônus por adimplência. Quando o motorista paga em dia, os juros do contrato são excluídos. Então, o cara devolve o dinheiro sem juros.

Então, assim, essas questões — estou concluindo — são ligadas diretamente à existência do MEI para o motorista.

Com relação à questão de o estabelecimento do ganho mínimo por hora trabalhada poder se transformar em teto de ganho, talvez seja difícil para vocês que não vivem a realidade do aplicativo entenderem que existe uma manipulação muito fácil do algoritmo dessas plataformas.

Eu vou historiar aqui rapidinho para vocês: a Uber, quando começou a atuar no meu Estado, retirava 25% do ganho do motorista. Em qualquer corrida, ela ficava com 25% e o motorista, com 75%. Num determinado momento, a Uber mudou esse tipo de remuneração.

Naquela época, na minha cidade, o passageiro pagava, por quilômetro, 1 real e 60 centavos e pagava, por minuto de viagem, 16 centavos. A Uber fez o seguinte: "Vou tirar 25% desses valores e, a partir de hoje, o motorista vai receber 1 real e 20 centavos, por quilômetro, e 12 centavos por minuto de viagem". Ficou uma coisa pela outra, mas para o motorista ficou algo mais previsível. Se ele parasse mais no trânsito, ganharia mais por minuto; se houvesse um desvio, por causa de um congestionamento ou de uma obra ou até pelo desejo do passageiro, não perderia, porque os quilômetros adicionais seriam pagos.

O que acontece depois disso? A Uber aumenta o preço que cobra do passageiro. Começa-se a ver que aquela jogada da Uber fez com ela ficasse com mais do que 25%. Tudo começou no aumento do percentual. A Uber adicionou, para amenizar a insatisfação do motorista, uma tarifa de longa distância. Para cada corrida, com mais de 40 quilômetros, a Uber pagaria 30% a mais, para compensar uma possível volta sem passageiros. Depois, ela retirou esse adicional, esse formato de pagamento por quilômetro e implantou o que existe hoje, que é uma cobrança aleatória, através de um algoritmo, que, naquele momento da chamada — por isso, foi mencionado que, se várias pessoas pedirem uma corrida para o mesmo destino, os valores serão diferentes —, verifica o perfil do passageiro, aquele que está acostumado a pagar mais; aquele que não espera; se é mulher. Quando for de madrugada, sugiro que a mulher faça um teste e simule, junto com seu marido, uma corrida nos aplicativos de ambos. Assim, poderão ver que o da mulher vai sair mais caro, muito provavelmente.

Também se faz a avaliação dos motoristas. Naquele momento, o algoritmo entende, e ele é treinado para isso, que deve cobrar o máximo que o passageiro pode pagar e pagar ao motorista o mínimo que ele pode suportar. Dentro desse contexto, dessa manipulação, é muito fácil para o aplicativo reduzir os ganhos do motorista, por hora, que hoje, na minha cidade, oscilam entre 45% e 60%, na hora trabalhada. Hoje, nós temos notícias de que os ganhos estão diminuindo gradativamente. Vamos ser claros, o projeto prevê o ganho mínimo, mas não prevê nada que diga que a Uber não pode diminuir a remuneração pelos passageiros, apenas diz que a Uber — digo Uber, desculpe-me, generalizando —, a plataforma tem que pagar, no mínimo, 32 reais.

Pensei que eu iria falar pouco, mas há muito para falar. O tempo está acabando, mas vou respeitar o tempo.

Eu tenho comparado o PLP 12/24 com a edificação de uma casa. Quando se constrói uma casa e precisa aumentar o tamanho de um quarto, reforma-o, derruba uma parede, coloca uma porta, amplia-se. No entanto, se o problema estiver no alicerce, a casa vai ter que ser derrubada, um novo alicerce feito e uma nova edificação tem que começar do zero.

Vejo que o PLP 12/24 nasceu com muitos erros e hoje o alicerce dele é muito frágil. É um desafio para todos os senhores fazer com que esse projeto se viabilize. Vamos contribuir, é claro, mas eu vejo uma dificuldade enorme de fazer com que ele seja efetivamente eficiente.

Essa é a minha fala. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Sr. Evandro Roque.

Concedo a palavra ao Sr. André Porto, Diretor-Executivo da Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia — AMOBITEC, por 10 minutos, prorrogáveis por mais 2 minutos.

O SR. ANDRÉ PORTO - Bom dia a todos.

Cumprimento o Deputado Josenildo, Presidente da Comissão de Indústria, Comércio e Serviços; o Deputado Augusto Coutinho, Relator do PLP 12/24, nesta Comissão; o Deputado Lucas Ramos, Presidente da Comissão de Trabalho; o Ministro Luiz Marinho; a Lucyana, representando Adroaldo; e todos os presentes.

A AMOBITEC — Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia sempre teve uma postura bastante firme em favor da regulamentação do trabalho intermediado por aplicativos. Desde 2022, tornamos pública uma carta de princípios em que defendíamos a necessidade de uma regulamentação que respeitasse a flexibilidade e a autonomia, que são características desse modelo de trabalho, trouxesse segurança jurídica a todos que atuam nesse setor e, ao mesmo tempo, garantisse a inclusão previdenciária de motoristas e entregadores. Apesar de o PLP 12/24 não falar de entregador, a nossa postura também é a favor da regulamentação para entregadores.

Eu vou poupar tempo de todos e não discorrer sobre a importância da Previdência Social no País. Acredito que o Secretário Adroaldo tenha exposto, de maneira bastante clara, a relevância de que todos tenhamos os direitos assegurados pela seguridade, mas entendemos, e os dados comprovam, que há um déficit muito grande de inclusão previdenciária dessa categoria, sejam motoristas, sejam entregadores, por questões burocráticas ou relacionadas a custos.

Desde aquele momento, defendemos a construção de um modelo que facilite e permita a efetiva inclusão previdenciária, principalmente, porque grande parte da preocupação externada em pesquisas desses motoristas e entregadores são questões relacionadas a acidente, aposentadoria e, eventualmente, uma doença que ele venha a ter. Nós entendemos que é importante evoluirmos nesse sentido.

Fomos convidados pelo Governo Federal a participar do GT instituído pelo Presidente da República, no ano passado. O GT foi instituído em maio, e as primeiras reuniões iniciaram no mês de junho. Então, desde junho nos reunimos quase que, semanalmente, discutindo essa proposta, qual seria esse modelo de regulamentação. A AMOBITEC sempre adotou uma postura muito propositiva dentro desse debate. Quero parabenizar o Presidente da Comissão de Indústria, Comércio e Serviços, que, no convite, disse que precisamos de uma postura construtiva em relação ao projeto.

Esse é um recado bastante claro e um lema que todos nós deveríamos adotar. Nós adotamos essa postura construtiva, Deputados, desde o início dos trabalhos. Entendíamos que era necessária a construção de um projeto de lei para levar à neutralidade competitiva, que todas as plataformas estivessem sujeitas às mesmas regras e que esse projeto de lei deveria preservar a autonomia, a flexibilidade, a característica, a natureza jurídica das plataformas, enquanto intermediadoras de um modelo de negócio. Defendíamos a necessidade de dispositivos que tratassem de maior transparência na relação entre motoristas, entregadores e as plataformas e, mais uma vez, defendíamos a construção de um modelo de efetiva, vou chamar assim, inclusão previdenciária dessa categoria.

As discussões foram bastante extensas. Vou trazer uma discussão específica sobre um ponto que tem sido falado, corriqueiramente: os ganhos. E acho que é importante desde já diferenciarmos, dentro de uma regulamentação, o que significa garantirmos uma remuneração mínima para esse trabalhador com um tabelamento na precificação de um serviço, porque sabemos que isso é inconstitucional.

Em momento algum, tentamos tabelar o valor do serviço prestado, e não é disso que se trata, porque isso é inconstitucional. O exemplo da tabela de frete dos caminhoneiros, que inclusive vem sendo trazido, é bastante claro. Depois que essa tabela foi aprovada, diversas ações judiciais em primeira instância concederam liminares para que as empresas não a cumprissem. E existem ADINs tramitando no Supremo Tribunal Federal que discutem a constitucionalidade desse dispositivo. Então, gerou-se ainda mais insegurança jurídica, em vez de resolver um problema.

Então, o que tentamos, na regulamentação, foi garantir uma remuneração mínima. E qual é a remuneração mínima prevista constitucionalmente? É o salário mínimo. O salário mínimo é a única regulamentação mínima que pode ser tratada. E ali começamos um debate bastante extenso sobre como garantir um salário mínimo para essa categoria, mas não só isso, porque, nessa categoria, os trabalhadores são responsáveis pelos custos da atividade. Então, vamos falar um pouco sobre os custos, para que possamos garantir uma remuneração mínima líquida equivalente ao salário mínimo nacional. Nós tivemos um debate bastante extenso sobre os custos.

Há um ponto que eu creio que vem sendo trazido também, de que o custo desse trabalhador é feito por quilômetro. É verdade, mas também é verdade que ele tem custos por hora. Nesse parâmetro, nos cálculos que utilizamos e para chegar ao valor do salário mínimo por hora, que é de 8 reais até 32 reais, há uma diferença de 24 reais. Existem vários custos que estão sendo considerados nesses 24 reais.

E vou citar alguns exemplos de custos que não são por quilômetro, Excelências: o plano de celular, o carregador de celular, o seguro do celular, a depreciação do veículo, o seguro do veículo, o IPVA do veículo, o EAR — o registro de que exerce atividade remunerada. Nenhum desses custos é feito por quilômetro. Existem custos que também foram considerados que são calculados por quilômetro, o combustível, o pneu, a revisão? Sim, mas dentro de um *proxy* em que existem vários custos que são por hora, em que o salário mínimo é calculado por hora e não por quilômetro, em que precisávamos construir uma regulamentação que fosse nacional e que garantisse, de novo, o único parâmetro legal que temos de remuneração mínima no Brasil, fez sentido trazermos essa remuneração para a hora. Inclusive, isso ajudava na construção de um modelo de inclusão previdenciária, porque a inclusão previdenciária baseia-se no salário mínimo que, mais uma vez, é calculada por hora. Por isso, no nosso entendimento, faz mais sentido, do ponto de vista técnico e também do ponto de vista legal e constitucional, seguirmos este debate baseando a remuneração em valor por hora, que é um valor mínimo, não é um valor máximo.

Fala-se que isso vai virar teto. O estímulo para reduzir já existe, não vai ser preciso haver uma lei para isso. A lei realmente garante o mínimo. Nós estamos criando parâmetros mínimos para que, a partir dali, as plataformas possam competir entre si.

Já caminhando para a conclusão, alguns exemplos foram citados aqui — e não quero entrar no debate, porque penso que podemos fazer este debate de maneira um pouco mais profunda, no momento em que entenderem adequado —, e foi citado o caso do corretor de imóveis. Nós não falamos em tabelamento de taxa de corretagem de imóveis. Se uma corretora cobra 2%, e outra cobra 20%, mas você entende que o serviço que ela presta faz sentido diante daqueles 20%, o.k. Se outra cobrou 40%, tudo bem! O que nós precisamos garantir é que os diversos modelos de negócio possam competir e existir em pé de igualdade, num ambiente concorrencial saudável e com neutralidade competitiva. Por fim, foram mencionados os modelos de remuneração por quilômetro e hora, e foi questionado o custo deste projeto para as plataformas. É fato que qualquer regulamentação traz custo. Como cada plataforma vai lidar com estes custos é uma decisão empresarial. Se a

plataforma tem espaço para absorver estes custos, o.k; se a plataforma precisa repassar isso de alguma forma, esta será uma decisão de cada empresa.

Sobre o PL 536/24, do Deputado Daniel Agrobom, nós fizemos umas contas iniciais, sem nos aprofundarmos muito nos detalhes, sobre os quais nós podemos falar depois. O PL 536/24 tem quase 3 vezes mais custos que o PLP 12/24. O que significam estes custos, Excelências? Não significam que as plataformas vão deixar de existir — elas não vão deixar de existir! O que vai deixar de existir é a demanda pelo serviço, porque se vai excluir a população de baixa renda do acesso a este tipo de serviço, que conseqüentemente vai encarecer e, ao mesmo tempo, vai diminuir a oferta deste serviço: ao se diminuir a demanda, diminui-se a oferta, e o número de motoristas que terão acesso a esta oportunidade de renda diminui.

Já me encaminhando para a conclusão, eu acredito que o PLP 12/24 é equilibrado. Além disso, ele traz, como já mencionei, alguns pontos extremamente relevantes para a indústria, sem prejuízo de discutirmos a fundo quaisquer deles. É preciso que nós nos debruçemos sobre este PL sob o ponto de vista técnico. Precisamos atentar para os pontos que merecem um melhor debate e para aqueles que, eventualmente, nós precisamos alterar. De todo modo, nós precisamos avançar, Deputados.

Mais uma vez, a AMOBITEC entende e defende a necessidade de termos uma regulamentação. Nós precisamos avançar neste debate, para que possamos construir e, ao fim, ter um ambiente de negócios mais favorável e benéfico a todos.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Agradeço ao Sr. André Porto, da AMOBITEC.

A Presidência vai conceder a palavra a todos, no momento certo.

Eu quero registrar a presença do Deputado Joaquim Passarinho.

Obrigado, Deputado.

Passo a palavra ao Deputado Lucas Ramos, Presidente da Comissão de Trabalho da Câmara dos Deputados.

O SR. LUCAS RAMOS (PSB - PE) - Presidente, deixe-me, primeiro, parabenizá-lo, em nome da Comissão de Indústria, Comércio e Serviços, pela tão rápida aprovação deste requerimento para a realização desta audiência pública no âmbito desta Comissão, o primeiro encontro com o setor produtivo, as empresas e o Governo.

Certamente, como membro desta Comissão, eu terei a oportunidade de contribuir para a construção desta redação das alterações que se fizerem necessárias, da manutenção daquilo que já for ponto de consenso por parte de todos: motoristas, trabalhadores, empresas e Governo.

Eu tenho plena convicção de que o Deputado Augusto Coutinho, na condição de Relator da matéria, reúne todos os predicados necessários para fazer o melhor trabalho. Afinal de contas, já faz algum tempo que ele vem se dedicando a essa matéria. Inclusive, tramita um projeto de lei nesta Casa, de autoria dele, que trata desse mesmo assunto e pode servir de ponto de partida.

O principal ponto na manhã de hoje, a maior convergência entre todos, apesar de pensarmos diferente em algumas ou muitas coisas, é que nós estamos aqui construindo o debate pautado no diálogo. O Parlamento tem esse papel, e esta é a Casa dos brasileiros, este é o espaço para se manifestarem, para alertarem para aquilo que é danoso e para mostrarem caminhos, de todas as formas.

E eu quero fazer justiça aqui ao esforço do Ministro do Trabalho, Luiz Marinho, que, há 15 dias, esteve participando da nossa Comissão de Trabalho e trouxe, naquele momento, um grande espaço em sua fala dedicada a esse PLP.

Presidente, foi um momento rico, porque a Comissão de Trabalho vai receber o projeto tão logo seja discutido e votado o parecer do Relator Augusto Coutinho. Começará a tramitação naquela Comissão. Nós estamos ansiosos por aquilo que vem para cá.

E eu preciso ser justo e aqui reconhecer a dedicação do Ministro em construir uma redação interessante para todos, o que não foi feito da noite para o dia, de cima para baixo. Há mais de 1 ano, essa mesa-redonda está em negociação, ouvindo todas as partes, sem nenhuma exceção. Não dá para ouvir todos os motoristas do Brasil. É por isso que foram elencados alguns, e o espaço foi aberto para associações e sindicatos, porque esses, sim, representam os trabalhadores. Se há a previsão de participação no debate neste Governo, infelizmente o que se viu no Governo passado foi a total ausência e o desrespeito a sindicatos e associações. Então, não há como prevermos que o projeto começa agora. Pelo contrário, esse PLP começou a ser construído no ano passado com esforço conjunto.

Então, Ministro, obrigado por nos ouvir. E, quando este Parlamento fez um apelo para a retirada do regime de urgência, ele o fez porque era mais uma oportunidade para aprimorar a redação; mais uma oportunidade para tramitar na Comissão de Indústria, Comércio e Serviço; mais uma oportunidade para tramitar na Comissão de Trabalho; mais uma oportunidade

para tramitar na Comissão de Constituição e Justiça; mais uma oportunidade para o Grupo de Trabalho da Comissão Especial instituída pelo Presidente deste Poder Legislativo, o Deputado Arthur Lira.

Portanto, não há, senhoras e senhores, como levantar a voz aqui e dizer que este Governo foi autoritário e deixou de ouvir alguém, até porque nós temos ainda prazo e mais encontros como este para continuar discutindo a matéria.

