

# JORNAL AVOZDOMOTOBOY

## PL 578 traz garantias para entregadores e responsabilidades para empresas de apps

Importante avanço nos direitos dos entregadores, projeto é divisor de águas porque moderniza Lei Municipal 14.491 e atende determinações das leis federais que já existem e disciplinam setor de motofrete



Presidente Gil discursa a favor dos entregadores e defende PL 578 que beneficia categoria.



Entregadores comparecem em peso mostrando união e determinação para aprovação do PL 578.

Se aprovado na Câmara dos Vereadores de SP, os entregadores terão melhorias no exercício da profissão e, de cara, aumento de 30% no valor das entregas por conta do adicional de periculosidade, seguro de vida, cobertura hospitalar em caso de acidentes, entre outros direitos. Já as empresas de apps, serão obrigadas a serem responsáveis solidariamente com seus cola-

boradores através da assinatura de um Termo de Credenciamento, nos termos do artigo 4º da Lei Municipal 14.491 e cumprir na íntegra as Leis Federais 12.009 (Regulamenta o exercício das atividades dos motofretistas; 12.997 (determina pagamento de periculosidade dos motociclistas) e 12.436 (proíbe apressar os motofretistas na realização das entregas).

O PL 578/19, quando idealizado, foi aprovado por unanimidade pela Comissão de Trânsito e Transporte da Câmara de SP e atualmente tem apoio dos motoboys e bikers da capital por ser um avanço prático em relação as leis federais e obediência ao Código de Trânsito Brasileiro, que são bandeiras e tese de defesas emplacadas pelo SindimotoSP, Febramoto e UGT.

### Artigos do PL 578/19 que protegem entregadores e responsabilizam empresas de apps

Art 6 - Periculosidade de 30%

Lei Federal 12.997/14

Art 7 - Sanções a Saúde e Segurança para empresas, tomadores de serviço e APP

Lei Federal 12.009/09

Art 8 - Multa em grau máximo para quem fraudar a contratação - Lei Federal 12.009/09

Art 9 - Sanções para empresas que praticam prêmios, promoção por entregas

Lei Federal 12.436/11

## CLT garante direitos trabalhistas para motoboys registrados em carteira, mas cuidados para evitar contágio pela Covid-19 devem ser tomados

Pg 05

Motos foram responsáveis por 80% das internações em acidentes de trânsito no Estado de SP

Pg 05

PL 3267 que regulamenta uso do corredor por motociclistas está em votação no Senado Federal



Pg 02

Seguro de Vida para motoboy é exigência para exercer profissão

Pg 05

PL 4250 pretende aumentar pena aplicada ao condutor de moto com escapamento barulhento

Contran divulga datas finais de campanhas de educação no trânsito para 2020

Pg 07



Pg 02

Quais são as multas mais comuns para motos?

Pg 06

Reformas promovidas pela Lei Federal 13.467, que alterou a CLT, ainda trazem dúvidas

Pg 07

# PL 3267 que regulamenta uso do corredor por motociclistas está em votação no Senado Federal

**Projeto que traz diversas mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), teve incluso uso de espaço por motocicletas entre os carros depois de intervenção do SindimotoSP e Febramoto.**



O Projeto de Lei 3267 que prevê mudanças no CTB chegou ao Senado Federal depois de diversas alterações na Câmara dos Deputados Federais. A Secretaria-Geral do Senado, assim como os senadores, estudarão o texto e colocarão para votação e, sendo aprovado da forma como se encontra, vai para sanção ou veto presidencial. Se o Senado fizer alguma alteração, terá que retornar para a Câmara dos Deputados, para mais uma votação.

O texto original não previa a regulamentação do uso de corredores por motociclistas, mas, com ação enérgica e firme do SindimotoSP e Febramoto, que foram à Brasília com o apoio da Abraciclo, ela foi inserida pelo relator deputado Juscelino Filho no substitutivo final. Os deputados federais Luiz Carlos Motta (presidente da Comissão) e Hugo Leal, que fez a emenda ao texto original incluindo as motocicletas nos corredores de carros, tiveram também papel fundamental no processo. Agora, se o PL for aprovado, será admitido definitivamente o tráfego de motocicletas no corredor. O texto ainda prevê que, se as normas forem desrespeitadas, a infração será de natureza grave.

### Será admitida a circulação de motocicletas entre veículos quando

- O fluxo estiver parado ou lento conforme regulamentação do Contrans
- Havendo mais de duas faixas, deverá ser utilizado o espaço entre as faixas da esquerda, desconsiderando eventual faixa de ônibus
- Não será admitido passar entre a calçada e fila de veículos
- A circulação deverá ocorrer em velocidade compatível com a segurança
- Não será infração de trânsito quando ultrapassar veículos em fila.

De acordo com o relator, a medida visa enfrentar uma das causas mais frequentes de internações e de invalidez em decorrência de acidentes de trânsito.