Eu estou muito tranquilo, Sr. Ministro, Presidente e Relator, de que vamos ter muito mais encontros como este. A Comissão Especial se reunia no Plenário Ulysses Guimarães, enquanto o Ministro estava em audiência na Comissão de Trabalho. Nós estamos aqui na Comissão de Indústria, Comércio e Serviços. Na Comissão de Trabalho existe a Subcomissão presidida pela Deputada Flávia Morais, do Estado de Goiás, e relatada pelo Deputado Vicentinho, do Estado de São Paulo. Teremos ainda a chance de discutir emendas de Plenário.

Então, senhoras e senhores, em vez de ficarmos reclamando, vamos aproveitar a oportunidade para aprimorar a matéria. Eu estou, mais uma vez, Presidente, ansioso para que esse parecer chegue ao conhecimento geral e possamos discuti-lo no âmbito da Comissão de Trabalho.

E é na condição de Presidente daquela Comissão que me faço aqui participante deste encontro, muito mais como ouvinte, porque a verdade não está comigo. A verdade não está com nenhum de nós. Eu acho que a verdade está com aqueles usuários, com aqueles motoristas, com aqueles empregadores e com aqueles que dependem dessa atividade para sobreviver.

É o que eu tenho para colaborar.

E, mais uma vez, Ministro, agradeço pela sua presença nesta Casa e pelo respeito a este Parlamento. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Deputado Lucas Ramos, por sua participação.

Realmente, o objetivo é esse, é aprimorar o texto, é chegar, ao final, a um consenso que realmente traga benefícios, principalmente para os motoristas de aplicativo, que estão lá na ponta realmente exercendo a atividade.

Concedo a palavra agora, por 10 minutos, prorrogáveis por mais 2 minutos, ao Sr. Rodrigo Marinho, Diretor-Executivo do Instituto Livre Mercado.

O SR. RODRIGO MARINHO - Bom dia a todos. É um prazer voltar a falar por aqui.

Obrigado, Deputado Josenildo. Obrigado, Ministro Luiz Marinho. Agradeço ao Deputado Augusto Coutinho e ao Deputado Lucas Ramos.

Começo a minha fala citando Ronald Reagan, que dizia o seguinte: *"A visão do governo sobre a economia pode ser resumida em frases curtas: se a coisa se move, taxe-a; se continuar em movimento; regule-a; se parar de se mover, subsidie-a"*.

Um determinado presidente de sindicato, em 2016, disse o seguinte: *"Pobre tem que se conformar que ele é pobre. Ele só toma táxi quando a mulher vai dar à luz, ou ele quebra a perna. O pobre não vai querer ter o que o rico tem"*. É o que afirma Natalício Bezerra, Presidente do Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo — SINDITAXISP, à *TV Folha*.

É interessante que, nesse mesmo ano, Deputado Augusto Coutinho, a Lei Ordinária nº 10.553, de 2016, do Prefeito Roberto Cláudio, do PDT, determinava o seguinte: *"Art. 1º É vedado no município de Fortaleza — o meu Município — o transporte público individual de passageiros sem a devida permissão legal"*.

Ele acabava com todo o serviço de Uber, 99 e qualquer outro aplicativo de transporte no Município de Fortaleza, o que foi derrubado na ADPF 449/DF, no Supremo Tribunal Federal. Isso foi feito pelo PDT.

O PL 5.587/16, do Sr. Carlos Zarattini, do PT de São Paulo, define o seguinte no seu art. 12-C:

Art. 12-C - O transporte individual remunerado de passageiros em veículos com capacidade de até 7 (sete) passageiros somente poderá ser realizado por veículos de aluguel conduzidos por profissionais taxistas, ficando expressamente vedada a utilização de veículos particulares para viagens individuais municipais, intermunicipais ou interestaduais, inclusive por meio de plataformas digitais quando houver proveito econômico direto ou indireto das partes envolvidas no transporte.

Como isso faz pouquíssimo tempo — é de 2016 —, é interessante ver que o objetivo aqui não é melhorar a vida dos aplicativos de transporte; o objetivo é proibir.

Era muito interessante a visão do Reagan. Não foi à toa que eu trouxe esse ponto para entender as consequências disso para o usuário, para o motorista, que sofre, por óbvio, com essa visão.

Eu achei interessante quando disseram que existem cinco valores — foi um comentário, acredito, do Secretário Adroaldo — para ir ao aeroporto. Até 2015 ou 2016, havia apenas um valor, o do táxi, que, segundo o sindicato de São Paulo, não servia para os mais pobres, eles não tinham acesso a isso.

Que bom que houvesse 10 valores, 20 valores, 50 valores! Quanto mais empresas estiverem nesse mercado, melhor.

E, se esse projeto passar, provavelmente empresas menores, as pequenas ou as que estão lá no interior de Baturité, as que estão lá no interior de Santa Maria, vão quebrar. Da forma como esse projeto está colocado, essas vão quebrar.

Se for colocado, como disse o Ministério Público do Trabalho, ou como foi dito pelo Deputado — não recorro o nome dele — do PT, que falava em colocar todo mundo na casinha, que é o sonho deles, sempre CLT... Só quando as associações foram chamadas, o Ministério do Trabalho parou de tentar forçar a CLT, e isso porque só havia sindicatos...

Quanto aos sindicatos de fato, pessoal, desculpe, mas as pessoas têm a possibilidade de se defenderem, ou pelo menos têm a possibilidade de não serem obrigadas a cumprirem, por exemplo, uma obrigação de convenção coletiva, que é uma sugestão que damos como emenda. O projeto impede acordo individual. É impossível fazer acordo individual. Ele só prevê convenção coletiva.

Um dos argumentos que disseram em outras audiências públicas, Deputado Augusto Coutinho, foi: "*Não sou obrigado a me sindicalizar*". É verdade, ninguém é obrigado a se sindicalizar, mas a convenção coletiva é obrigatória. Se houver uma contribuição para 1 milhão e meio de pessoas, ela passa a ser obrigatória.

A solução deste Governo foi proteger, lá atrás, os sindicatos dos taxistas; agora é criar uma nova modalidade de sindicatos para encaixar todo mundo na mesma casinha. Isso é muito perigoso — muito perigoso.

É interessante o ponto que o Secretário Adroaldo falou sobre previdência. É interessante termos essa visão de que o filho dele era contrário: "*Meu filho não consegue entender o que é esse sistema*". Ele não consegue entender porque essa turma mais jovem está começando a ter um pouquinho de educação financeira e descobre que o sistema de previdência está quebrado. Seis trilhões de reais é o déficit atual da Previdência. E quem disse isso foi o jornal *Folha de S.Paulo*, no dia 28 de janeiro de 2024: 6 trilhões de reais é o déficit atuarial da previdência.

Talvez o filho do Sr. Adroaldo não consiga receber isso, porque, no sistema, obviamente, quem já está aposentado recebe de quem está pagando hoje. É preciso que haja gente na ativa para passar isso, o que demonstra o caráter absolutamente arrecadatório do projeto. A finalidade dele é arrecadar mais, é trazer mais recursos, depois de todos os recursos já trazidos, de todos os aumentos de impostos, de todas as alíquotas, de todos os pontos que o brasileiro não aguenta mais. E hoje, depois de este Congresso ter derrubado o veto, depois de ter passado pela aprovação de novo, o Governo judicializou no Supremo a questão dos 17 setores, ou seja, não satisfeito, depois de todo o trabalho do Congresso ter sido feito, derrubando o veto do Governo, o Governo fez isso.

É muito interessante você ver uma visão como se estivéssemos no século XIX, ou como se ainda estivéssemos naquela situação.

Os aplicativos de transporte são uma novidade muito bem-vinda para a humanidade e para todo o planeta. Os mais beneficiados, em especial, são exatamente aqueles que esse Presidente do sindicato disse que não seriam: os mais pobres, classes C, D e E, que resolve o problema da periferia do nosso País. E o sonho, como foi dito nos projetos de lei... A história é interessante por isso, porque existem projetos e existem leis que passaram exatamente para prejudicar os motoristas e para prejudicar os usuários, em especial aqueles que mais precisam desse serviço, que são os mais pobres.

Sobre as situações colocadas, o projeto tem duas coisas muito importantes e muito interessantes. Uma delas é a possibilidade de escolha do que os motoristas querem. Quem demandou a possibilidade de autonomia muito fortemente, até porque se trata de um serviço autônomo, foram os próprios motoristas. Eles demandaram isso. Tanto que o Governo muda de ideia da força de barra de CLT, porque eles não querem ser CLT, eles não querem ter essa possibilidade.

A possibilidade do MEI — como há a do MEI Caminhoneiro —, muito claramente, é uma proposta que já existe no Brasil hoje. Ela já funciona no Brasil hoje. O MEI Caminhoneiro foi um sucesso e tem funcionado muito bem para o Brasil. Por que não se aplica uma modalidade semelhante? A razão é clara: o MEI tira o sindicato da jogada. E é por essa razão que o Governo não quer ter o MEI. É por essa razão que ele não quer colocar as pessoas tendo a possibilidade de fazer a sua própria contribuição e de trabalhar da forma que quiserem.

Há uma tutela violenta do trabalhador definindo o que é melhor e o que é pior para ele. Isso não cabe ao Governo nem a ninguém. As pessoas incrivelmente sabem o que é melhor para elas.

O Denis destacou a possibilidade de trabalho de alguém: "*Não. Eu preciso tutelar. Eu preciso tutelar*". Você precisa ser tutelado por alguém. Alguém precisa definir o que você vai fazer. E esse sonho intervencionista do Governo é exatamente o que a humanidade, as pessoas, os brasileiros não querem. Nós precisamos ter a possibilidade de ter mais liberdade, a

possibilidade de ter liberdade econômica, principalmente para ter a Uber, o 99, o inDrive, que estão aqui representados. No entanto, o Vou Passar, que está lá no interior do Paraná, o Vem me Pegar, que está lá no interior do Ceará, que são os pequenos *players*, serão muito prejudicados com esse projeto de lei. Isso precisa ser verificado pelos Relatores dos projetos que estão aqui.

É preciso ter cuidado para entender que só haverá motorista se houver empresário. Só haverá motorista trabalhando nesse mercado se alguém possibilitar que haja conexão entre esse usuário e essa pessoa que prestará o serviço como motorista. Se isso não acontecer, haverá um prejuízo violento para o interior do nosso Brasil, porque, infelizmente, o 99 e a Uber não conseguem atender o Brasil inteiro.

E que bom que outros *players* apareçam, que outros mercados apareçam, que outras pessoas possam atuar, que outras empresas possam nos levar daqui do Congresso Nacional até o aeroporto!

Eu fico triste quando vejo que só existem cinco valores diferentes ou que existem cinco modalidades diferentes. Era para termos umas 50 modalidades diferentes.

Que cada empresa apresente o seu melhor modelo. Que os motoristas migrem livremente para o modelo que mais lhes interessa. E que os usuários migrem livremente para aquilo que mais lhes interessa.

Isso é um pouquinho de liberdade econômica que se permitiu no Brasil. Esse pouquinho de liberdade, Deputado Augusto Coutinho, permitiu aos usuários — repito, em especial, os mais pobres — a possibilidade de levar o filho até o hospital, a possibilidade de resolver o problema de chegar ao ônibus, que é longe da casa dele, e resolver o seu último quilômetro para chegar a sua casa. Foi isso que um pouco de liberdade permitiu às pessoas do nosso País. E é isso que parece que o Governo quer acabar. Na verdade, parece que o Governo quer é acabar definitivamente com isso, para os motoristas e para os usuários.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Sr. Rodrigo Marinho.

O SR. CORONEL ASSIS (Bloco/UNIÃO - MT) - Sr. Presidente, eu fiz minha inscrição através do nosso aplicativo: Deputado Coronel Assis, de Mato Grosso. Eu queria ver com V.Exa. em que momento nós Parlamentares poderemos ser chamados a fazer uso da palavra, por gentileza.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Diversos Parlamentares já se manifestaram. V.Exa. chegou agora, não foi?

O SR. CORONEL ASSIS (Bloco/UNIÃO - MT) - Não, Presidente. Estou aqui já faz um tempo.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Sua inscrição ainda não chegou.

O SR. CORONEL ASSIS (Bloco/UNIÃO - MT) - Eu me inscrevi por meio do aplicativo.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Eu vou ouvir agora o último convidado, o Sr. Leandro da Cruz Medeiros, Presidente da Federação Nacional dos Sindicatos dos Motoristas de Aplicativos. Logo em seguida, V.Exa. pode se manifestar.

Tem a palavra o Sr. Leandro da Cruz Medeiros.

O SR. LEANDRO DA CRUZ MEDEIROS - Bom dia a todos e a todas.

Quero saudar o Deputado Josenildo, Presidente da Mesa, e o Deputado Augusto Coutinho, cujo trabalho eu venho acompanhando já há algum tempo, quando V.Exa. tentava fazer este PL. Eu falei muito com sua assessoria, Deputado.

Quero saudar a Dra. Carine e todas as mulheres aqui presentes; os trabalhadores, os Deputados, as associações. Quero parabenizar o Evandro pelo feito que conseguiu no Estado dele. Tomara que compartilhe com os outros Estados também!

Eu quero agradecer ao Marinho sua presença e sua coragem. O Deputado Lucas falou algo muito interessante: existem mais de 60 projetos nesta Casa, e nenhum governo teve a coragem que o Presidente Lula teve de colocar este projeto em discussão.

O projeto é bom? É ruim? Nós estamos aqui debatendo. O que está faltando aqui é seriedade — desculpe-me a Mesa, a quem me dirijo. Aqui está havendo ataques, e não estão sendo feitas propostas. A Comissão serve para agregar propostas ao PL, que se encontra em urgência. O Presidente Lula teve o cuidado de colocá-lo como uma urgência, para nós resolvermos a vida do trabalhador.

Quando nós ouvimos o companheiro que está aqui ao meu lado, o Rodrigo, falar de livre mercado, só no intervalo do dia 17 para cá morreram 8 motoristas. Nenhum deles pagava Previdência. Quem vai sustentar a família desse pessoal?

O que está em jogo aqui é a vida dos trabalhadores e a de seus familiares. Não é brincadeira! Nós, do sindicato, e a federação fizemos reuniões na superintendência nesta semana, quando explicamos todas as emendas que nos dizem respeito e que, aliás, já devem estar no gabinete de V.Exas. Foram 100% aprovadas.

Aqui, falta as lideranças trazerem propostas, e não ficarem falando em derrubar o PL 12/24. Então vão derrubar os 60 que estão aí? Vão derrubar o 536, que também está aí? E o trabalhador, como é que ele fica? Isso é muito preocupante.

Falar do MEI é uma total falta de conhecimento. Nós, da federação, temos 20 mil processos contra as plataformas. Não é apenas um processo: são 20 mil, por bloqueio indevido. Nós temos que entrar com processo, porque nós entramos em contato com a empresa, mas ela nem sequer nos dá retorno. Na maioria das vezes, nós temos que entrar com um processo. Vejam se isso tem cabimento! Eles defendem o MEI!

Pessoal, o MEI está nesta situação: de cada dez ações de MEI que chegam ao Judiciário, dez perdem. Quando chegam ações do trabalhador comum, a cada dez, nove nós conseguimos retornar para a plataforma, e esta tem que indenizar.

Esta seguridade social não foi criada pelo sindicato nem pelo Governo. Os técnicos da Previdência, quando levaram a proposta para o sindicato e para a federação, estavam falando em cobrar 60% em cima de 40% dos ganhos do trabalhador. Nós falamos para o Ministro que isso não cabia. Para o trabalhador, 75% é custo, e 25% é líquido. Isso foi levado ao Ministro, e os técnicos disseram que seriam 31% sobre a tarifa: 20% para a empresa, 11% para o trabalhador. Eu disse: *"Ministro, ainda está caro; nosso trabalhador está acostumado a pagar 5%"*. Respondeu: *"Mas 5% não é possível, Leandro; assim, não fecha a conta do salário mínimo"*. Então, chegou-se aos 7,5%. Nós poderíamos pensar em outra norma para esta categoria, um novo marco? Vamos discutir.

O que está posto aqui, de fato, defende o trabalhador. Não adianta falarmos que é MEI, o cara está tendo desconto para comprar veículo, mas amanhã a plataforma o bloqueia. O que ele vai fazer com o carnê e com o carro? Existe toda essa situação. Eu duvido se algum desses que defendem o MEI aqui possui mil processos contra a plataforma.

No caso da COVID, quando os trabalhadores ficaram 15 dias afastados, e as plataformas foram obrigadas a pagar 1.500 reais, a federação e os sindicatos é que entraram com um processo contra a plataforma. Isso ninguém fala! Mas é fácil chegar aqui e dizer que o sindicato é isso e aquilo. As pessoas que falam mal do sindicato são todas aquelas que têm 13º, férias, dia de folga! Elas abrem mão disso? Mas, para o nosso trabalhador, somente liberdade, somente liberdade basta!

A vida do trabalhador, o dia de folga e o dia da família, isso não importa. Deixem-no livre, deixem-no pagar o MEI, mas, quando ele morrer, a grande maioria não paga o MEI — *vide* estatística da Previdência. Não pagam. Estão aí essas oito famílias recentemente desamparadas.

Quando nós tentamos elaborar essa Previdência, foi, sim, para descontar na fonte, porque o trabalhador não tem que se preocupar com a sua Previdência. Quem tem que se preocupar é o empregador, como acontece com todo trabalhador. Um Deputado é descontado na fonte. Por que nosso trabalhador não pode ser descontado na fonte? A verdade é que se cria aqui uma sistemática contra algo, mas nem sabem explicar.

É muito triste nós chegarmos aqui e falarmos de vidas. A preocupação é quem representa. Mas processos contra as plataformas não existem. O projeto de lei garante a nós, primeiro, sermos uma categoria. Aliás, eu quero listar as 12 emendas, porque muitos deles aqui disseram que o que querem para o trabalhador já está nas emendas. Eu vou listar aqui as 12 emendas. Não adianta ficar fazendo debate. A Carina foi muito bem, já falou o que tinha que falar, mas eu quero listar as 12 emendas, porque eu quero que eles também façam o papel deles: tragam as emendas e falem com o trabalhador, como eu fiz, nesta semana, na superintendência, com os motoristas.

Primeiro item: previsão de vedação expressa à possibilidade de terceirização que conste no seguinte da redação. O que é esta terceirização? São as OLs, que operam muito no iFood. Trata-se de uma empresa que opera por baixo destas plataformas.

Segunda emenda — aqui está explicado; depois eu vou passar para vocês: previsão da competência da Justiça do Trabalho para a resolução de conflitos individuais, para que conste na seguinte redação. Por que isto aqui? Porque tem que ir para a Justiça do Trabalho. Se for para a Justiça Comum, nós perdemos todos os casos. Terceira, limite da jornada a 12 horas de conexão. Aqui está tudo explicado, depois eu posso passar para todos.

Quarta, previsão de exigência de aprovação dos termos de uso direcionados, pelas plataformas, aos trabalhadores em negociação coletiva. Por quê? Porque hoje as plataformas colocam o "li e concordo". Se o trabalhador não concordar, ele não pode operar. Então, toda vez que eles fazem a mudança, tem que passar por uma mesa de negociação, senão, fica esta coisa solta, a empresa faz o que quer, e o trabalhador tem que aceitar. Se ele não aceita, fica fora da plataforma.

Quinta, previsão que a remuneração por corrida seja calculada considerando valor base, distância percorrida em quilômetros e tempo em minutos. O que eles estão falando está aqui na emenda.

Sexta emenda, que as empresas fiquem com a limitação de 20% dos ganhos, para que não haja essa oscilação, da qual muitos aqui falaram, de 30% a 40%. Já chegamos a ver a empresa ficar com 70% da corrida. Então, nós colocamos aqui uma emenda que limita os ganhos da empresa em 20%.

A sétima emenda é sobre o trabalho noturno. Também colocamos que as empresas têm que custear 30% sobre a hora trabalhada em horário noturno, porque essa pessoa está perdendo saúde e não ganha a mais por isso. Também estamos colocando que se trabalhe 8 horas, e, a partir da nona hora, as empresas paguem um bônus para o trabalhador. Ele já trabalhou a oitava hora, como rege a CLT, na regra de 44 horas. E, quando for para a nona hora, seguindo a recomendação do PL, que é de 12 horas, que seja transformada em hora extra para o trabalhador, para que ele ganhe um pouco mais. Isso seria um bônus, por ele estar mais tempo na rua.

A oitava é sobre a Previdência, que eu já falei para vocês.

Nona, previsão de mecanismos de segurança a serem implementados pelas plataformas, em atenção ao inciso II do art. 12. Por quê? Porque hoje os clientes entram na plataforma, colocam apelido, fazem o que querem. Vimos recentemente, em Cuiabá, a morte de três trabalhadores. Um rapaz fez o cadastro, chamou os motoristas, foi lá e ceifou a vida de três trabalhadores. Então, é preciso haver mais segurança, sim. E estamos aqui explicando o mecanismo.

Décima, assegurar aos trabalhadores regulados na presente lei o benefício de auxílio-acidente. Existe um erro no projeto, e já fizemos uma retificação aqui.

E a décima segunda, o acréscimo de previsão de benefício para aquisição de veículos, a fim de incluir os automóveis adquiridos por motoristas de aplicativo no rol de beneficiados na isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados — IPI e autorizar instituições financeiras federais a adotarem linhas de crédito especiais para o custeio de veículos para transporte de passageiros.

Para a construção dessas emendas, nós escutamos os trabalhadores na rua. Colocamos aqui, portanto, as doze emendas e as estamos apresentando aos Deputados. E eu acredito que todos aqui devam fazer o mesmo, porque aí, sim, vamos sair com uma grande vitória dessa mesa de negociação.

Por exemplo, hoje me chegou a informação de que um rapaz de Santa Catarina faleceu e não havia dinheiro nem para o velório — nem para o velório. E estão fazendo vaquinha agora para enterrá-lo. A banca acabou de me ligar e falar sobre isso.

Nós temos que começar a produzir coisas que, de fato, o trabalhador queira. Agora, chegar aqui e dizer que quer derrubar o PL 12/24, apresentado pelo Governo, que teve a coragem de colocar o projeto na mesa de debate?! O Ministro está há 1 ano debruçado, junto com sua equipe, sobre esse contexto. O Ministério da Previdência parou a vida para ver isto aqui, ou seja, para tentar alocar os trabalhadores dentro da Previdência. Nós estamos negociando com o Ministério da Fazenda para que o nosso trabalhador não pague Imposto de Renda. E vamos jogar tudo isto aqui fora? Se nós jogarmos tudo isto aqui fora — fique muito claro para os trabalhadores — acabou o PL. Acabou o PL! Porque este aqui não vai voltar mais à discussão. Haverá outros projetos.

Então, pedimos a cada um que tenha algo a contribuir que o faça. Agora, não podemos é pedir a derrubada do PL, porque, cada dia que passa sem regulamentação, nós estamos enterrando uma família sem amparo, pois a grande maioria desses trabalhadores não paga a Previdência.

Para finalizar, eu quero agradecer ao Ministro, que foi corajoso.

Falo isso, Ministro, com muita tranquilidade. Estive no Governo passado também trazendo uma regulamentação, viu, Deputado Coutinho? Estive também com o Ministro Oliveira. Na ocasião, nós nos debruçamos sobre um PL, que só tinha três itens. A única coisa que tinha para o trabalhador no projeto era a Segurança.

Depois vou compartilhar com vocês o projeto que estava tramitando no Governo passado, do qual, parece, todo mundo se esqueceu. Estamos trazendo um projeto de lei que para de pé, que ouve o trabalhador. Fala-se: "*Ah, nós não queremos convenção coletiva*". Como é que pode? Todo trabalhador que tem benefício, todas as classes celetistas do Brasil, tudo isso foi por causa de quê? De movimento, de acordo coletivo, de convenções coletivas. Não existe patrão bom, não. Se o patrão fosse bom, as empresas já tinham feito o que nós estamos pedindo agora. As empresas estão há 10 anos, Deputado Coutinho, aqui.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Peço que conclua, Leandro.

O SR. LEANDRO DA CRUZ MEDEIROS - Com quem aqui eles se sentaram para negociar? Com ninguém. E este Governo junto com esta Mesa — confio muito nos Deputados, que vão apreciar as emendas e aperfeiçoar esse PL — irmão, sim, fazer uma regulamentação justa, de modo que o trabalhador esteja com todas as suas garantias e protegido por lei.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Leandro.

Eu vou conceder a palavra, por 3 minutos, ao Deputado Coronel Assis, do União Brasil de Mato Grosso.

O SR. CORONEL ASSIS (Bloco/UNIÃO - MT) - Sr. Presidente, quero parabenizar V.Exa., toda a Mesa, o Sr. Ministro, o nosso Relator, o Deputado Lucas também, que é Presidente de outra Comissão, todos os participantes desta nossa audiência pública.

Eu acredito que o papel do Poder Legislativo é justamente o de trazer à baila discussões que realmente levem resultados ao povo, principalmente ao trabalhador.

Eu queria somente promover uma pequena divergência, com todo o respeito, dentro deste nosso salutar debate. O Governo Federal mandou este projeto para cá em regime de urgência, houve toda uma movimentação lá nas ruas e aqui na Casa, por parte do próprio Governo também, e foi retirada essa questão da urgência para que se promovesse uma discussão ampla, irrestrita sobre esse assunto. Isso é importantíssimo.

Mais uma vez, V.Exa. teve esta iniciativa, trouxe aqui autoridades da parte do Executivo que realmente vão estar envolvidas diretamente nesse sentido. Hoje, nós temos aqui um Relator que ouviu todos os setores que foram citados dentro desta nossa pequena explanação.

Deputado Augusto Coutinho, pedimos a V.Exa. que realmente nos ouça. Eu sou lá de Mato Grosso e aqui faço coro com Rodrigo Marinho, Diretor-Executivo do Instituto Livre Mercado. Nós somos inteiramente favoráveis ao livre mercado. Eu fico muito feliz de poder ver este posicionamento. Que bom não termos somente 3 ou 4 propostas, mas 20 propostas, para que o usuário final possa, sim, escolher para onde ele vai. Eu fico muito preocupado com esse caráter intervencionista do Poder Executivo, do Governo central de um país, no mercado. Eu acho que isso traz certo perigo para a economia de nosso País. Então, peço a V.Exa., Deputado Augusto Coutinho, que possa analisar muito bem isso.

Também trago a vontade do povo. Lá em Mato Grosso, por exemplo, nós temos distâncias que são verdadeiramente quase de países. Para o senhor ter uma ideia, Ministro, de Cuiabá a Vila Rica, nós levamos 2h40min de avião bimotor. É muito longe. Lá nesses rincões mato-grossenses, nós temos empresas pequenas que fazem essa intermediação. Por isso, precisamos ouvir essas empresas também. Relator, nós precisamos ouvi-las. Há uma empresa, a Urbano Norte, uma das que atuam lá no norte de Mato Grosso, em Sinop e em várias outras cidades, aonde nem a UBER nem a 99 chegam.

Então, nós precisamos ouvir essas pequenas empresas também sob pena de estarmos extinguindo um nicho de mercado que, com certeza, promove emprego, desenvolvimento e dá oportunidade a essas pessoas.

Quero, com todo o respeito, promover uma discordância sobre a questão dos sindicatos. Eu acredito que o homem tem que ser livre. O trabalhador tem que ser livre. Se ele quiser se sindicalizar, o.k., é democracia, é ótimo que se sindicalize; mas, se ele não quiser, não temos por que obrigá-lo por meio de uma legislação, colocando-o à força dentro de um sindicato.

Gostaria que V.Exa. também pudesse analisar isso dentro das emendas que irão chegar. Nós também iremos, de acordo com as nossas possibilidades, discutir isso com a bancada, de repente trazer uma emenda de bancada, ou fazer uma propositura de uma emenda lá no plenário. Eu acho que é isso.

Parabéns, mais uma vez, ao Presidente Josenildo, a todos os integrantes da Mesa, ao nosso Relator!

Ao Poder Legislativo cabe isto aqui mesmo: discutir, trazer o povo, ouvir o povo, para que daqui saiam soluções para o povo, e não complicações, problemas ou coisas que não vão influenciar em nada a vida do cidadão lá na frente.

Muito obrigado, Sr. Presidente. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Deputado Coronel Assis, por sua contribuição.

Eu vou conceder a palavra agora ao Ministro do Trabalho e Emprego, o Sr. Luiz Marinho, por 20 minutos.

Quero agradecer-lhe, Ministro, por sua vinda a esta Casa, a esta Comissão, para participar desta audiência pública. Isso demonstra que este é um Governo que ouve, que debate, que aceita ouvir a todos os atores que estão envolvidos nesse projeto. Parabenizo V.Exa., que já está há mais de 1 ano discutindo este projeto. Sabemos que o projeto precisa ser aprimorado, é verdade, mas temos que parabenizá-lo, porque o senhor teve a hombridade de iniciar esta discussão, de chamar à responsabilidade o Ministério do Trabalho, para que pudéssemos fazer essa regulamentação, que é necessária para os trabalhadores.

Os motoristas de aplicativo precisam ter proteção do ponto de vista da aposentadoria, ter melhores condições de trabalho, ter melhor remuneração. Embora tenha, sim, algumas falhas, o projeto também possui coisas importantes. Agora, depois que o Governo encaminhou o projeto para a Câmara dos Deputados, chegou o momento de começarmos a fazer a

discussão para o levarmos ao Plenário com consenso, com um parecer maduro, que traga realmente benefícios a todos, principalmente aos motoristas de aplicativo.

Então, o senhor tem 20 minutos para fazer sua explanação.

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Boa tarde. Já são 12h31min.

Cumprimento a todos os presentes.

Cumprimento o Presidente Deputado Josenildo e o parabenizo pela condução do debate até aqui.

Cumprimento o Deputado Augusto Coutinho, que muita gente já está chamando de Augustinho Coutinho. *(Risos.)*

Cumprimento o meu amigo Deputado Lucas Ramos, os demais Deputados, as Deputadas, as lideranças de categorias dos aplicativos, os representantes das plataformas, os colegas de Governo aqui presentes.

Cumprimento o Fausto, Diretor Técnico do DIEESE. Cumprimento a Lucyana, que ficou aqui substituindo o Adroaldo.

Transmita o meu abraço ao Adroaldo e ao Ministro Lupi.

Quero registrar o nosso agradecimento à Previdência pela colaboração neste debate, que não foi fácil. O Adroaldo registrou aqui as dificuldades que a Previdência teve de chegar a esta conclusão. Do ponto de vista da Previdência, seria outra formulação.

Quero registrar a importância do Parlamento para aperfeiçoar os projetos de lei e fazer alguns registros, algumas correções. Permitam-me fazer algumas correções aqui, para trabalharmos conjuntamente. É muito importante que todos nós trabalhemos conjuntamente nesse processo.

Não é verdade que o grupo de trabalho se deu sem os motoristas. Podem ter faltado motoristas. O número pode ter sido insuficiente. Vamos registrar isso — está certo? Mas quem participou do grupo foram motoristas indicados pelas centrais. Esse não foi um grupo com as centrais, as plataformas e o Governo. O Governo fez a coordenação para que as partes, os trabalhadores e os empregadores, se aproximassem do entendimento. Tem sido assim em todos os grupos de trabalho que nós temos conduzido.

Temos chamado a atenção para o fato de que não importa muito o que o Ministro pensa. O mais importante é a costura que se faz entre as partes: a soma, a aproximação. São as diferenças que nós temos que aproximar. No início de uma mesa de conversa, é natural que as diferenças estejam muito distantes. O diálogo vai, a partir das proposições, construir um entendimento. Portanto, o projeto de lei não é simplesmente do Governo — eu queria registrar isso, Deputados, Relator. Trata-se de um projeto construído em mesa, que precisa ser complementado. Ali foi feito o possível. Muitos dos pontos que os senhores estão abordando aqui foram colocados em mesa. As plataformas não toparam, porque havia distância, havia diferença. Não se chegou a esse ponto.

Quem sabe, agora, aqui no Parlamento, as plataformas estejam de acordo em aproximar, em encaminhar mais, em aperfeiçoar o projeto, para que ele responda à ansiedade de quem? Dos trabalhadores de aplicativo. O projeto nasceu de um debate em campanha, em campanha presidencial, pelo candidato Presidente Lula e outros candidatos. Todos os candidatos que disputaram a eleição presidencial abordaram esse tema. E o Presidente Lula, então candidato, assumiu o compromisso de trabalhar na regulamentação, um ponto que, me parece, está resolvido. Eu não vi ninguém falando contra a regulamentação.

Você também não falou contra isso, não é? Ou é liberal total que nem isso se aceita? Não existe uma coisa tão liberal que não exija regulamentação. Então, a regulamentação é uma necessidade. A partir desse ponto de vista, eu acho que nós começamos a dar o primeiro passo, a subir o primeiro degrau da escada.

Agora, se é por quilômetro, se é por hora... Eu, pessoalmente, não faço questão de ser por hora ou por quilômetro. Isso vai depender de qual será a melhor formulação para a proteção de vocês. O projeto só faz sentido se houver a proteção de vocês.