Atualmente, motos nos corredores entre os carros é assunto polêmico. e, segundo Julyver Modesto de Araújo, Mestre em Direito do Estado pela Pontifícia Universidade Católica (PUC/SP), especialista em Direito Público pela Escola Superior do Ministério Pú-

blico de São Paulo (ESMP/SP) e Conselheiro do Conselho Estadual de Trânsito de São Paulo (CETTRAN), o fato do artigo 56 do Projeto de Lei que deu origem ao Código de Trânsito Brasileiro ter sido vetado pelo Presidente da República Fernando Henrique Cardoso à época, justifica a permissão do tráfego nos corredores em que se citou a agilidade da motocicleta como um de seus principais benefícios.

Julyver afirma também que não é onde se conduz a moto o problema, mas como se conduz. “Existem diversos fatores que levam ao alto número de ocorrências de trânsito envolvendo motociclistas, principalmente pelo equilíbrio dinâmico, que exige que este veículo permaneça em movimento para se manter equilibrado. O problema é, principalmente, como se interagem os diversos atores do trânsito. Mudanças repentinas de faixa, falta de sinalização de sua intenção, altas velocidades e falta de distância de segurança são fatores muito mais preponderantes do que a “utilização do corredor”, o que envolve também a condução de automóveis na via pública”, argumenta.

### Além da permissão de tráfego de motos nos corredores, no projeto estão inseridos no PL 3267

- A criação de faixas de solo com tinta antiderrapante e cores diferenciadas
- Instalação de radares fixos e móveis para controle de velocidade na via
- Criação de faixa de espera (bike box) para motociclistas em semáforos e facilitar o acesso
- Definição de regras para uso dos tachões nas ruas e avenidas
- Regras para a circulação de motos em outros corredores subsequentes aos regulamentados
- Placas de sinalização vertical e horizontal específica para orientação dos motociclistas e motoristas
- Campanhas educativas e orientação
- Circulação com velocidade reduzida com limitação de 50 Km/hora com tráfego de veículos parados e nos períodos de tráfego intenso

# PL 4250 pretende aumentar pena aplicada ao condutor de moto com escapamento barulhento

**Hoje adulterar o silenciador de motor já é considerado infração grave, punida com cinco pontos na carteira. Mas a autora da proposta afirma que a punição tem se mostrado insuficiente**



O Projeto de Lei 4250/20 que altera o Código de Trânsito Brasileiro, e que está sendo analisado pela Câmara dos Deputados Federais em Brasília, é para aumentar a punição aplicada a quem conduzir moto com escapamento adulterado. O texto considera a adulteração proposital na descarga ou no silenciador de motor infração gravíssima, a ser punida com sete pontos na carteira de habilitação, retenção do veículo e multa, aplicada em dobro em caso de reincidência.

Atualmente, o CTB considera a infração grave, punida com cinco pontos na carteira. Mas também sujeita o infrator a multa e prevê a apreensão do veículo.

A autora do projeto argumenta que “uma prática corriqueira e que vem incomodando a população em geral, seja nos grandes centros ou nas cidades do interior, é o barulho ensurdecedor dos escapamentos adulterados, seja em motos ou carros”.

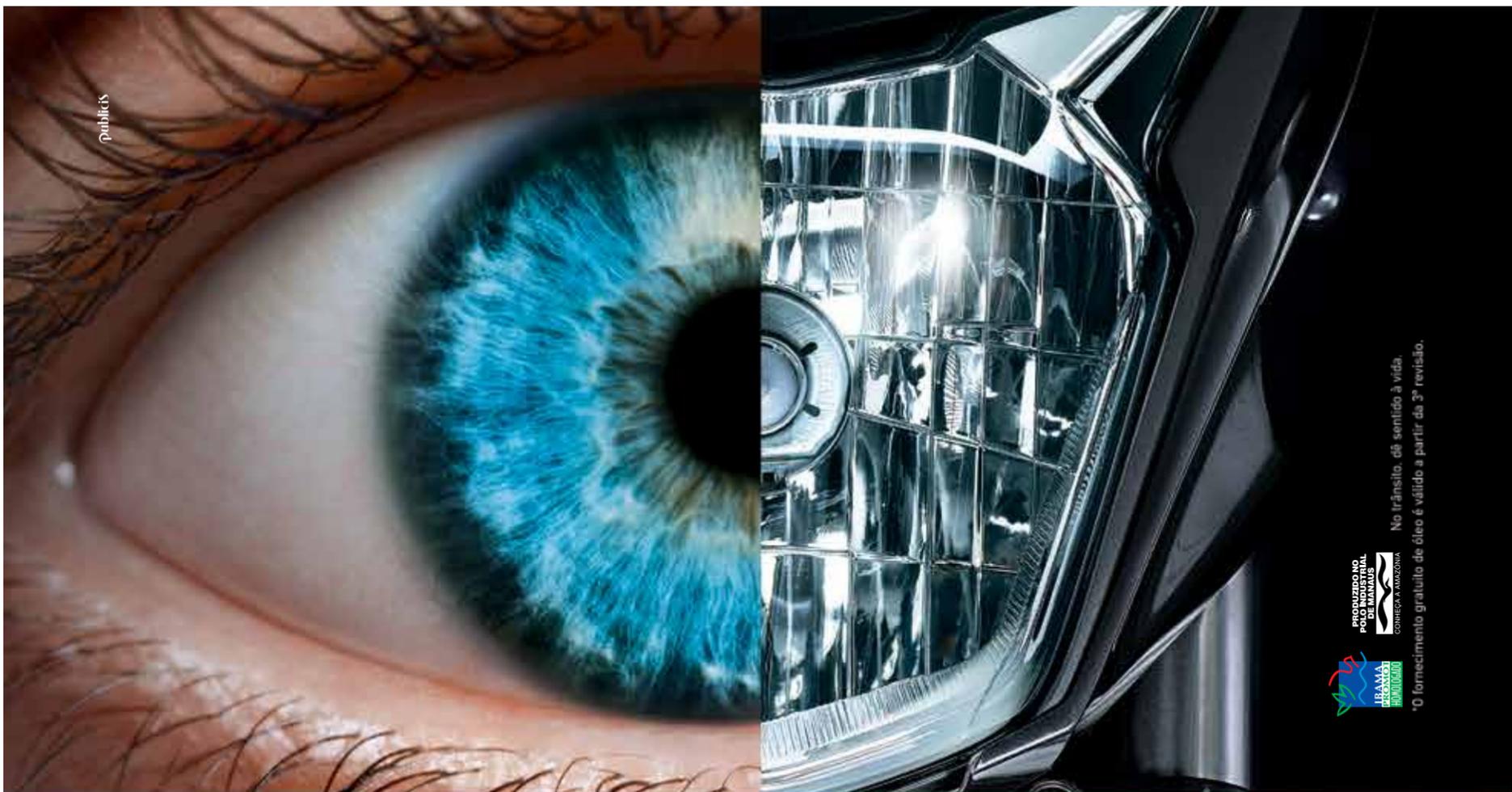
Segundo ela, a punição atual não é suficiente para coibir as infrações. “Visto que os limites atuais da legislação não são suficientes, faz-se necessário o aumento da penalidade e das consequências da reincidência”, disse a deputada federal Christiane Yared, autora do PL.