Eu queria dizer o seguinte: o Governo colocou urgência, porque sabíamos que, aqui, há 60 projetos, 70 projetos, 80 projetos tramitando. Por isso, a coisa não anda. Esse projeto, construído em mesa, o Governo encaminhou com pedido de urgência. Houve toda uma narrativa... É preciso falar das narrativas. Uma narrativa foi esta: os motoristas não participaram. Eles participaram. O número de motoristas que participou pode não ter sido suficiente, mas eles participaram. Eles participaram e agora participarão mais. Então, esse é um aspecto.

Outra narrativa foi a desconstrução do conteúdo do projeto. Eu chamo a atenção para o conteúdo do projeto. Não vamos jogar fora o projeto, porque ele veio dessa ou daquela iniciativa. Vamos partir dessa iniciativa para construir a lei — a lei — que vai regular as relações de trabalho em plataforma de aplicativo de motoristas. Eu acho que isso é fundamental.

Quando fui negociar com o Presidente Lira a retirada da urgência... Muitos aí falaram: "*Retira a urgência!*" Eu falei: o Governo não pode simplesmente retirar a urgência — retira a urgência e ponto! É preciso combinar um ritual de tramitação

desse projeto, sabem por quê? Porque, senão, o projeto entra no vale dos 60 a 80 projetos que estão tramitando hoje na Casa e que não chegam a lugar algum. Percebem isso?

Então, é importante valorizar esses passos que nós estamos dando. E considerem: estamos dando esses passos conjuntamente. Não é o Governo que está dando esses passos; são vocês que estão. Vocês são partícipes desse processo. Vocês fizeram uma grita grande: "*Olha, é preciso dar mais tempo para o debate*". Está bom, vamos debater mais, só que não vamos debater eternamente para que não cheguemos a um resultado.

Conforme o calendário negociado com o Presidente Lira, na semana do dia 12 de junho esse projeto tem que estar preparado para entrar em plenário. Até lá, três Comissões têm que analisá-lo. A análise começou por esta Comissão, presidida pelo querido Deputado Josenildo. Depois, o projeto vai para a Comissão de Trabalho; em seguida, para a Comissão de Constituição e Justiça. Depois, o projeto vai para o Plenário.

Agora, se não tivermos um foco nisso, nós não daremos conta dessa tarefa. Então, vamos nos debruçar sobre a necessidade de aperfeiçoar, aprimorar essa lei, para que ela traga equilíbrio e enquadramento das plataformas.

É preciso dizer que as plataformas necessitam de um enquadramento, porque, do jeito que estava, funcionando de forma liberal, não funciona. Estava funcionando de forma liberal e até aqui está funcionando de forma liberal. Mas nesse funcionamento liberal, é o poder econômico que determina as regras. É o que está acontecendo. Então, nós precisamos de um enquadramento desse setor para regulá-lo.

A partir da regulação, vem a proteção. Vocês pediram ao Presidente Lula direitos: "*Nós queremos ser enxergados. Nós estamos esquecidos. Ninguém nos vê. Nós queremos direitos, mas queremos autonomia para dizer em quantas plataformas vamos trabalhar e qual é o nosso horário*". Essa autonomia está dada. "*Queremos transparência, porque eu não sei quanto a plataforma está retendo do passageiro*." Também está garantida no projeto de lei a transparência, com obrigação de apresentação de um extrato em que cada plataforma tem que dizer em quanto está remunerando o motorista e quanto o passageiro está pagando. Esse é um instrumento importantíssimo, especialmente para, no futuro, estabelecer-se uma mesa de negociação permanente.

Lembro que ninguém é obrigado a se filiar a um sindicato. Se perguntarem a mim, eu vou dizer que todo trabalhador que tem o mínimo de consciência vai querer participar do seu sindicato para ele ser forte, porque sindicato tem que ser representativo e forte para poder ser respeitado pelo lado contrário e pela sociedade. Se for fraco, vai ter dificuldade. Quanto mais trabalhadores organizados, mais forte a categoria vai ser. Por outro lado, a Constituição garante autonomia plena, liberdade plena para a pessoa se filiar ou não a um sindicato.

É importante que essas coisas fiquem claras para que se possa ir corrigindo as narrativas. Aqui eu ouvi muitas narrativas inverídicas, não verdadeiras, mentirosas. Nós temos que ir retirando as narrativas que não são reais da mesa para que possamos interagir com as diferenças em relação ao conteúdo do projeto. Isso é fundamental.

Em relação ao MEI é preciso desmitificar alguns pontos. Eu até peço a permissão do Presidente para que a Lucyana possa usar 2 ou 3 minutos do meu tempo para esclarecer de forma definitiva essa história do MEI, porque há muita coisa confusa.

Primeiro, quando o MEI foi criado, lá na origem, foi criado pensando-se naquela trabalhadora e naquele trabalhador totalmente na informalidade, sem nenhuma relação com absolutamente ninguém. Por exemplo, a dona de casa, a mãe de família que diz: "*Vou colaborar com a renda da minha família*". Aí ela faz uma coxinha, coloca num isopor, pega outro isopor e coloca guaraná gelado e vai vender na porta de uma escola ou de um centro cultural da cidade, num congestionamento ou na porta de uma atividade qualquer. Para isso foi criado o MEI, para alguém que não tinha absolutamente nenhuma relação com outra pessoa. Isso foi desvirtuado com o passar do tempo. Agora, muitas vezes, o MEI está sendo usado para fraude trabalhista. É preciso observar isso também. Depois foi criado o MEI Caminhoneiro, e hoje temos o MEI Caminhoneiro e outra atividade de caminhoneiro. São atividades diferentes.

Eu peço à Lucyana que esclareça esse ponto para que possamos retirar isso em definitivo da mesa e ir para frente.

A SRA. LUCYANA RIOS MONTEIRO BARBOSA SOUZA - Boa tarde a todos. Boa tarde, Deputado Josenildo, todos da Mesa, convidados e presentes.

Como o Ministro Luiz Marinho disse, o MEI realmente foi criado com outro foco. Foi criado para o pipoqueiro e outras pessoas, que seriam subsidiadas pela sociedade, pagando uma alíquota muito reduzida, para a proteção previdenciária. De fato, o MEI cresceu bastante. Hoje, ele é uma política de sucesso e de formalização. Mas para a Previdência ele é um grande problema.

Estamos trabalhando com a categoria de motoristas por aplicativo, uma categoria que tem em torno de 800 mil pessoas. E, em todas as reuniões do grupo de trabalho e aqui também, foi dito que são pessoas que se acidentam, são pessoas que vêm a óbito no trabalho, e a Previdência precisa arcar com esse risco social e proteger a família desses trabalhadores.

Quando defendemos que essas pessoas devem ser MEI, primeiro, é importante sabermos que não é um privilégio da categoria de motoristas por aplicativo não contribuir como MEI. Na verdade, existe uma grande informalidade como MEI. Infelizmente, pela realidade brasileira, acho que eles não conhecem muito bem como é a Previdência e a necessidade de proteção, porque é na hora que se concretiza o risco social que vamos precisar disso. E eles não contribuem.

O trabalho que foi feito visava estabelecer como incluir de fato essas pessoas e como essas pessoas vão poder fazer parte do sistema, vão poder estar protegidas. E a única forma de garantir proteção efetiva é com a retenção da contribuição das empresas. E outra coisa: como vamos, com uma alíquota de 5% do MEI, garantir proteção previdenciária e não onerar, não ter a contrapartida das empresas? Nós precisamos dessa contribuição das empresas. As empresas se colocaram disponíveis e concordaram com a contribuição para garantir também a proteção do trabalhador.

Falou-se aqui em MEI Caminhoneiro. Desculpem-me, mas eu não entendi direito qual é o problema. A alíquota do MEI Caminhoneiro é 12%. A alíquota do MEI que não é caminhoneiro é de 5%. Nós trouxemos para cá uma alíquota mais reduzida que a do MEI Caminhoneiro, de 7,5%.

No início das discussões no grupo de trabalho, em termos de Previdência, ressaltamos que as plataformas precisam contribuir com a Previdência. Isso foi aceito. E nós precisamos garantir o salário mínimo para o trabalhador. Trata-se de uma atividade muito diversificada. Vimos o que eles querem e o que eles não querem. Algumas pessoas fazem isso como atividade para ganhar a vida, como principal atividade; outras pessoas já tratam o trabalho com os aplicativos como um bico, como um complemento de renda.

Como o MEI contribui sobre o salário mínimo, as pessoas que não atingirem o salário mínimo não teriam que contribuir com base nesse valor. A proposta que foi criada para proibir o MEI permite que esse trabalhador também contribua acima do salário mínimo. Ele pode ter ganhos maiores do que isso. Ele não precisa ficar com a aposentadoria vinculada ao salário mínimo. Ele pode ter um valor maior de benefício e uma alíquota bem reduzida em relação aos demais segurados.

Então, é isso. Temos o MEI Caminhoneiro, e de fato eu não entendi de verdade qual foi a proposta. A alíquota do MEI Caminhoneiro é de 12%, e o faturamento mensal deles é maior. Eles têm que ter um faturamento anual de 251.600 reais, porque o transporte de cargas tem custo maior, é bem diferente do transporte de passageiros. Então, não há muita similaridade com a outra questão do MEI.

Acho que era isso o que eu tinha para dizer.

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Muito obrigado, Lucyana.

Veja, eu queria ainda dizer que é importante compreendermos que o projeto de lei, como eu disse, busca trazer autonomia, direitos previdenciários, para evitar as tragédias que nós conhecemos. Eu não vou repeti-las aqui, porque todos vocês sabem o caso lá do rapaz que morreu naquele acidente envolvendo um Porsche e vocês têm vários exemplos de problemas, de catástrofes que, se o setor estivesse regulado, as pessoas teriam tido cobertura previdenciária.

Outra coisa: hoje, nós não temos nenhuma lei regulando o setor. A partir do momento em que a lei regular o setor, haverá outro ambiente, inclusive de fiscalização.

Quando falo da remuneração mínima, cujo cálculo chegou a R\$32,10 por hora — também não vou explicar isso, porque vocês todos sabem como foi feito —, é porque ela leva a um processo de cálculo em que 25% é considerado remuneração direta, isto é, salário, o restante é recomposição de custo, para criar uma condição também, fazendo um cruzamento com o Imposto de Renda. Nessa modalidade, com uma retirada de até pouco mais 11 mil reais, vocês estarão isentos do Imposto de Renda, percebem? Então, isso foi feito para garantir que o trabalhador leve mais dinheiro para casa.

Segundo as pesquisas, para 12% dos trabalhadores do setor no Brasil — 16% na Região Sudeste —, a retirada é de R\$4 mil ou mais. As pesquisas é que dizem isso. Essa remuneração mínima dá R\$5.649,60. Isso é maior do que a maioria das retiradas no Brasil inteiro. E esse é o mínimo.

Aí foi dito aqui, e eu tenho conversado com muitos motoristas que inclusive também me trazem isso: *"Olha, as empresas são muito sacanas, e isso vai virar teto. Elas vão pagar esse piso, e esse piso vai virar teto"*. Se virar teto, ou seja, se as empresas tiverem esse comportamento com a lei aprovada, a fiscalização vai observar isso, que é um descumprimento da lei, e, portanto, elas serão autuadas e enquadradas pela fiscalização do Ministério do Trabalho e Emprego. Então, existe isso.

"Ah, quilômetro rodado é melhor!" As emendas estão discutindo, eventualmente, uma condição híbrida. Bom, o Parlamento é que tem a palavra final para fazer essa costura e decidir o que vai ser feito efetivamente. Mas não se esqueçam do conteúdo que está presente no projeto.

O que dizem? Bom, a média no Brasil é de R\$43 a hora. É o que dizem, está certo? Em Manaus, a hora é R\$29; em Porto Velho, R\$25; no Rio, não sei exatamente quanto é; e a média é R\$43. Há lugar em que a hora é R\$50. O Governo propôs R

\$32,10 no mínimo. Estou seguro de que, com o mínimo de R\$32,10, essa média de R\$43 vai ser elevada. E onde a hora for R\$50, ela vai ser elevada. A hora lá de Porto Velho, de R\$25, também vai ser elevada, e a hora em Manaus, que é de R\$29, igualmente vai ser elevada. É disso que trata o conteúdo que está no projeto de lei. "Ah, nós não queremos pagamento por hora!" Está bem. Então, o Parlamento pode alterar isso nas emendas. O Relator está aí para vai ouvir vocês, fazer contas, ouvir as empresas, fazer reuniões, seguramente, com muita gente, até formatar o parecer que será levado à apreciação. O importante é que tenhamos em mente que este é um projeto para criar condições de trazer cobertura aos motoristas e às motoristas por aplicativos do nosso País. É disso que se trata. Esse é o objetivo do projeto.

Portanto, eu peço a todos vocês que se esqueçam das narrativas que foram feitas até aqui e foquem o debate de conteúdo para construirmos um projeto de proteção para vocês. Independentemente de quem participou ou não inicialmente da mesa de negociações, parem com a choradeira de que foram excluídos. Vocês não estão excluídos. Vocês estão aqui debatendo. Vocês são parte do processo e parte da construção. Esse é o convite que eu queria fazer a vocês.

Quero, mais uma vez, colocar-me à disposição das bancadas parlamentares. Eu já estive com a bancada do PSB, debatendo, Presidente Lucas, com a bancada do PSOL, com a bancada do PT. Estou à disposição de todas as bancadas que queiram conversar comigo sobre o conteúdo do projeto, não para bater boca sobre desgoverno.

Aliás, eu queria rechaçar com veemência a irresponsabilidade do Deputado Caveira, que veio aqui fazer acusação grosseira, barata e provocadora. (*Palmas.*) Infelizmente, ele não está mais no plenário. Eu queria registrar com veemência este protesto, porque ele foi desrespeitoso. Eu vim aqui, e ele disse que não tem oportunidade de falar comigo. Não tem porque nunca pediu audiência comigo. Eu já recebi Deputados de todos os partidos lá no Ministério do Trabalho. Recebi todos, está certo, Deputado Augusto? Já estive mais de uma vez nesta Casa e virei quantas vezes for convidado, a todas as Comissões. Agora, não venha aqui fazer provocação. Aqui não é lugar de provocação. Por isso eu disse para ele me respeitar, porque ele estava me desrespeitando enquanto autoridade pública deste País. Eu exijo respeito, pois respeito todos e todas. Nós estamos aqui para fazer uma construção, discutir um conteúdo. Não estamos aqui para fazer baixaria, provocação. O Governo dele deu atenção para este projeto? Ele pautou este projeto para que fosse discutido aqui na Casa? Percebem? É fácil agora vir jogar pedra, falar mal do Lula e chamar o Lula de ex-condenado. Ele provou a sua inocência e por isso ele é Presidente da República. Eu não sei se o ex-Presidente dele vai conseguir provar toda a sua inocência para não vir a ser preso e condenado. Eu não tenho certeza sobre se isso vai acontecer.

Eu queria deixar isso registrado nos Anais da Casa porque é importante no debate político. As narrativas são importantes, mas as narrativas deste projeto devem ser construídas daqui para frente, num processo de construção de conteúdo, com respeito a todos os motoristas, a todas as motoristas do Brasil que precisam de proteção. E está aqui a oportunidade para isso.

Eu queria agradecer aos Deputados. Não vou passar todas as questões colocadas aqui porque eu tenho certeza de que o debate de conteúdo começa a acontecer a partir de hoje. Espero que a partir de hoje possamos construir o melhor para o Brasil, para o povo brasileiro, para os usuários e em especial para os motoristas, porque esse é o objetivo do projeto. O projeto está focado no direito dos motoristas e das motoristas.

Muito obrigado pela atenção. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Ministro. É importante a sua participação. Obrigado também, Lucyana, por esclarecer a questão previdenciária.

Aqui, nós temos 10 pessoas que se inscreveram e que não foram convidadas para a Mesa. Aqui é a Casa do Povo, e nós trabalhamos a favor da democracia, certo?

O objetivo desta audiência pública é justamente fazer isso que o Ministro Luiz Marinho disse: debater, ouvir, para que, ao final, o Deputado Augusto Coutinho, Relator do projeto, juntamente com os membros da Comissão de Indústria, Comércio e Serviços, tenham condições de votar um texto maduro que contemple os anseios de todos os motoristas por aplicativos. Eu sempre digo que são os motoristas e as motoristas por aplicativos que estão lá na ponta. Por isso, precisamos, realmente, ter um olhar e um carinho especial com eles.

Gente, como a audiência ainda não se encerrou, queria pedir que seja garantido o silêncio, porque agora vamos ouvir as pessoas que se inscreveram.

Eu vou dar 3 minutos improrrogáveis para cada pessoa se manifestar, certo?

(*Intervenções fora do microfone.*)

A SRA. CARINA TRINDADE - Gente, nós precisamos sair porque temos um voo agora às 14 horas. Se perdermos o voo, não conseguimos voltar para o nosso Estado. Vamos ouvir depois o que ficar registrado.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Gente, vamos garantir a ordem, até porque a audiência está sendo gravada. Ela vai ficar disponível nos canais de comunicação da Casa. Qualquer pessoa vai ter acesso ao que vocês disseram.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Quero registrar a presença da Deputada Erika Kokay, aqui de Brasília. Ela também está participando conosco da audiência.

Eu vou conceder 3 minutos ao Vereador Marlon Luz, do Município de São Paulo.

O SR. MARLON LUZ - Boa tarde a todos.

Vou tentar, neste tempo reduzido que me foi dado, ser bem pontual.

Primeiramente, eu estou mais feliz com o fato de que, nesta Casa, no Ministério, esteja se compreendendo qual é o principal problema deste projeto. O principal problema deste projeto é que se está prevendo um desconto de INSS, mas não há nenhuma garantia de ganho maior para que o trabalhador possa pagar esse INSS. Acho que esse é o principal problema, e já está pacificado esse entendimento. Eu fico muito feliz com isso.

Em relação aos custos que foram citados pelo representante da AMOBITEC, o André Porto, eu gostaria de que, na próxima vez em que falar de custos, ele mostre esses custos, porque, na prática, ele os está relatando, mas a conta não fecha, a conta não bate. Então, eu peço a ele que mostre a conta.

Na prática, o que me parece é que se pegou o menor valor pago no Brasil, descontaram-se 8 reais do salário mínimo por hora, e aí se chegou a essa conta dos R\$32. Para mim, a conta não bate. Então, eu gostaria de que, da próxima vez, ele não só elencasse os itens, mas também mostrasse a conta.

Também vou falar aqui em relação ao sindicato, que concordou com o projeto inicial. Eu discordo um pouquinho, Ministro, porque, realmente, o sindicato não ouviu os motoristas por aplicativos e agora está querendo, depois de muita pressão, consertar o projeto, digamos assim, através de emendas. Deveriam ter trabalhado antes, para vir para cá com um projeto bom, se eles realmente queriam representar os motoristas por aplicativos.

Gostaria também de falar de pontos não contemplados no projeto. Eu acho que agora conseguimos avançar mais ainda, mas esses pontos merecem ser contemplados, principalmente pelo fato de darem mais autonomia aos motoristas por aplicativos.

Como primeiro ponto cito a relação da porcentagem fixa, que também foi citada hoje aqui.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Gente, vamos garantir o silêncio, por favor, porque o Vereador está falando.

O SR. MARLON LUZ - Gostaria de realmente falar aqui da porcentagem fixa, ou da taxa fixa. Nem todos os aplicativos são iguais; nem todos são por porcentagem, alguns são por taxa. Falamos aqui, por exemplo, da Urbano Norte.

É necessário dizer no projeto que um profissional autônomo que contrata uma plataforma precisa ter um acordo firmado com essa plataforma. Normalmente esse acordo se dá através de uma taxa previamente combinada, seja ela cobrada através de porcentual, seja ela cobrada através de um valor fixo, por exemplo, como é no aplicativo Urbano Norte.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - O senhor tem 30 segundos para concluir.

O SR. MARLON LUZ - Vou falar também sobre as punições algorítmicas, que não estão contempladas neste projeto. Se o motorista cancela três vezes uma corrida, ou rejeita três corridas, ele é punido com banimento branco. Isso não está contemplado no projeto, Sr. Ministro, e precisa estar.

O motorista simplesmente não recebe mais corridas depois disso. Se o motorista rejeita corridas três vezes, ele fica ali esperando. O texto que está em debate não trata disso, não dá essa liberdade ao motorista por aplicativos.

Se o passageiro suja o carro, inunda o carro, vomita no carro, para ser mais exato...

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Vereador, já se passaram 5 segundos do seu tempo.

O SR. MARLON LUZ - É que me tiraram mais de 10 segundos. Peço 20 segundos, só para terminar esta questão.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - É que assim não conseguimos avançar.

O SR. MARLON LUZ - Uso só mais 20 segundos, porque me interromperam também.

O motorista não pode cobrar do passageiro a limpeza do veículo. Se ele tentar cobrar do passageiro, o aplicativo bane o motorista. E o aplicativo não reembolsa o motorista em relação, por exemplo, a uma sujeira no carro.

Gostaria de falar de tantas outras coisas, como isenção de IPI, como o fato de o PLP não promover o profissionalismo. As plataformas gostam de amadores, mas devíamos estar trabalhando na profissionalização da categoria.

Essa é a minha fala, no único tempo que eu tive.

Muito obrigado. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Vereador Marlon.

Eu vou dar agora 3 minutos para o Aderson Ribeiro, que é do Movimento Nacional dos Motoristas por Aplicativo.

O SR. ADERSON RIBEIRO DA SILVA - Deputado, é triste que quem está sentado deste lado da mesa tenha só 3 minutos.

Só corrigindo o Sr. Evandro, na hora em que o Diretor da Uber balançou a cabeça, o que ele disse foi uma fala da antiga CEO da Uber. Ela cobra do passageiro o tanto que ele aguenta pagar e paga para nós o mínimo que nós aguentamos receber. Então, corrigindo, aquela fala foi da CEO da Uber.

Leandro, quando eu disse que nós não aguentamos mais 1 ano até vir um acordo coletivo, não é que eu não concorde. É que eu não aguento mais 1 ano até um acordo coletivo.

Todo produto é indexado pelo Índice de Preços ao Consumidor. Eu presto um serviço. Por que eu vou ser obrigado a ser indexado com base no reajuste do salário mínimo? Isso é errado. Isso é errado, está bem? Isso é errado.

Outra coisa: ontem eu pedi — e a minha fala agora vai para o Relator e para o Ministro — que se convoquem a Receita Federal e as instituições financeiras, para abrir a caixa-preta das plataformas e fazer com que elas mostrem quanto cada motorista recebia há 4 anos, 5 anos, 6 anos, 7 anos. Abram essa caixa-preta, e vocês vão descobrir quanto cada pai de família recebia e quanto ele recebe hoje. E elas podem pagar. Elas podem, porque elas já pagaram outrora. Outrora elas pagaram. E essa questão de demanda é uma falácia.

Sr. Ministro, eu vou falar agora diretamente para o senhor. Num cálculo mediano, um motorista mediano, Sr. Ministro, ganha 140 mil reais por ano. Se se retiram os 75% de custos, os 25% restantes dão 35 mil reais. Se colocarmos 7,5% em cima de 35 mil reais, isso dá pouco mais de 2 mil reais de contribuição para o INSS.

Quanto é a contribuição do MEI Caminhoneiro, Ministro? É 175 reais. Olha a diferença, o disparate. É um disparate! É um disparate! E o limite do MEI Caminhoneiro é cento e poucos mil reais. Então, estamos dispostos, sim, a pagar.

Voltem 4 anos, 5 anos, 6 anos, 7 anos e vejam quanto elas nos pagavam. Estamos aqui brigando pelo MEI Caminhoneiro porque estamos na realidade atual, em 2024, Ministro! Estamos em 2024! Um carro custa 140 mil reais! Veja o preço da troca de óleo! E as plataformas estão ficando com 40%! Quarenta por cento, Ministro!

Então é assim: obriguem — obriguem! — as plataformas a ficar com 10% que eu garanto para o senhor que o senhor pode descer 7,5%, 10%, 12%, pode descer a contribuição sindical que o senhor quiser no nosso lombo que nós vamos pagar! E vamos pagar com gosto! *(Palmas.)*

Agora, se o senhor encarar essa falácia de que não pode taxar as plataformas e segurar o que elas pegam em cima de nós, Ministro, nós vamos lutar contra — contra! — até o último momento, porque isso é uma falácia!

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Conclua, Aderson.

O SR. ADERSON RIBEIRO DA SILVA - Isso é uma falácia! Está aqui o cálculo: motorista mediano, R\$140 mil por ano, R\$35 mil por mês, R\$2 mil e pouco de INSS, enquanto R\$175 é o que paga o MEI Caminhoneiro. Eu quero o regime do MEI Caminhoneiro. Na situação de hoje, eu quero o regime do MEI Caminhoneiro!

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Conclua, Aderson!

O SR. ADERSON RIBEIRO DA SILVA - Agora, na situação que está aqui, com 40% para as plataformas, isso é errado, Ministro! Nós não fomos ouvidos! Não aguentamos aguardar 1 ano por uma convenção coletiva. Nós não aguentamos mais! Não é o lado de cá, Ministro, não é o lado de cá. Essa falácia de que não pode nivelar... Isso é uma falácia, Ministro!

(Desligamento do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Eu preciso que você conclua, amigo.

(Intervenções fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Eu preciso que você conclua, senão você vai tirar tempo dos outros, entendeu?

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Depois o Ministro vai falar, nas conclusões finais. Conclua, senão não daremos...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Está bem, Aderson. Vamos avançar, está bem? Obrigado.

Vou conceder 3 minutos aos próximos oradores e peço que todos respeitem esse tempo. Olhem só: eu estou concedendo a vocês o mesmo tempo que foi concedido a um Deputado. O mesmo tempo de fala que teve um Parlamentar, 3 minutos, estou concedendo a vocês. Está bem assim?

Eu só concedi tempo maior para os convidados porque eles precisavam desse tempo maior para explanar sobre o tema da audiência. E vocês estão tendo o mesmo tempo que foi concedido para um Parlamentar.

Tem a palavra o Fausto Augusto, Diretor-Técnico do DIEESE.

O SR. FAUSTO AUGUSTO JUNIOR - Primeiro, cumprimento a Mesa: o Deputado Josenildo, o Deputado Lucas Ramos, o Adroaldo e o Ministro Luiz Marinho.

Bem, tenho só 3 minutos, então quero tentar esclarecer algumas questões do debate.

Este é um debate bastante complexo, do ponto de vista técnico e legislativo, porque envolve dois mundos muito importantes para a nossa discussão trabalhista: o da legislação trabalhista e o da legislação previdenciária.

Qual é o problema do MEI? Do ponto de vista previdenciário, isso já foi dito aqui de várias formas. Do ponto de vista trabalhista, o MEI é uma relação comercial, é um CNPJ que se relaciona com outro CNPJ. Ao se estabelecer uma relação comercial, não existe possibilidade de discussão na Justiça do Trabalho, como foi colocado pelo Leandro, uma questão importante. A outra questão é que, ao se definir isso, recaímos em toda uma discussão de que, de alguma forma, esse trabalhador é uma empresa. E, em todas as discussões que formos fazer sobre isso, vamos nos debater com a legislação civil.

Outra questão importante de uma audiência passada: eu disse que, por exemplo, um trabalhador MEI não poderia fazer greve. Essa foi uma discussão. Bem, trabalhador tem a greve garantida constitucionalmente em nosso País. Empresa que faz greve faz locaute, o que é proibido por lei. Esse é só um exemplo, quando falamos de MEI.

Quando falamos de MEI, neste caso específico, não é possível acumular contribuição previdenciária. No caso dos trabalhadores motoristas por aplicativos, eles têm mais de um vínculo, alguns trabalham em vários lugares, muitos, inclusive, nos próprios Ministérios. E aí, quando termina o dia deles, continuam trabalhando como motoristas fazendo corridas. Bem, com o MEI não se acumula a contribuição. Com a forma que está pensada, o motorista pode acumular a contribuição do seu emprego normal com o que vai ser contribuído a mais.

Lembro que o limite do MEI é de R\$6.750 de faturamento mensal. Ou seja, a maioria dos trabalhadores motoristas por aplicativos que passa muito tempo rodando ganha mais do que isso. Ou melhor, eles faturam mais do que isso. Aliás, não é que eles ganham, eles faturam mais do que isso e têm um custo alto. Eles vão estar fora do MEI. Aí, dizemos: "*Não, coloca o MEI Caminhoneiro*". Bem, o MEI Caminhoneiro tem uma contribuição maior do que a que está colocada no projeto. Então, precisamos olhar um pouco para o que está sendo debatido.

Outra coisa para a qual eu queria chamar a atenção é que esta Casa decidiu que a legislação trabalhista está sob a negociação coletiva. Ou seja, quando você coloca o mínimo, e o mínimo foi colocado como sendo o piso constitucional, a outra questão importante para nós é que, como ele é mínimo, você precisa definir o piso.

Acabou meu tempo.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Conclua, por favor.

O SR. FAUSTO AUGUSTO JUNIOR - E o piso pode ser definido em negociação coletiva, e não só o piso, mas também todo o resto. Agora, para o MEI não há negociação coletiva.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Fausto Augusto.

Vou conceder a palavra por 3 minutos. Como está avançada a hora, peço que respeitem o tempo. Quero dizer que, na Comissão — eu, como Presidente da Comissão, e, tenho certeza, o Deputado Augusto Coutinho, como Relator —, podemos receber vocês em audiência, para conversarmos mais tempo depois. Na semana que vem, não haverá atividades, mas na outra semana vocês podem marcar agenda da Comissão, porque estamos prontos para recebê-los, discutir e ouvir

vocês atentamente. O que queremos é isto mesmo: avançar no debate para que possamos ter, como eu disse, um texto que seja maduro, que tenha responsabilidade e que garanta, realmente, como o próprio Ministro Luiz Marinho disse, segurança jurídica e proteção para vocês.

O SR. DENIS MOURA - Deputado, por gentileza, peço mil perdões.

Um colega meu acabou de ser baleado no Rio de Janeiro — recebi a mensagem agora. Trata-se de Iago Albuquerque de Sousa, baleado numa corrida pela 99. Ele está com o estômago e o fígado perfurados. Foi um assalto, não foi um passageiro da 99 que fez isso. Eu trouxe isso aqui neste momento até para endossar o que o Ministro estava dizendo sobre a importância do INSS e também para falar da importância da responsabilidade da 99 em relação a isso.

Se quiserem os contatos, eu tenho os dados da família. Ele está no Hospital Municipal Albert Schweitzer e está aguardando para ser internado no CTI.

Peço mil perdões por estar interferindo na reunião. Sei que não é o caso, mas ele é da minha cidade, é do meu grupo e é um amigo.

Desculpe-me.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Não há problema.

O SR. DENIS MOURA - Depois, se quiserem, eu passo os dados para tentarem interferir lá a favor dele, porque eu acredito que haja algum seguro da 99, alguma coisa que possa caucioná-lo de uma segurança.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Lembro que, quando o Governo concordou em retirar a urgência — e eu quero, inclusive, parabenizar, Ministro, o Governo Lula e V.Exa. por terem retirado a urgência —, foi justamente para que pudéssemos aprofundar o debate. O Governo se mostrou um governo totalmente democrático, porque, se quisesse, poderia não ter retirado a urgência e votar o texto como estava. Quando o Governo retirou a urgência, ele estava aceitando voltar para a mesa de negociação e, de forma democrática, discutir e melhorar os pontos em que não esteja havendo convergência.

Os motoristas reclamaram para nós. Eu mesmo fui procurado nesta Casa para assinar um abaixo-assinado para que fosse retirada a urgência. Eu o assinei. E os motoristas reclamaram para nós que não reconheciam algumas federações que estavam na mesa de negociação como representantes deles.

Então, trouxemos para esta audiência, por indicação deles, o Denis Moura, o Paulo Xavier e o Evandro Henrique, que não participaram da mesa de negociação. Nós os trouxemos para esta audiência para ouvi-los, a fim de que a voz de vocês, mais uma vez, pudesse ser reafirmada, o.k.?

Tem a palavra agora o Vinicius Borges, por 3 minutos.

O SR. VINICIUS BORGES - Pessoal, sou o Vinicius. Sou motorista há 6 anos em Brasília. Esta aqui é a Casa de Leis. Eu entendo que, se há um local onde pode ser criada uma lei, esse local é aqui. Então, acredito que possa ser criado o MEI que o motorista por aplicativos realmente precisa, um MEI diferenciado como o MEI Caminhoneiro. No nosso caso, por exemplo, poderia ser criado um MEI em que houvesse desconto de 5%, um MEI que cobrisse os acidentes, um MEI que aumentasse o limite de faturamento.

Muitos disseram que o motorista não paga o MEI. Por que o motorista não paga o MEI? Porque desde 2015 as plataformas não dão reajuste na tarifa do motorista, o motorista não tem aumento de ganhos. Se puxarmos os dados de 9 anos, quanto foi a inflação nesses 9 anos? Tudo subiu de preço. O preço do carro subiu, bem como o preço da manutenção e do combustível. Tudo subiu de preço, só que o valor que a plataforma cobra do usuário aumenta, mas o valor que ela repassa para o motorista não aumentou nesses 15 anos. E todo o custo do motorista é, sim, gerido em quilômetros.