## Expediente

A Voz do Motoboy  
 Jornalista responsável: Pedro Pimenta  
 Diagramação: Rodrigo Martins  
 Colaboradores: Febramoto / Abramoto  
 DNP / Instituto Motofrete / SindimotoSP  
 Associação dos Motofretistas  
 Redação: Rua Dr Eurico Rangel, 58  
 Brooklin Novo / Cep: 04602-060  
 Telefone: 5049-0442  
 Site: www.jornalavozdomotoboy.com.br  
 email: redacao@jornalavozdomotoboy.com.br

## Editorial

Seguimos 2020 na expectativa de melhorias para o setor e Brasil na medida em que as coisas “supostamente” estão voltando ao normal. São dias de angústia, medo e as vezes decepção quando amigos ou parentes morrem por conta do coronavírus, assim como outras fatalidades. O motofrete não está alheio a isso e segue, também, tentando se manter. Precisamos de respostas rápidas dos governantes, bom senso dos empresários e união da categoria frente a ataques demagogos, mesquinhos e covardes de supostos defensores dos motoboys que estão surgindo. Olho aberto galera... tem lobo em pele de cordeiro querendo apenas voto.



PROTEGIDO POR  
POLÍCIAS MILITARES  
DE MANAUS  
CONHEÇA A AMAZÔNIA  
LEI Nº 13.174/2016  
PROTEÇÃO  
\*O fornecimento gratuito de óleo é válido a partir da 3ª revisão.  
No trânsito, dê sentido à vida.

Quem vê fica  
impressionado.  
Quem pilota fica  
impressionante.

O que move você

MOVE

a Honda



CB Twister Special Edition

3 ANOS DE GARANTIA  
+ 7 meses de garantia em peças \*

[honda.com.br/motos](http://honda.com.br/motos)



# PL 578 traz garantias para entregadores e responsabilidades para empresas de apps

Importante avanço nos direitos dos entregadores, projeto é divisor de águas porque moderniza Lei Municipal 14.491 e atende determinações das leis federais que já existem e disciplinam setor de motofrete



“Existe um desequilíbrio no mercado ocasionado pela forma com que as empresas de aplicativos atuam, causando dumping social, além de pagarem miséria para os trabalhadores, pouco se lixando para a segurança de quem trabalha com moto.”

Gilberto Almeida dos Santos, o Gil (Presidente SindimotoSP)

Após reuniões entre SindimotoSP e a Comissão de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica da Câmara de Vereadores de São Paulo, foi criado o Projeto de Lei 578/2019 que realmente atende as demandas da categoria e que dará um novo rumo a situação do motofrete na capital paulista. O PL 578 regulamenta a Lei Federal 12.009, 12.436, 12.997 e atualiza a Lei Municipal 14491. Com o PL aprovado, essas empresas terão responsabilidades sobre as contratações que fazem, situação essa que não estava prevista nas leis que regulamentam a categoria. O PL 578

também irá promover a segurança do motociclista profissional no exercício da profissão e diminuir acidentes envolvendo motocicletas, entre outras questões.