O rapaz ali deu um exemplo de alguns custos fixos, como, por exemplo, uma EAR, que você tira uma vez na vida, ou um celular, que você compra uma vez a cada 2, 3 anos. Cara, isso não dá para mensurar. Agora, com combustível o gasto é todo dia. Todo dia são 200, 300 reais de combustível! Quanto à manutenção, todos os meses você troca o óleo, troca alguma coisa, uma pastilha, um freio. Essa é a nossa realidade. Então, isso é medido por quilômetro. Não é justo, não é certo que não recebamos por quilômetro.

Outra coisa também que todos os motoristas querem e precisam é uma tarifa mínima de saída de R\$10. É disso que precisamos. Desde 2015, há muitas cidades que recebem o mínimo de R\$4,50, R\$5,50, como foi dito na Comissão ontem. Imaginem 4 pessoas entrarem num carro para pagar R\$4,50! Isso não paga nem o combustível. E o carro, quando está mais pesado, consome mais combustível, o que aumenta o custo do motorista, também gasta mais suspensão, gasta mais freio, gasta mais em tudo. Então, é justa uma tarifa mínima de R\$10 de saída, inicial.

Vou falar de outra coisa de que precisamos também. Precisamos de um ganho mínimo por quilômetro: R\$1,80 por quilômetro e 40 centavos por minuto. Isso é o mínimo de que precisamos. Aí as plataformas dizem: "Ah, mas isso é tabelar preço!" Não, isso não é tabelar preço. Desde 2015, não temos reajuste de tarifa, e precisamos disso aqui. As plataformas pagam R\$1,00 por quilômetro, R\$1,05, R\$1,10. Há cidade em que paga R\$0,90. Isso aqui é o mínimo que de precisamos para poder sobreviver, para podermos, sim, pagar o imposto. Não somos contra pagar o imposto, mas precisamos ganhar o suficiente para pagar o imposto.

Eu tinha muita coisa para dizer, mas o tempo acabou. *(Risos.) (Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Vinicius, como eu disse, se você quiser vir depois à Comissão — Sala 31 do Anexo 2 —, teremos o maior prazer em recebê-lo, e você vai poder falar mais.

Tem a palavra o Sr. Gleidson Veras.

O SR. GLEIDSON JOSÉ VERAS DO NASCIMENTO - Bom dia a todos.

Eu vou deixar aqui um cálculo que muitos não conseguiram identificar ainda e que tem que ser frisado aqui, referente ao quanto motoristas por aplicativos investem na economia deste País.

Segundo dados do IBGE, em 2023 — dados de outubro do ano passado —, havia 2,1 milhões de motores por aplicativos no País, com gasto médio com combustível de R\$5,78 e consumo de 30 litros diários, num custo diário total de R\$364 milhões em combustível e custo mensal de R\$10 bilhões. O custo anual era de R\$131 bilhões. Isso se refere só à categoria de motorista por aplicativos deste País.

Além dessas despesas, há os impostos sobre o combustível, o que o motorista paga hoje e já vem pagando há 10 anos, o PIS e a COFINS, com custo diário de R\$22,5 milhões. Anualmente, são R\$8,48 bilhões só em PIS e COFINS. O motorista carrega isso nas costas. A plataforma não paga um centavo disso. Por isso, eles não estão aqui, porque a despesa é toda nossa, do motorista por aplicativos. Nós, na ponta, carregamos tudo isso nas costas.

Quanto ao impacto econômico total, a movimentação anual, sem considerar alimentação do motorista, lavagem do carro, pneu, manutenção periódica e IPVA, ISS e ICMS, são R\$289,4 bilhões. Sabem quanto isso representa no PIB do País? Representa 2,63%! E sabem quem está carregando isso, senhores e senhores? Nós, os 2,1 milhões de motoristas por aplicativo.

A plataforma diz que não tem condições de melhorar a nossa tarifa, mas nós já estamos fazendo das tripas o coração!

Quando nós dissemos, Ministro, que nós não fomos ouvidos, foi porque, se nós tivéssemos sido ouvidos, todas as associações, se os sindicatos tivessem procurado lá na ponta quem eram os representantes da categoria, quem falava em grupos de WhatsApp, quem representava os motoristas, quem estava conversando com os motoristas, este projeto teria chegado aqui antes e já teria caminhado muito mais. Só está acontecendo isso porque o Parlamento... E agora a palavra vai ao Relator do PLP 12/24, e do PL 536/24, que é a nossa proposta. Esse projeto foi criado na frente parlamentar, ouvindo os motores por aplicativos.

Deputado Augusto Coutinho, mais de 81 projetos já passaram pela sua mão. O senhor tem conhecimento. Então, peço que o senhor olhe por essa categoria e que o Governo não foque apenas a arrecadação do imposto. Espero que o senhor olhe, na verdade, para a ponta. Nós, motoristas por aplicativos, somos os únicos nesta sala que não temos salário nem diária para estar aqui. Esses motoristas que estão aqui pararam de trabalhar para estar aqui, diferentemente de todos os que estão aqui, que têm salário garantido ou diária para estar aqui hoje. Então, cuide dessa nossa categoria. O seu relatório será muito importante e vai ser analisado por todos os motoristas do Brasil, esses 2,1 milhões de motoristas que geram 2,63% do PIB deste País.

Obrigado pela oportunidade. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Gleidson.

Vamos ouvir o Sr. Eliseu Paulino, Diretor-Presidente da Urbano Norte.

O SR. ELISEU PAULINO DA CUNHA - Boa tarde a todos.

Por mais que o tempo que me foi dado, em razão das circunstâncias, seja muito curto, eu não poderia deixar de enaltecer a lhanza com que V.Exa., como Presidente, tem conduzido essa solenidade. E, através de V.Exa., eu gostaria de saudar todos os presentes.

Na verdade, existem muitos temas polêmicos e controversos. Eu sei que não há controvérsia no que diz respeito à necessidade de haver uma contribuição previdenciária, porém, existem outras coisas que precisam de um olhar mais apurado.

Eu já estive no seu gabinete, Ministro, tratando deste tema, no que tange a algo que também foi dito aqui com muita propriedade por alguns. É preciso olhar para os modelos alternativos.

Nós tivemos a oportunidade de reunir várias empresas que trabalham no nosso modelo e trouxemos o nosso campeão olímpico César Cielo, que fez uma analogia muito interessante. Ele, brasileiro, tupiniquim, nadava contra os estrangeiros — australianos, americanos, etc. O que ele fazia para estar nisso e ter chegado a ser campeão olímpico? Trabalhou com criatividade, criando soluções. É isso o que a Urbano Norte e esses modelos diferenciados das multinacionais têm feito, cobrando apenas um valor de assinatura e entendendo que o motorista é parceiro da empresa. Eu gostaria muito que o Relator tivesse um olhar para esses outros modelos de negócio. Isso seria interessante.

Só para os senhores terem uma ideia, Ministro e Deputado, a empresa Urbano Norte, com criatividade, criou clínicas de saúde para atender gratuitamente motoristas e seus respectivos familiares. Essa mesma clínica é a clínica popular que atende a população de passageiros e que vai patrocinar o atendimento aos motoristas. Isso é parceria. É isso o que nós fazemos com um valor fixo mensal.

Só para o senhor ter uma ideia, seja qual foi o valor que o motorista consiga angariar no seu trabalho, ele paga apenas um valor fixo para a plataforma. Nas quase 200 cidades em que estamos presentes, o valor médio da assinatura é de 400 reais, diferentemente do valor alcançado com a cobrança percentual.

Eu poderia falar muito mais, mas o tempo é curto demais nessas condições. Porém, coisas que não foram vistas eu poderia expor para V.Exas. aqui. Se nós observarmos o modelo de negócio aplicado pelas multinacionais, quanto mais a multinacional cobrar em percentual do motorista, menor será o tributo recolhido sobre ela, menor será o montante sobre o qual ela terá obrigação de contribuição previdenciária.

Eu sei que o tempo urge. Então, com essas breves considerações, espero ter oportunidade de poder expor ainda mais esse modelo de negócio, porque a Urbano Norte é a maior empresa de mobilidade urbana genuinamente brasileira. Todas as outras que estão à nossa frente, Ministro, são estrangeiras. O dinheiro da Urbano Norte é produzido aqui e fica totalmente aqui para os seus motoristas, dentro das cidades em que estamos presentes.

Muito obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Sr. Eliseu Paulino.

Vamos ouvir agora o Sr. Taciano Rocha, da Associação de Motoristas por Aplicativo, da Baixada Fluminense.

O SR. TACIANO ROCHA - Bom dia a todos.

Quero cumprimentá-los respeitosamente e me direcionar ao Deputado Augusto Coutinho, que é o Relator deste projeto de lei.

O nosso futuro está na mão do senhor, no relatório que o senhor vai produzir, a partir de tudo o que o senhor ouviu aqui. Os motoristas não estão reinventando a roda, estão dizendo para o senhor o que já foi praticado pelas plataformas e que elas deveriam voltar a praticar com todos os motoristas: a bandeirada; o valor decente por quilômetro rodado; e o pagamento do tempo à disposição. Por quê? Nós temos que calcular o tempo em que nós estamos em engarrafamentos nas grandes metrópoles. Isso leva muito tempo e não está sendo considerado.

Eu vou falar da realidade da Baixada Fluminense, de onde eu venho. Eu sou da cidade de Mesquita. Lá, alguns setores, algumas regiões, são dominadas pela criminalidade. Esses criminosos chegam a cobrar 150 reais de cada motorista que queira circular naquelas áreas. Às vezes, cobram 400 reais por semana para os motoristas rodarem em determinadas áreas.

Como isso é calculado? Quando se fala em precificação, nós temos que ter consciência. Eu sou administrador e posso falar disso. Existe uma modalidade para se precificar isso, sim. Nós precisamos ver os custos anuais e transformar isso em custo por quilômetro. Por que nós não podemos fazer isso e abrir esta discussão? Eu acho que o mais premente a ser feito, para que nós não percamos tanto tempo em discussão, é abrir esse diálogo em definitivo, é ver os custos anuais dos motoristas e a média de quilômetros que são percorridos. E aí nós chegamos a um denominador comum.

Por que nós falamos em 2 reais por quilômetro rodado? Porque é o que já foi praticado. Nós não estamos pedindo nem reajuste. Isso já foi praticado! O tempo que nós ficamos disponível na rua também tem que ser compensado. Nós chegamos a levar 4 pessoas para ganhar um valor irrisório. Aí nós cancelamos uma corrida que não compensa fazer.

Por exemplo, no Rio de Janeiro, se eu pegar uma corrida de R\$6,99 para carregar 4 pessoas e pegar um engarrafamento de 15 ou 20 minutos, o que eu estou ganhando aí? Nada. Então, nós precisamos, sim, ter consciência de que tem que haver um valor de bandeirada, um valor por quilômetro e um valor pelo tempo do trabalhador à disposição.

Minha consideração final, Deputado Augustinho, aproveitando a intimidade, é que o senhor avalie com muito carinho que nós somos pais, mães, trabalhadores que sustentam a família. Existem mães independentes que hoje dependem só

do aplicativo para levar comida para dentro de casa. Muitas vezes, elas não sustentam só o filho, sustentam também a mãe, o pai, o avô, o primo, o tio.

Essa é a consciência que temos que ter na hora de tomar uma decisão, de fazer o relatório e construir uma proposta decente. Por isso, Ministro, nós não atacamos o PLP 12. Ele não contempla a forma correta que precisamos ter. E precisamos que ela seja atendida. Por isso, muitas vezes se voltaram ao PL 536, porque ele tem esse detalhe de pureza.

Deputado, agradeço a oportunidade e lhe desejo boa sorte, porque a sua missão é árdua, mas dependemos muito do senhor. *(Palmas.)*

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Taciano.

Gostaria de fazer uma sugestão. É claro que não vamos poder ouvir todos os motoristas de aplicativo do Brasil, todas as empresas, mas os senhores podem apresentar manifestações, por escrito, para a Comissão, endereçadas ao Relator Augusto Coutinho, considerando os pontos positivos do PLP 12, os pontos de que estão divergindo, e apresentando sugestões para a melhora do texto. Nós vamos avaliar todas as sugestões que foram feitas e tenho certeza de que ao final será construído um parecer, um relatório que vai contemplar o interesse de todos.

Com a palavra o Professor Leite, do Movimento Nacional dos Motoristas por Aplicativo.

O SR. PROFESSOR LEITE - Boa tarde a todos.

Exmo. Sr. Ministro, Deputados Federais, sou o Professor Leite, motorista de aplicativo. Eu venho dirigindo há 1 ano e 8 meses e já atendi a mais de 6 mil corridas. Eu vou utilizar um jargão bem interessante: "*quem não chora, não mama*". Como fisiologista do exercício e professor, digo que há um lado romântico dessa história e um lado trágico. O que acontece? Por que a criança chora? Porque ela sente fome. No intestino, há vários receptores, que mandam estímulo para o cérebro, que produz naquela criança o choro. E, por instinto, a mãe pensa: "*Opa, está chorando, quer mamar. Após mamar, ele para de chorar*". Mas uma pesquisa mostrou que muitos lactantes morreram, e não se sabia por quê. Os cientistas pesquisaram. Adivinhem por que eles morriam? Porque aqueles bebês lactantes eram mudos. Como eles não conseguiam produzir a voz, o choro, a mãe pensava: se não está chorando, é porque está tudo bem. E essas crianças morreram.

Nós estamos vendo isso com esse segmento, pois o PLP 12/24 pode gerar, entre aspas, a "morte" de um segmento que vem sofrendo diuturnamente, que é o dos motoristas de aplicativos. Para nós, a democracia começa quando ambas as partes são ouvidas. No dia 17, nós fomos barrados aqui ao tentar entrar, mas nós usamos nosso direito constitucional de ir e vir, pedimos a um Deputado Federal, que intermediou a nossa entrada, e ali nós fomos ouvidos.

Agradecemos o fato de sermos ouvidos hoje. Queremos trazer um dado alarmante, que diz respeito à vida, à segurança do motorista de aplicativo. Não foram só os últimos três motoristas que morreram. A nossa estatística aponta 1.033 motoristas de aplicativos que morreram, a contar de 2016. De lá para cá, esse saldo é exorbitante. O que acontece? Nós precisamos ser ouvidos para apontar o que está nos desagradando. Não podemos ficar calados. Sabemos que muitos não puderam estar aqui hoje, mas nós seremos a voz. O Movimento Nacional dos Motoristas por Aplicativo vai interceder por aqueles que não puderam estar aqui. O motorista não tem paz um minuto: foge do buraco, voa no quebra-molas, leva uma multa.

Quem aqui nunca levou uma multa levante a mão! *(Pausa.)*

Todos os motoristas já levaram multas de trânsito.

Neste momento, eu quero fazer uma unção, pós-morte. Quero uma salva de palmas para os esses 1.033 motoristas que foram mortos. *(Palmas.)*

Agradeço a oportunidade. Estamos à disposição.

Contem conosco, motoristas de aplicativos!

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Professor Leite.

Com a palavra o Sr. Ítalo da Silva Araujo, que é motorista de aplicativo aqui em Brasília.

O SR. ÍTALO DA SILVA ARAUJO - Boa tarde, Sr. Ministro, autoridades.

Eu me chamo Ítalo, sou motorista há quase 7 anos. Quero levantar o que o representante da AMOBITEC falou referente à remuneração: se aumentarem os custos, fica inviável para as plataformas. Isso é uma tremenda falta de respeito com a nossa categoria, até porque as plataformas praticavam preços mais altos no pagamento para nós e usuários, há alguns anos, e, atualmente, ela aumentou para os usuários. Por que nós temos que ganhar menos? Por que a plataforma não se abstém da porcentagem, que varia de 40% a 60%? Ela consegue arrecadar mais de nós motoristas, e nós temos que ganhar menos,

enquanto temos custos exorbitantes com gasolina, com carro? Nós temos um monte de custos relevantes, e a plataforma abaixa, aumenta ou modifica da forma que ela quer.

Eu sei que vocês não querem largar o osso, querem continuar ganhando, mas e nós, como fazemos? Nós giramos essa roda. Sem nós, vocês não vão conseguir chegar aonde querem. Cada vez, vocês ganham mais! Vocês têm que parar de ser gananciosos, baixar a bola e fazer com que ganhemos justamente, porque, da forma atual, nenhum motorista vai conseguir mais rodar.

Estou com meu IPVA atrasado, com o pneu do meu carro careca, porque, desde o início da pandemia, os valores dos nossos ganhos baixaram. Como eu vou conseguir manter?

Eu chamo cada uma das autoridades para andar nos carros dos motoristas e verem como está a situação. Quando eu comecei, eu oferecia balinha, água. Como é que eu vou fornecer uma qualidade para o usuário, sendo que hoje eu ganho miseravelmente? Eu acho que ganho pior do que um flanelinha, do que um pedinte de sinal, enquanto eu tenho uma responsabilidade de levar parentes até dos senhores mesmos aqui do plenário, filhas de Senadores, de Deputados, para festas. Elas voltam bêbadas, desprotegidas, e eu tenho uma responsabilidade tremenda de deixá-las em segurança em casa. E eu vou ganhar minimamente?