Um dos pontos da lei determina que as empresas de aplicativos, que faturam milhões, terão que ter Termo de Credenciamento nos termos do artigo 4º da Lei Municipal 14491. Sem essa responsabilidade, as empresas de aplicativos jogam as responsabilidades dessa lei nas costas do motofretista, que paga os impostos, recolhe tributação e tem seus salários rebaixados, ou seja, toda a tributação financeira fica nas costas do trabalhador motociclista.

No documento ainda tem a determinação que empresas que atuem no setor que não tem como sua atividade fim o motofrete, sejam obrigadas a obterem um Cadastro Simplificado, também serão obrigadas a pagar os 30% de adicional de periculosidade e passarão a responder solidariamente, em caso de acidentes com o trabalhador, se responsabilizando com custos hospitalares ou com funeral, se for o caso.

Assinaram o documento os vereadores Adilson Amadeu (autor), George Hato, Mario Covas Neto, Quito Formiga, Ricardo Teixeira, Senival Moura e Xexéu Tripoli.

## O que diz o PL 578/19 - Artigos 6, 7,8 e 9

**ACRESCENTA** estabelecendo regras gerais para regulação desde serviço de motofrete em âmbito nacional, esta proposta legislativa propõe estabelecer critério e normas para pessoas jurídicas, contratantes ou tomadores de serviços que contratam o serviço de motofrete na cidade de São Paulo, observando os parâmetros das Leis Federais 12.009/ 12.436 / 12.997.

**MANTÉM** as legislações existentes que prevêm responsabilidades para o trabalhador motociclista.

**COBRA** responsabilidade e prevê penalidades para empresas de aplicativo e tomadores de serviços.

**OBRIGA** pagamento do adicional de periculosidade de 30 %

**PREVÊ** multas para empresas, App's e tomadores de serviço que não respeitarem leis federais, estaduais ou municipais que protegem à integridade e o livre exercício da profissão.

**DETERMINA** que empresas de aplicativos e tomadores de serviço sejam responsáveis solidários por danos cíveis

**MULTA** empresas por contratações irregulares e que incentivarem metas por entregas ou prestação de serviços.

**Segundo a CET – SP, em 2019, as empresas de entregas por aplicativos que atuam no motofrete foram responsáveis por aumento de 18% nas mortes em acidentes envolvendo motocicletas na capital paulista. A regulamentação resultante do PL 578 obrigará essas empresas terem responsabilidade com seus funcionários.**

## PL 578 colocará ordem no caos que Apps promovem em SP

### ALGUMAS VANTAGENS DO PL 578 PARA O MOTOBOY:

- Passará a receber 30% de periculosidade
- Terá Seguro de vida obrigatório

### OBRIGAÇÕES PARA EMPRESAS, ENTRE OUTRAS:

- Obedecer as Leis Federais 12.009, 12.436, 12.997 e Lei Municipal 14.491
- Responsabilizar-se solidariamente pela segurança e saúde do motoboy

O PL 578/2019 é de autoria da Comissão de Trânsito e Transportes da Câmara e fruto de diversas discussões com participação do SindimotoSP, UGT, empresas que atuam no motofrete, motoboys profis-

sionais, especialistas do segmento e autoridades públicas municipais, entre outros. A Comissão é composta pelos vereadores Senival Moura (presidente), Adilson Amadeu (vice-presidente), Alessandro Guedes, Janaína Lima, Mario Covas Neto, Paulo Frange e Quito Formiga.

Por isso, o SindimotoSP apoia o Projeto de Lei 578 porque este se abre em CO-AUTORIA com outros vereadores de SP por ser voltado para à cidade de SP, para geração de renda e qualidade de vida dos trabalhadores do setor de entregas rápidas e, ainda, com benefícios para os munícipes.

Outra questão defendida pelo SindimotoSP e vereadores que apoiam o PL 578, é que essa questão deve ser discutida com outras entidades representativas do setor e lideranças que devem opinar sobre os PLs, como MPT, Abramet, USP-HC, SIT, Dieese, Abraciclo, Centrais Sindicais, DETRAN SP e outras, pois isso sim é democracia.

Para discutir o PL 578, os vereadores citados abaixo, assinaram documento oficial para formar um Comitê de Estudos. São eles vereadores citados ao lado

#### Autor

Adilson Amadeu (DEM)

#### Apoiadores

Eduardo Tuma (PSDB) Presidente da Câmara Municipal de Vereadores de SP  
Daniel Annenberg (PSDB)  
Eliseu Gabriel (PSB)  
Quito Formiga (PSDB)  
Noemi Nonato (PL)  
Antonio Donato (PT)  
Patricia Bezerra (PSDB)  
Isac Felix (PL)  
Celso Jatene (PL)  
Claudio Fonseca (Cidadania)  
Gilberto Natalini (PV)  
Senival Moura (PT)  
Aurelio Nomura (PSDB)  
Atilio Francisco (Republicanos)  
Eduardo Suplicy (PT)  
Xéxeu Tripoli (PSDB)  
Adriana Ramalho (PSDB)  
Dalton Silvano (DEM)

## O SindimotoSP e a UGT defendem o PL 578 e ressaltam que:

1. A aprovação do PL 578 trará diversos benefícios aos motofretistas desse setor.
2. Ele é de autoria da Comissão de Trânsito e Transportes da Câmara e fruto de diversas discussões anteriores com participação do SindimotoSP, vários vereadores, especialistas em trânsito e os próprios motoboys.