Vocês têm que parar com isso! Isso é vergonhoso! Eu vou ser onerado de várias outras formas e vou ganhar minimamente por isso? Vocês podem aumentar a taxa de vocês, e eu tenho que ganhar menos? Durante a pandemia, eu ganhar 84 centavos, 11 centavos por minuto, como eu estava ganhando, que absurdo é esse?

Sr. Ministro, eu quero agradecer. Tudo o que nós queríamos era que esse PLP fosse realmente debatido. Nós discutimos isso no Governo anterior, mas ele não nos deu a voz que queríamos. Esta é uma excelente oportunidade. Nós já estávamos todos desmotivados porque não sabíamos se isso ia ser votado ou não.

O que nós mais queremos é justamente ter os nossos direitos garantidos.

Eu queria agradecer a todos pela oportunidade.

Obrigado. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Ítalo.

Passo a palavra, por último, ao Sr. Jonathas Amorim, representante do aplicativo regional Pampam, de Ouro Preto.

O SR. JONATHAS AMORIM - Boa tarde, Sras. Deputados, Sra. Deputada Erika Kokay, representando Brasília.

Foi discutida muita coisa hoje aqui. E eu vou falar uma coisa para o senhor, Ministro Marinho. O PLP 12 veio justamente trazer a regulamentação. E a regulamentação é necessária. Ninguém aqui está contra a regulamentação. Ninguém aqui está contra isso. Mas acontece — e aqui está o nosso colega da Urbano Norte — que nós sabemos como este Brasil é grande, sabemos como este Brasil é diverso, sabemos como ele é singular, este nosso querido Brasil. O Presidente Lula sabe muito bem disso, o senhor sabe muito bem disso, todos nós sabemos como este Brasil é singular.

Neste Brasilão existem os aplicativos regionais. E os aplicativos regionais não estão sendo abraçados pelo PLP em totalidade. Não está sendo enxergado o motorista lá da cidadezinha pequena do interior das Minas Gerais, do interior do Maranhão, do interior do Amazonas. Aplicativos como Urbano Norte, Pampam, 2V, Garupa e outros tantos que existem pelo Brasil não estão sendo abraçados pelo PLP, infelizmente.

Quando é colocado o preço da hora trabalhada, a cobrança do INSS, ninguém é contra, mas é feita de uma forma que muitos aplicativos não vão conseguir operacionalizar. Aplicativos pequenos não têm a logística, não têm o sistema de informática que os grandes aplicativos possuem para fazer essas cobranças. Então, temos que achar uma solução.

Aqui eu me refiro agora ao nobre Relator, Deputado Augusto Coutinho: temos que encontrar uma solução para abarcar os aplicativos regionais, porque eles não estão sendo abraçados pelo PLP, que é necessário, a regulamentação é necessária. Mas os aplicativos regionais não estão sendo abarcados aqui. Os motoristas do interior do Brasil não foram consultados a respeito do que estava acontecendo. Muitos nem sequer sabem que está havendo a discussão do PLP nesse interiorão do Brasil.

Então, a minha fala hoje é esta: pensem nos motoristas do interior, das cidades pequenas, dos aplicativos regionais, nesses que deram seu voto justamente ao Presidente Lula, acreditando que a regulamentação viria.

É isto o que eu apresento aos senhores hoje, Srs. Deputados, nobre Ministro, justamente isto: pensem nos aplicativos regionais; enxerguem a enormidade que é o Brasil em relação ao mundo dos aplicativos.

Desde já eu lhes agradeço. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Jonathas.

Vou conceder agora 3 minutos à Deputada Erika Kokay.

A SRA. ERIKA KOKAY (Bloco/PT - DF) - Primeiro, quero saudar a Comissão, Deputado Josenildo, por realizar esta discussão; saudar o Ministro do Trabalho, que teve a sensibilidade de retirar a urgência e abrir um processo de discussão, para que todas as vozes pudessem ser escutadas.

Penso que temos aqui consensos. Um dos consensos é o de que é preciso haver segurança previdenciária.

Aqui foi levantada a discussão da diversidade, que precisa também ser considerada. O Brasil é extremamente diverso, e essas diversidades não podem significar desigualdades, elas têm que ser consideradas para que nós tenhamos uma proposta que seja equânime. Precisamos discutir qual é a melhor forma de dar segurança previdenciária, de forma viável inclusive, porque nós queremos chegar ao respeito aos motoristas e às motoristas de aplicativos.

Esses trabalhadores e trabalhadoras não apenas contribuem com o imposto, como aqui já foi dito, e têm esse percentual de contribuição no Produto Interno Bruto, mas também asseguram o direito de ir e vir, um direito absolutamente fundamental e democrático, um direito basilar da existência humana e da consolidação da própria democracia. Portanto, nós estamos falando de uma categoria que tem uma dimensão imensa, está em todos os cantos deste País e cumpre uma função não apenas de contribuição econômica e de construção do Produto Interno Bruto, mas também de apoio ao conjunto da sociedade.

A partir daí, nós precisamos ter a noção de que não é possível que os trabalhadores e trabalhadoras não tenham condição de suprir as próprias necessidades de efetivar esse trabalho. Nós não podemos ter os aplicativos que lucram da forma como lucram e que não consideram essas necessidades, com todos os recortes, porque também há recorte das pessoas, recorte de gênero, das mulheres. Nós já estivemos inclusive no Ministério das Mulheres discutindo o recorte das mulheres sob essa condição que está posta.

Nós precisamos ter segurança previdenciária. Várias formas dessa segurança previdenciária foram aqui apresentadas. Eu apresentei aqui, por exemplo, um projeto para que nós possamos ter o MEP, que seria uma contribuição diferente do MEI, que abrange uma faixa maior de renda e possibilita essa própria segurança. Refere-se ao microempreendedor profissional, ou seja, atinge vários trabalhadores que são profissionais liberais e que precisam, portanto, desse respaldo.

É preciso que haja uma contribuição previdenciária e é preciso que se discuta a forma como essa contribuição previdenciária pode ser estabelecida, para que não seja encarada como uma penalização, porque não o é.

Eu me lembro muito bem da fala de um trabalhador por aplicativo cujo pai faleceu quando ele ainda era criança. Ele dizia: "*A permanência do meu pai nas nossas vidas se deu através da segurança previdenciária que ele deixou para a minha mãe, para mim e para meus irmãos*".

Por fim, quero dizer que eu também tenho um projeto para considerar o que é acidente de trabalho como acidente de trabalho. Acidente de trabalho tem diferenças na sua concepção. Quando há a impossibilidade da continuação do trabalho, ele possibilita uma aposentadoria maior; possibilita uma segurança maior; possibilita que haja a proporcionalidade do próprio auxílio. Ou seja, acidente que acontece no exercício do trabalho é acidente de trabalho. Não é apenas acidente de trânsito, é acidente de trabalho. E isso deve ser considerado para que você, tendo respaldo previdenciário, possa também ter os direitos assegurados no caso de acidente de trabalho.

São várias as discussões.

Eu encerro dizendo que é muito louvável o que aqui foi dito pelo Presidente da Comissão, Deputado Josenildo: que as pessoas se comuniquem, emitam as suas opiniões para o Relator, para que tenhamos um projeto o mais democrático possível, um projeto que assegure que o motorista de aplicativo tenha direitos previdenciários e seja respeitado pela função que exerce. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Deputada Erika Kokay, pela contribuição.

Vou dar a palavra, agora, para o nosso Relator, o Deputado Augusto Coutinho — não é Augustinho, viu, gente? é Augusto Coutinho.

O SR. AUGUSTO COUTINHO (Bloco/REPUBLICANOS - PE) - Sr. Presidente, Deputado Josenildo, prezado Ministro Luiz Marinho, cumprimentando-os, eu cumprimento todos. Estamos todos já cansados e com fome. Portanto, eu não vou me demorar.

Primeiro, Presidente, quero parabenizar V.Exa. pela condução do trabalho. Com esse seu jeito manso, V.Exa. conduziu muito bem, interferiu nas horas em que era necessário interferir. Eu fico muito feliz com o que pudemos ouvir no dia de hoje. Ouvimos todos atentamente. O pessoal da assessoria da Câmara está aqui ouvindo tudo também. Depois, vamos nos sentar para conversar.

Fico muito feliz com a posição do Governo, aqui representada pelo Ministro Luiz Marinho, que está aberto — ele disse isso claramente — para construir uma boa solução para todos. A necessidade de se avançar com esse projeto é real. Nós precisamos — essa é uma coisa com a qual eu me debati, nesta Casa, muito tempo — legislar para não deixar legislarem por nós. Amanhã, pode haver a decisão de uma Corte Superior, que pode decidir e legislar por nós. Quem legisla é o Parlamento, que foi eleito pelo povo brasileiro. Portanto, nós temos o compromisso de fazer.

Quero dizer ao Ministro Marinho que temos um prazo e não queremos demorar. Todas as audiências pedidas nós temos feito junto com os colegas Deputados que também querem contribuir. E assim vamos fazer.

E nós temos, Ministro, inclusive avançado. Conversávamos aqui com o Presidente da Comissão de Trabalho, que é a segunda Comissão a analisar o projeto. Vamos fazer inclusive conversas conjuntas, com o Relator da Comissão de Trabalho, o que certamente fará com que avancemos. Nós vamos nos sentar com o Governo e ouvi-lo. Muito do que foi dito aqui, para mim, foi muito importante. Mas nós vamos nos sentar. Vamos ouvir a questão previdenciária, que é importante que se ouça. Essa é uma conta que precisa também fechar.

Enfim, nós estamos abertos para ouvir todos. Vamos tentar construir um relatório harmonioso, para que avancemos com essa matéria e consigamos, até o meio deste ano, antes do recesso, oferecer ao Brasil uma legislação que seja justa, que atenda a uma necessidade real na nossa vida. Os aplicativos estão inseridos na nossa vida de forma real. O brasileiro quer o aplicativo, precisa dos aplicativos. E nós queremos que isso aconteça, gerando emprego, dando condição digna ao trabalhador, dando condição digna ao mercado. Enfim, é isso o que nós vamos tentar construir.

Então, agradeço a todos a participação. Nós estamos abertos, completamente abertos, para ouvir. Nós vamos aqui já fazer uma agenda com o Secretário da Comissão. Quem quiser, inclusive, fazer isso, já pode se dirigir a ele. Nós faremos uma agenda, eu e o Presidente, para avançarmos rapidamente nessa matéria.

Muito obrigado a todos. (*Palmas.*)

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Obrigado, Deputado Augusto Coutinho.

Eu vou conceder agora 3 minutos ao Ministro Luiz Marinho para fazer as suas considerações finais.

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Muito rapidamente, primeiro, Presidente, quero agradecer, mais uma vez, a sua condução; ao Relator Augusto Coutinho, aos Deputados e Deputadas que participaram do debate, a todas as lideranças de trabalhadores, de empregadores que participaram, aos representantes que vieram de longe para participar do debate.

Eu queria dizer a vocês o seguinte, companheiros motoristas: se vocês tiverem interesse, nós podemos agendar uma conversa técnica para discutir o assunto com vocês. Não há problema nenhum, está bom? (*Palmas.*)

Marquem com o Francisco Macena, nosso Secretário Executivo. Vamos conversar.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Pode ser lá no Ministério, pode ser aqui. O local pouco importa, o importante é sentar e conversar.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Vocês podem agendar com o Ministro, e eu e o Deputado Augusto Coutinho vamos participar lá. (*Palmas.*)

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Nós convidamos, eles vão lá, o Presidente e o Relator acompanham. O objetivo aqui é construir, fazer as adaptações que tiverem que ser feitas. É evidente que aqui há uma questão que se coloca. Quando se fala dos aplicativos regionais, eu percebo que existem problemas aqui, do ponto de vista da sustentabilidade. Nós estamos falando que tem que haver equilíbrio na atividade econômica. Nós estamos falando que cada um, eu brinco, sente a dor onde o pé pisa, onde a bunda senta.

Tua cadeira te diz qual é a tua situação.

Empresa grande, média, pequena, trabalhador, cada um está sentindo a sua dor, o seu drama, o seu problema.

Nós aqui temos a tarefa, o Relator em especial, de encontrar o equilíbrio para isso. Agora, se alguma empresa regional não tem condições de pagar o mínimo, o que fazer com ela? Elas vão ter que se adaptar, se ajustar, porque não dá para nós nivelarmos por baixo, nós precisamos trazer proteção aos motoristas. O debate é para trazer proteção aos motoristas. Esse é o debate, essa é a essência do debate. Evidentemente, não se pode acabar com a atividade econômica.

No começo até falaram que a Uber iria embora, que o Ministro queria que a Uber fosse embora. Eu nunca falei de a Uber ir embora. O que eu disse foi que eu não convidei a Uber, ela veio. Cada negócio se montou. Eu não montei nenhum negócio de aplicativo. Eles aconteceram. Eu não estou pedindo para nenhum negócio de aplicativo ir embora do Brasil, fechar, nada disso. A única coisa...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Eu provoqueei os Correios, mas... Bom, deixe-se para lá o que eu acho dos Correios.

O mérito é o seguinte: ninguém vai embora, o mercado do Uber no mundo está aqui no Brasil, o que precisamos fazer é enquadrar todas as plataformas numa regulamentação que respeite os profissionais motoristas, está certo? Esse é o objetivo do projeto.

"Ah, mas há isto aqui e acolá". Está bem, aperfeiçoem quanto quiserem. O objetivo é esse. Essa é a mensagem do Governo para vocês, é a mensagem do Presidente Lula para vocês. Jamais o Presidente Lula ou eu pensaríamos um projeto em prejuízo aos trabalhadores. Jamais! Evidentemente, não queremos fechar as empresas, está certo? Então, essa é a nossa tarefa, especialmente a do nosso Relator.

Agora, é o seguinte, está no projeto a não punição. Está lá. Eu sentei com um grupo de motoristas, e o pessoal disse: "Ah, o projeto autoriza nos punir". Perguntei onde está previsto isso. Ele disse que estava no artigo tal. Eu disse a ele para abrir no celular o artigo. Ele abriu, e o artigo começa assim: "É vedado às empresas punir..." Eu disse: "É o contrário!" "Ah, mas me disseram que era diferente." "Então, deixe de reproduzir o que disseram e leia o projeto." Vamos ler juntos o projeto. Vamos ver juntos o que está faltando. Está faltando alguma vírgula? Vamos incluir a vírgula. O Relator está aqui para isso. Agora, vamos considerar o conteúdo e não as *fake news*, não as narrativas mentirosas, as narrativas destruidoras do conteúdo. É só isso que eu peço. Se considerarmos conteúdo, vamos ajustar o projeto da melhor forma possível para todo mundo, especialmente para o Brasil e para os motoristas.

Veja, o salário mínimo é a garantia única de reajuste além da inflação. É pelo salário mínimo. Mas, se quiser, podemos escrever assim. Vamos ter que encontrar um jeito de escrever, porque, constitucionalmente, não podemos. Está certo? Essa é a forma de garantia mínima do reajuste anual das tarifas de vocês. Estabelece-se uma tarifa de remuneração mínima. A ideia do projeto é garantir, assim como existe para o salário mínimo, também um mínimo e assegurar convenção coletiva, para vocês irem além disso.

A transparência, a informação do que as plataformas recebem do passageiro e pagam a vocês é fundamental para estabelecer esse patamar de mesa permanente de negociação e de conversa. É importante isso. O MEI não tem negociação. Permitam-me dizer francamente isto a vocês: esqueçam o MEI. Não vai rolar. No que depender do Governo, o MEI não rola. Eu tenho que ser franco com vocês, senão ficamos nos enganando, insistindo, insistindo. Esqueçam. O MEI, no que depender do Governo, não rola. Não rola porque não tem sustentabilidade. Para o MEI caminhoneiro, a tarifa é maior, é de 12%. E o empregador não contribui. O empregador tem que contribuir, para dar sustentabilidade à Previdência!

Não é verdade que a preocupação é arrecadatória. Não é imposto isso aqui, é contribuição para o sistema de proteção social, para não acontecer o que aconteceu com muita gente que já se lascou nesta vida, e a família ficou desguarnecida. É disso que se trata. Não vamos construir narrativa diferente, porque ela não existe. É essa a verdade absoluta.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Tem que sentar com as plataformas e fazer conta. Está certo? Vocês podem criar uma mesa bilateral com as plataformas. Não precisam sequer da presença do Governo. Vocês podem montar uma comissão. Peçam a ele para se sentar com vocês. Trata-se de fazer conta, projeção, calcular, para se ver o seguinte: qual é a remuneração que garante minimamente ao motorista que ele tenha condição de sustentar a família? O que não dá é continuar na situação atual, em que não há proteção, não há regra, não há nada. Vocês estão com a tarifa congelada há quanto tempo? Percebem? A lei é para trazer proteção jurídica também para as plataformas, também para os empregadores, mas partindo de uma realidade de remuneração que vocês merecem. Agora, essa conta tem que ser feita. Talvez ela não esteja finalizada.