Já o PL 130, de autoria do vereador Camilo Cristóforo, que atende interesses de empresas de app, não determina que elas sejam responsáveis solidariamente com seus motociclistas cadastrados em suas plataformas, não dá obrigações nem determinações de como proceder com seus colaboradores em caso de acidentes, não exige seguro de vida e o pior: não aumenta em 30% o salário do trabalhador com o adicional de

periculosidade, indo contra à Lei Federal 12.997, que diz considerar perigosas todas as atividades profissionais de trabalhador em motocicleta.

Alguns vereadores votaram contra o PL 130 (ver lista em [www.sindimotosp.com.br](http://www.sindimotosp.com.br)) e estão sendo vítimas ataques baixos e covardes, porque entendem que ele não atende as expectativas dos entregadores de aplicativos, continua precarizando relações traba-

lhistas e atende interesses de um grupo ligado a empresa de aplicativo.

O SindimotoSP, em nota oficial lamentou e repudiou essa forma de ataque vil e mesquinha que afronta à honra dos vereadores que desejam o melhor para os trabalhadores motociclistas e ressaltou que não medirá esforços para que as empresas de aplicativos respeitem os motoboys e bikers no exercício de suas funções.

# Motos foram responsáveis por 80% das internações em acidentes de trânsito no Estado de SP

**“Não é apenas punindo no bolso, mas educando e conscientizando o motociclistas que os números de acidentes diminuirão”, Gilberto Almeida dos Santos, presidente do SindimotoSP e Febramoto.**

O impacto dos acidentes de trânsito na saúde pública só acumula números preocupantes, além de mostrar verdadeira carnificina nas vias públicas crescendo anualmente, de acordo com especialistas, estudiosos e dados dos órgãos públicos, como a Secretaria de Estado da Saúde. Desde 2013, ano em que começaram os estudos com várias fontes, o aumento vem de ano a ano em média, aumentando pouco mais de 15% o número de internações em hospitais do SUS no Estado, decorrentes de ocorrências com motocicletas, que lideram as estatísticas.

Ano passado, no primeiro semestre, 80% das internações estavam ligados a acidentes com motos. Para

se ter uma ideia, em 2018, foram realizadas 26.229 internações de pessoas envolvidas em acidentes. Do total, 22.581 (86%) eram motociclistas, enquanto as outras 3.818 envolveram carros.

Nas estatísticas somadas, as vítimas estavam na faixa etária de 20 a 59 anos, em ambos os sexos. Os homens somaram as vítimas mais frequentes: nos últimos seis anos, cerca de 80% dos acidentados eram do sexo masculino, com média de 20 mil internações por ano, dos quais aproximadamente 17 mil casos relacionados vindos de acidentes com motos.

Embora também predominem as vítimas do sexo masculino, as mulheres responderam por 1/3 dos acidentados internados em hospitais públicos por esse motivo. Tradicionalmente, os principais motivos dos acidentes de trânsito estão relacionados ao desrespeito às leis, abrangendo excesso de velocidade, direção perigosa, uso de celular e ingestão de álcool.

Aliás, segundo especialistas, o consumo de bebidas alcoólicas estavam entre os principais responsáveis pelos acidentes com jovens do sexo masculino.

A embriaguez leva a falta de educação no trânsito e desrespeito às regras e normas, o que segundo o levantamento, influenciou no número crescente de vítimas.

A chegada da Lei Seca - conhecida como Tolerância Zero - inibiu em parte os motociclistas, porém, é preciso de mais campanhas de conscientização e educação no trânsito.

A multa aplicada a quem é flagrado dirigindo alcoolizado é de R\$ 2.934,70 e, se apresentar índice a partir de 0,34 miligramas de álcool por litro de ar expelido no teste, automaticamente comete crime de trânsito, mesmo que não tenha se envolvido em acidente. Além disso, o condutor multado por alcoolemia neste fim de ano tem a CNH suspensa pelo período de 12 meses.

## Seguro de Vida para motoboy é exigência para exercer profissão

Para trabalhar nas ruas de São Paulo, o motoboy ao acidentar-se não tinha cobertura completa, principalmente em determinados horários ou dias em que estivesse a serviço de empresas ou trabalhando por conta própria. Agora, com gestão do SindimotoSP sobre o assunto, à Prefeitura Municipal de São Paulo melhorou e transformou em lei um seguro de vida que vai de encontro as necessidades do trabalhador motociclista.

Antes, ele só cobria caso de mortes, mas com a publicação da Portaria em 03 de outubro de 2019, ele passou a cobrir também invalidez permanente e acidentes tanto para motociclistas de empresas (CLT) quanto para autônomos. Além disso, o Seguro de Vida para motoboys tem vigência de 24 horas por dia, de segunda a segunda.

Mas é preciso atenção porque tem seguradoras e

bancos vendendo seguros que não cumprem essa exigência e, em caso de acidentes que resultem em invalidez, deixam o motociclista profissional sem o pagamento do seguro.

Todas as informações sobre seguro de vida para motoboys podem ser obtidas no SindimotoSP - Rua Dr Eurico Rangel, 58, Brooklin Novo - SP de segunda à sexta-feira das 8 às 17hs.

## SindimotoSP, Suhai e Cortesia Seguros oferecem seguro de motos de qualquer modelo e cilindrada aprovado pela prefeitura e que atende Lei Municipal 14.491 de São Paulo

Um seguro com valor justo e que cobre até 100% do preço da motocicleta em caso de furto ou roubo agora está sendo oferecido para motociclistas através de um acordo entre as instituições.

Os motociclistas que trabalham no motofrete podem ficar tranquilos sabendo que seu ganha pão, a motocicleta, está coberta e segura, caso optem pelo seguro que o SindimotoSP e Suhai, com a colaboração da Cortesia Seguros, estão oferecendo.

A cobertura é 24 horas por dia, de segunda a segunda e o motociclista recebe até 100% do valor da moto em caso de furto ou roubo. A Suhai foi pioneira no procedimento, e em entender as necessida-

des dos motoboys, que nunca puderam contar com um seguro que oferecesse preço justo e cobertura total.

As vantagens não param por aí, pois o motociclista pode fazer tudo de forma prática, via online, do orçamento ao cadastro, passando pela contratação e pagamento, através de QR Code ou link. Outro fato relevante é que o motociclista pode ser CLT ou MEI para contratar o seguro.

Acesse o link <https://protectme.com.br/seguro-moto.portal> ou direcione seu celular para ler o QR Code abaixo e obtenha mais informações sobre o assunto.



**SUHAI**  
SEGUROS



## CLT garante direitos trabalhistas para motoboys registrados em carteira, mas cuidados para evitar contágio pela Covid-19 devem ser tomados

**Motoboys salvam à população de SP no caos da pandemia criada pelo Coronavírus, mas é preciso estar atento o tempo todo. Veja algumas dicas e proteja-se.**

01. Ao receber à mercadoria, coloque em seu baú ou bag e higienize as mãos.
02. Evite receber dinheiro, uso do cartão débito ou crédito é mais recomendado.
03. Ao encerrar à entrega higienize as mãos novamente.
04. Mantenha limpo as partes em que coloca as mãos na motocicleta.
05. Use álcool 70% em todo o capacete, principalmente na parte da boca.
06. Evite tocar nos olhos, boca ou nariz antes de limpar as mãos.
07. Lave as mãos com água e sabão várias vezes ao dia.
08. Limpe o celular com álcool e pano.
09. Evite aglomerações.
10. Não se exponha desnecessariamente.

Em tempos de pandemia e dificuldades, mesmo com uma crise financeira que parece não ter fim, os trabalhadores registrados em carteira recebem férias, abono-salarial, repouso semanal (fim de semana) e intervalo de almoço remunerados, salário-família, adicional noturno, hora-extra em caso de feriados, o 13º e trabalham oito horas por dia de carga horária de trabalho. O aviso-prévio, multa de rescisão de contrato sem justa causa também são outras vantagens do trabalhador CLT.

Em caso de desemprego, ele está coberto com o seguro-desemprego. Além disso, ao serem desligados podem sacar o FGTS e receber um valor de multa pago pela empresa se a demissão não for justa causa. Outros benefícios ainda atribuídos para o trabalhador CLT são salário-maternidade (com licença para mães e pais), auxílio-doença, entre outros garantidos por demais governos, como passe de ônibus e metrô gratuitos.

O SindimotoSP, na luta pelo trabalhador motociclista foi além disso e conseguiu vitórias como adicional de periculosidade, seguro de vida com cobertura 24 horas por dia de segunda a segunda-feira, EPIs,

cesta básica, vale refeição e outros. Agora, em tempos de Covid-19, realizou por conta própria distribuição de kits de higienização e promoveu campanhas de saúde em suas redes sociais para ajudar no combate ao coronavírus.

Com jornadas mais longas e mais entregas para fazer, o sindicato alerta os motoboys e outros que atuam no setor de entregas rápidas que é preciso estarem atentos as regras de segurança e higiene. Ainda emitiu nota de protesto por conta da forma irresponsável com que as empresas, delivery e plataformas digitais (App) estão delegando à categoria dos motofretistas e bikers em relação à pandemia.

Para o SindimotoSP, os motoboys já são as maiores vítimas de acidentes em todo Brasil e, agora, estão sendo expostos ao contágio do coronavírus por conta do aumento das entregas sem ao menos ter respaldo das empresas e muito menos dos governantes. “Isso tem que mudar e os motoboys, mototaxistas e ciclistas de todo Brasil precisam de atenção especial”, afirmou Gilberto Almeida dos Santos, presidente do SindimotoSP e Febramoto.