Deixo até uma provocação. Peço ao André que lidere as empresas para que se sentem com vocês. Nem é preciso que o Governo esteja junto. Façam a conta, façam uma projeção. Vocês vão projetar o lucro extraordinário das empresas. Se tiverem esses dados, façam uma contraposição e os apresentem. Negociação é isso. Fiz muita negociação na minha vida. Quando as empresas iam fazer uma apresentação, eu desmontava a apresentação delas, para construir um acordo. E construí muitos acordos na vida. Agora, sem organização, vocês não vão chegar a esse patamar. Percebem?

Então, esqueçam esta coisa liberal que muita gente tenta pôr: "*Sindicato não serve para nada*". Está equivocado quem afirma isso! Está equivocado quem afirma isso. Desculpem-me. Essa coisa neoliberal é contra as pessoas. "Ah, o liberal, o liberal..." Liberal é isso que existe aí. Liberal é o que vocês estão tendo hoje.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Mas depende de vocês se organizarem. Vejam, vocês têm liberdade para se organizarem . Isso é com vocês, está certo?

O SR. DENIS MOURA - Ministro, sobre a questão do reajuste, ocorre-me uma proposição.

Concordo com o senhor em relação ao salário mínimo, em parte. Vamos usar o exemplo dos 32 reais, que é o que está no projeto. Os 8 reais, a remuneração do motorista, poderiam ser reajustados pelo salário mínimo, mas a parte da despesa não cabe ao salário mínimo reajustar. O reajuste poderia ser pelo IPCA. Então, seria a soma do salário mínimo...

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - O reajuste pelo salário mínimo é maior que o reajuste pelo IPCA. Do ponto de vista do motorista, o salário mínimo é melhor. Do ponto de vista do motorista, o salário mínimo é melhor. Do ponto de vista das empresas, o IPCA é melhor. Se você estiver defendendo o ponto de vista das empresas, o IPCA é melhor. Se você estiver defendendo o ponto de vista do motorista, o salário mínimo é melhor.

O SR. DENIS MOURA - Entendi.

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Vá por mim, porque, pelo salário mínimo, é a inflação mais o crescimento da economia. Percebe? Eu tive a honra de implantar a política do salário mínimo no Governo Lula 1. Se não fosse a política de crescimento do salário mínimo, sabe quanto seria o salário mínimo hoje, se fosse considerada somente a inflação, como vinha acontecendo até o Governo Fernando Henrique? Menos de 800 reais.

O SR. DENIS MOURA - Caramba.

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Hoje, é de 1.412 reais. Se Temer e Bolsonaro não tivessem interrompido a política, sabe qual seria o valor do salário mínimo hoje? Seria de 1.492 reais. Seriam 80 reais a mais. Percebe?

O SR. DENIS MOURA - Sim.

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - O IPCA, portanto, fica muito para trás, muito para trás, muito para trás.

O SR. DENIS MOURA - Então, o melhor índice seria realmente o salário mínimo.

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Eu não tenho dúvida nenhuma! Tenho certeza absoluta! Posso garantir isso a vocês.

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - O reajuste que tiver o salário mínimo terá a tarifa. Qual é a base da tarifa? É quilômetro? É hora? Isso o Relator vai negociar conosco. Vamos chegar a uma equação.

Evidentemente, isso foi construído numa mesa de negociação. As empresas concordaram com isso aqui. Agora, quando o Relator for ouvir as empresas — vai ouvi-las, tenho certeza disso —, vai ouvir também o seguinte: "*Escute, cabe aí? A atividade não se sustenta? Ah, vai aumentar a tarifa para o passageiro?*" Peço a vocês, motoristas, que não se preocupem com o restante, preocupem-se com vocês. Vejo aqui muita gente falando de sugestão. "*Ah, mas o passageiro...*" A proposta trazida causa impacto de crescimento. As empresas podem absorver isso? Se a atividade econômica puder absorver isso, vai absorver; se não puder absorver, vai aumentar a tarifa para o passageiro.

Agora, existe aqui um debate ético. Qual é o valor do trabalho? Aqui há trabalho. É evidente o que disse a nossa representante do Ministério Público. O que ela diz aqui se refere à CLT. Reproduzindo-se o que ela diz, é CLT. Vocês pediram que não fosse a CLT. Estamos de acordo?

Nós construímos uma alternativa de autonomia e direito. Portanto, considera-se autônomo com direito, com direito a negociação, e sem CLT. Olhe o que conseguimos construir, graças ao entendimento. E a Previdência colaborou bastante com isso. Não foi fácil chegar a esse conceito que construímos. Agarrem esse conceito. Não percam essa oportunidade. Não percam.

Agora, não posso, neste momento, querer discutir a tarifa para o passageiro. Vamos considerar, por exemplo, o entregador de mercadorias. No conforto da minha casa, num dia de toró, de chuva danada, estou assistindo à minha Netflix e peço uma comida. Vou ficar regateando o valor que o trabalhador vai ganhar? Fazer isso é não valorizar o trabalho dele, que trabalha debaixo de chuva, de tempestade, ou sob o sol. "*Ah, mas se for pago isso aos trabalhadores, vai haver aumento para o consumidor.*" É a atividade econômica. Se acontecer essa valorização, paciência! O que eu não posso aceitar é esta coisa hipócrita, a ideia de que é o trabalhador que não vale. O trabalhador vale. Tem que ser respeitado. Está bem?

Um abraço. *(Palmas.)*

O SR. AUGUSTO COUTINHO (Bloco/REPUBLICANOS - PE) - Eu queria fazer só uma observação sobre a fala do Ministro.

É importante que se entenda que vamos oferecer o parecer sobre o projeto de lei que veio do Governo. Hoje, em redes sociais, estou recebendo uma enxurrada de coisas. *"Deputado, contra o PLP 12! Você nunca defendeu o trabalhador."*

Aqui, vamos nos debruçar sobre o projeto do Governo. E o Governo está aberto para construir, dentro deste projeto, o que vocês muito disseram aqui. Então, é importante que se saiba disso. Não adianta discutir por causa da existência de outro projeto nesta Casa. Nós vamos nos debruçar sobre este projeto. Esse acordo é o que o Legislativo tem com o Governo, para que este projeto avance e seja votado por nós, a fim de que seja regulamentada essa profissão.

O SR. GLEIDSON JOSÉ VERAS DO NASCIMENTO - Deputado Coutinho, quero ajudar mais uma vez, expondo uma orientação.

Nós do Movimento Nacional dos Motoristas de Aplicativos, todo mundo está acompanhando esta reunião. No grupo me pediram para passar a esta audiência e principalmente ao senhor, que vai gerir o relatório, que o motorista só quer quatro coisas. A primeira: segurança jurídica na disputa judicial com a plataforma, via Ministério do Trabalho, e não na Justiça Comum. A segunda: um ganho justo, pelo cálculo e metodologia do *mark-up*. Vamos fazer a adequação. Inclusive, eu já solicito que esta Casa ou o Ministério do Trabalho tragam para Brasília o Paulo Reis, o jurista que criou a metodologia e a doou para a categoria de aplicativos. Ele pode colaborar muito com esta Comissão. Terceira: a questão da segurança. Nós temos também um projeto sobre segurança, que vamos trazer a esta Comissão, para colaborarmos com a verdadeira segurança de que o motorista de aplicativo precisa. Não se trata só daquele botão de pânico ou de ligação, pelo próprio motorista, usando o próprio celular, para pedir ajuda à plataforma. Ontem, na outra audiência pública, o Lucas disse como seria a situação. *"Senhor assaltante, aguarde só um minuto, vou pegar o meu celular, vou ligar para a plataforma e dizer que estou sendo assaltado."* Nós temos um projeto robusto. Além disso, Deputado, há o Projeto de Lei nº 2.061 e mais três projetos, inclusive o do Deputado Vicentinho, projeto protocolado nesta Casa, que segue na mesma linha do Projeto de Lei nº 536. Por último, nós pedimos: considere o PL 536, porque ele fala de todos os projetos anteriores.

Vamos melhorar isso aí. Vamos melhorar.

É isto que o motorista quer, esses quatro pontos.

Obrigado.

O SR. AUGUSTO COUTINHO (Bloco/REPUBLICANOS - PE) - Vou fazer só uma observação. É muito importante o que o Ministro disse. Se você diz que quer ser tratado pelo Ministério do Trabalho, a questão do MEI não se sustenta. E isso é o que está na cabeça de todo motorista e trabalhador.

Sempre que pego um Uber, desculpe-me, um 99, ou um Urbano Norte, começo a ouvir, e é isso que ocorre hoje. Então, vocês precisam discutir entre vocês essa questão.

O SR. VINICIUS BORGES - Positivo, Deputado. Mas por que o motorista prefere ser MEI? Eu vou explicar isso para o senhor. Prefere porque o ganho do motorista é baixo. Nós não temos reajuste. O MEI paga menos imposto. E as plataformas, como estão, conseguem manipular o algoritmo para poderem pegar os 20% dela e colocar no bolso do motorista. É só por isso que o motorista quer ser MEI. Se houver uma trava lá no desconto da plataforma, ela não vai conseguir nos passar esses 20%. Aí pode ser isso, sem problemas. É isso, somente isso.

O SR. ADERSON RIBEIRO DA SILVA - Abra a caixa-preta. Faça com que os aplicativos mostrem quanto cada motorista ganhava há 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 anos. Peça esse relatório. Confronte. Mostre quanto cada motorista ganhava por mês. Eu já cheguei a ganhar, Deputado, 170 mil reais brutos por ano. Sabe quanto consegui ganhar ano passado, Deputado? Nem 140 mil. Eu sou um motorista de alta *performance*. Sou um motorista *full time*. Conheço esta cidade na palma da minha mão. Eu sei ganhar dinheiro, e não estou conseguindo ganhar dinheiro. Essa demanda de que eles falam, isso é falácia, é mentira.

Hoje, nós somos a mobilidade urbana deste País. Este País precisa de nós. Nós levamos as pessoas aos quatro cantos.

Faça o confronto, derrube-os, faça com que mostrem as informações. Eu garanto a você que 2 milhões lá de trás eles vão pagar felizes. Vão pagar. E o consumidor final, como disse o Ministro, vai absorver sim. Sabe por que ele vai absorver? Porque o arroz na prateleira não custa mais, André, Ricardo, o que custava há 4, 5 anos. E vocês nos fazem carregar todo dia um passageiro para receber menos do que eu já ganhei! Olhem isso! Hoje, eu ganho menos do que já ganhei. O passageiro lá da ponta pagava, à noite, 60 reais por uma corrida. Hoje, o passageiro não paga nem 40 reais. Aquele mesmo passageiro já pagou 60 reais. Eles acabaram com o trabalho noturno.

Hoje, Deputado, a sua filha no Lago Sul não acha, de segunda à quinta-feira à noite, motorista para levá-la a algum local. O lugar é perigoso? Não, não é. A questão é que, para o motorista, não vale a pena levá-la até lá. Não vale a pena! Quem está sofrendo por causa delas é o passageiro. Elas levantaram a necessidade de o passageiro ser atendido porque os taxistas não o atendiam, e nós o atendemos! Nós o atendemos! Durante 2 anos, eles nos fizeram ganhar míseros 90 centavos! Eles não tiveram coragem de recompor o que ganhávamos antes!

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Está bem, Aderson. Vamos lá, vamos encerrar por aqui. Aderson, já está bom. Mantenha a calma.

O SR. ADERSON RIBEIRO DA SILVA - Desculpe-me, mas eu tenho que soltar esse grito, porque esse grito não é meu, Deputado. Não é meu. Não é meu, Ministro. Não é meu. Perdoem-me, mas esse grito não é meu. (*Ininteligível.*) Deputado, chame o Paulo Reis.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Aderson, nós já permitimos, inclusive, que vocês marquem uma reunião. Nós vamos receber vocês para discutir todos esses pontos.

O SR. ADERSON RIBEIRO DA SILVA - Está bem.

Tchau.

Obrigado.

O SR. GLEIDSON JOSÉ VERAS DO NASCIMENTO - Ministro e Deputado, se for permitido, nós vamos preparar uns *prints* de viagens para provar algo que os senhores precisam saber.

A caixa-preta de que o Barba fala é algo que plataforma nenhuma vai mostrar para os senhores. Nós vamos mostrar em *prints* de viagens o que eles faziam e como eles estão fazendo agora. Nós vamos ajudar a Comissão com isso também.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Já temos 6 horas de audiência.

O Ministro é a prova de que o Governo está aberto ao diálogo. A prova de que o Governo Lula é um Governo democrático é a presença aqui do Ministro do Trabalho, Luiz Marinho; da Lucyana, que ficou até agora conosco, representando aqui o Ministério da Previdência, o Ministro Carlos Lupi; do Adroaldo, que também esteve aqui e fez sua explanação. Isso é a maior prova de que estamos aqui abertos ao diálogo, para conversarmos e chegarmos a um consenso, por meio do qual se estabeleça, como disse o próprio Ministro Luiz Marinho, o equilíbrio, a segurança jurídica e a proteção de vocês. É por isso que estamos aqui até esta hora, ouvindo vocês, para que possamos construir um projeto de lei em que isso seja garantido. Fiquem certos de que isso será garantido.

Eu quero agradecer a presença de todos os convidados que vieram aqui, enriqueceram o debate, especialmente o Ministro Luiz Marinho. Peço à Lucyana que leve os meus cumprimentos ao Adroaldo e ao Ministro Carlos Lupi. Agradeço ao nosso Relator, o Deputado Augusto Coutinho, e a todos os outros Deputados que também estiveram conosco aqui enriquecendo o debate. Foram 6 horas de debate. O Deputado Augusto Coutinho tinha uma viagem às 13 horas. Ele desmarcou a viagem, para ficar aqui.

Isso demonstra, Deputado, que V.Exa. tem compromisso com o povo brasileiro, tem compromisso com essa categoria de motoristas por aplicativo. Então, V.Exa. tem o nosso apreço.

O debate se iniciou, e não vamos poder, obviamente, como disse o próprio Ministro Luiz Marinho, ficar debatendo *ad aeternum*. Nós estamos abrindo a possibilidade de que vocês marquem uma audiência lá no Ministério. Nós vamos estar lá para discutir. Mas precisamos também dar celeridade a este projeto, para que possamos chegar ao dia 12 de junho com ele pronto, maduro, a fim de que seja votado em plenário, aprovado e vocês possam garantir os direitos e dignidade para a família de vocês, o.k.? (*Palmas.*)

Quero dizer ainda que, na semana que vem, devo apresentar aqui na Câmara dos Deputados um projeto de lei que vai trazer para os motoristas e para as motoristas de aplicativos de todo o Brasil o mesmo direito que os taxistas têm para compra de veículos. Eu me refiro a benefícios fiscais. (*Palmas.*)

Vocês não são menos do que os taxistas. A atividade laboral de vocês é a mesma atividade laboral dos taxistas.

Portanto, vamos apresentar um projeto de lei para garantir que vocês possam, de 2 em 2 anos, trocar o veículo. Esse é o mesmo benefício que têm os taxistas.

Não sei se no projeto de lei pode ser colocado...

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Acho importante, primeiro, aprovar o PL. Depois vamos construir uma política de crédito. Eu já disse isso. Já conversei com o Presidente Lula sobre isso.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Eu concordo com o Ministro.

O SR. MINISTRO LUIZ MARINHO - Primeiro, precisamos da lei.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Vamos avançar no projeto de lei para regulamentar e garantir a vocês direitos e dignidade. O projeto que vamos apresentar vai tramitar na Casa. E tenho a certeza de que, com a organização que vocês têm, com a força que a categoria de vocês tem, esta Casa vai aprová-lo também, vai garantir esse direito a vocês, está bem? (*Palmas.*)

O SR. GLEIDSON JOSÉ VERAS DO NASCIMENTO - Deputado, se houver tudo o que nós queremos — pode ser qualquer projeto —, os motoristas vão apoiar. Inclusive, vão estar nesta Casa pedindo apoio a qualquer Deputado que for do partido.

O SR. PRESIDENTE (Josenildo. Bloco/PDT - AP) - Nada mais havendo a tratar, vou encerrar a reunião, mas, antes, convoco reunião deliberativa a ser realizada na próxima terça-feira, dia 30 de abril, às 11 horas, no Plenário 5.

Está encerrada a reunião.