## Estudiosos mostram como apps estão controlando entregadores

Apesar das decisões na justiça brasileira contra as empresas de aplicativos estarem criando jurisprudência em relação a sentenças favoráveis aos trabalhadores, a questão tem sido discutida em todo mundo. Estados Unidos, Inglaterra, Espanha e França, por exemplo, são países em que as empresas de aplicativos tem sido autuadas, multadas e, em alguns casos, inclusive, terem atividades suspensas.

Isso porque, as empresas de apps não conseguem explicar exatamente a utilização de ferramentas digitais e internet para gerar produção e o trabalho independentes (entregas, transporte, segurança, limpeza etc) ou eletronicamente por meio do próprio computador (serviços de engenharia, tradução etc).

Essas organizações se apresentam como empresas de tecnologia, operando como intermediárias e oferecem apenas um meio, para supostos empresários, meios de conseguir uma renda extra ou um modo alternativo de conseguir dinheiro em seu tempo livre. Na realidade, no

caso do Brasil, tem sido provado que elas são empresas de logística que usam meios tecnológicos.

E por conta disso, estudiosos em tecnologias e órgãos governamentais entram nessa discussão afirmando que existe sim um controle dessas empresas sobre seus cadastrados em suas plataformas porquê:

- Determinam quem pode trabalhar para elas.
- Delimitam o que será feito, como entregas, deslocamentos e não permitem que os trabalhadores prestem serviços não contemplados por suas plataformas e aplicativos.
- Definem que trabalhador realizará cada serviço e não permitem captação de clientes. Aliás, os entregadores fornecem nota diretamente para as empresas de apps e não para quem recebe o produto.
- Escolhem como as atividades serão efetuadas e o prazo para a execução do serviço.
- Estabelecem os valores a serem recebidos por

que os pagamentos são manipulados para dirigir o comportamento dos trabalhadores que os coloca em concorrência com eles mesmos. Isso resulta em baixa remuneração o que gera longas jornadas, pois, além de terem que sobreviver, os trabalhadores ainda bancam os custos.

- Obrigam os trabalhadores a se comunicarem com suas gerências e vedam o uso das redes sociais, ou meios não estipulados por elas.
- Pressionam os trabalhadores a não negarem serviços e trabalhem por mais tempo incentivando de forma proibida por lei, com promoções, metas etc.
- Se o trabalhador reclamar ou questionar qualquer assunto, bloqueiam sem aviso para ameaçar os trabalhadores.
- Utilizam a dispensa a qualquer tempo e sem necessidade de justificativa, sem qualquer espécie de aviso-prévio como forma de coerção e disciplinamento do trabalho.

## Empresas de aplicativos de motofrete trocam CLT pelo MEI para mascarar relações trabalhistas

Para aumentar os lucros e diminuir custos vale tudo para empresas que usam plataformas digitais, inclusive precarizar relações trabalhistas e deixar de pagar benefícios aos trabalhadores, conquistados ao longo de uma década. A tecnologia tem auxiliado e melhorado em muito as questões relativas a praticidade, economia, agilidade etc, porém, traz consigo o lado negro que algumas empresas tentam esconder, como precarização de relações trabalhistas e falta de compromisso com os trabalhadores. O tomador de serviço, que se preocupa com o que vai gastar ao escolher um motociclista profissional para realizar sua entrega, sequer desconfia que as empresas de aplicativos no motofrete estão destruindo a qualidade de vida do motofretista que enfrenta trabalho semi-escravo em longas jornadas de trabalho, baixa remuneração e falta de benefícios como VR, plano de saúde,

cesta básica, pagamento da periculosidade, aluguel da moto etc. Ao alegarem que contratam Micro Empreendedor Individual (MEI) ao invés de trabalhadores CLT, deixam de cumprir obrigações trabalhistas e “mascaram” essa relação profissional. É preciso entender quais são as regras da contratação via CLT e da prestação de serviços.

Na CLT há uma série de obrigações com as quais o contratante precisa cumprir como pagamento de salário piso, recolhimento de FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), 13º salário, férias, entre outros, além de benefícios contidos na Convenção Coletiva de Trabalho assinada entre sindicato laboral e patronal. Tudo isso garante ao trabalhador melhor qualidade de vida e segurança. Já na contratação via MEI, uma pessoa jurídica é contratada para tarefas em caráter eventual e não perma-

nente. Assim, a empresa que contrata nessa situação não paga ISS, não precisa de afixação de Quadro de Trabalho em suas dependências, não paga férias, não dá segurança para empregado, a jornada de trabalho é feita segundo sua vontade nas plataformas digitais, ela não precisa, no caso do motofretista, pagar aluguel da moto, dar VR e cesta básica, oferecer plano de saúde ou odontológico, entre outros benefícios. Dessa forma, as empresas de aplicativos só vêem seus lucros aumentarem, pouco se importando com os trabalhadores. A situação é tão preocupante que, o Ministério Público do Trabalho e o Ministério do Trabalho e Emprego abriram investigações contra elas em vários estados brasileiros para apurar irregularidades. As denúncias foram feitas pelo SindimotoSP e Febramoto que tem acompanhado de perto o caso.

## Quais são as multas mais comuns para motos?

Artigo Suhai - Publicado por Vanessa Luchini

Excesso de velocidade, ausência de equipamento e estacionamento irregular são algumas das multas mais comuns para motociclistas na cidade de São Paulo.

Apenas em 2017, mais de 740 mil multas foram aplicadas aos motociclistas no estado, segundo dados da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego). Apesar de representar apenas 5% do total de multas aplicadas, o valor das multas representa um custo considerável e não planejado para os donos do veículo.

Pensando nisso, listamos as sete multas mais comuns para motos. Leia este artigo e dirija sempre com prudência para evitar surpresas indesejáveis, como multas e acidentes! Vamos lá?

### 1. Não usar capacete

Pilotar uma motocicleta sem usar capacete com viseira ou óculos de proteção, assim como transportar passageiro sem o equipamento de segurança é uma infração gravíssima, cuja penalidade é multa de R\$ 293,47, sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e suspensão do direito de dirigir.

### 2. Manobras perigosas

Segundo o Artigo 175 do Código de Trânsito Brasileiro, “utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus” gera infração gravíssima e suspensão do direito de dirigir, além de multa de R\$ 293,47.

### 3. Ultrapassagem pela contramão ou na faixa de pedestres

É uma conduta perigosa considerada como uma infração gravíssima, que, além da multa de R\$ 293,47, soma sete pontos à carteira.

### 4. Furar o sinal vermelho

A pressa de chegar logo ao seu destino ou até mesmo aquele receio de ficar parado no sinaleiro à noite faz muitos motociclistas avançar o sinal vermelho. Saiba que desrespeitar a sinalização e parada obrigatória é considerada uma infração gravíssima, implicando em multa de R\$ 293,47 e sete pontos.

### 5. Excesso de velocidade

Trafegar além da velocidade permitida gera mul-

ta, cujo valor varia de acordo com a porcentagem do limite que foi excedido. Os valores e as pontuações na carteira são as seguintes: R\$ 130,16 para infrações de até 20% acima do limite e quatro pontos na CNH, R\$ 195,23 por até 50% acima do limite e cinco pontos; R\$ 880,41 para quem ultrapassa os 50%, além de sete pontos e CNH suspensa.

### 6. Estacionar de forma irregular

A pressa também pode ser a causa de muitos estacionamentos em locais inapropriados. Tal conduta é considerada uma infração média, gerando uma multa de R\$ 130,16 e adicionando quatro pontos à carteira.

### 7. Falta de atenção

Nada de distração no trânsito! Dirigir sem atenção ou sem os cuidados indispensáveis à segurança é considerado infração leve, com multa de R\$ 88,38 e três pontos na CNH do infrator.

Bom, agora que você já sabe quais são as multas mais frequentes. Assim, você fica mais atento à direção e ao trânsito, evitando dores de cabeça e até problemas mais graves.



**alba**®  
Se não for Alba, vaza.

Rua Dr. Fernão Pompeu de Camargo, 865 • Jardim Trevo • Campinas, SP

19 3272 9821 • 19 3272 1707

www.albamoto.com.br • loja.albamoto.com.br

# Contran divulga datas finais de campanhas de educação no trânsito para 2020



Por conta da pandemia de COVID-19, as ações deste ano ficaram concentradas no último quadrimestre. O cronograma tem como tema principal “Perceba o risco, proteja a vida” e será divulgado pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT). As mensagens serão adaptadas de acordo com as particularidades de cada região.

Até dezembro, cinco campanhas educativas com temas super relevantes serão abordados. São eles: o respeito no trânsito e os usuários mais vulneráveis;

o perigo do período noturno no trânsito; os impactos sociais dos acidentes do trânsito; e os riscos de beber e conduzir. A importância do cinto de segurança e dispositivos de retenção infantil foi o primeiro e foi divulgado em agosto. O principal momento do ano será durante a Semana Nacional de Trânsito, de 18 a 25 de setembro. Nas peças publicitárias estarão em evidência motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres.

Em setembro serão duas abordagens: usuários vulneráveis e respeito no trânsito. A ideia é abordar a vulnerabilidade dos pedestres, ciclistas, motociclistas e pessoas com deficiência, que são os mais expostos ao risco, além de alertar que o uso do capacete pode salvar vidas. As campanhas também deverão abordar a relação de violência e conflitos entre os usuários do trânsito, reforçando seu caráter coletivo e reforçando a importância de cuidar de si e do outro.

Em outubro, com o mote “Ver e ser visto”, a cam-  
 nha terá como foco os perigos do período noturno no trânsito, onde há maior risco de acidentes envolvendo os usuários vulneráveis pela dificuldade de visibilidade.

Já em novembro, serão tratados os impactos sociais dos acidentes, trazendo o tema do Dia Mundial em Memória às Vítimas do Trânsito (realizado no terceiro domingo de novembro). As campanhas devem levar a uma reflexão sobre como as lesões e sequelas psicológicas e sociais impactam a vida das vítimas e de seus familiares depois do acidente.

Para dezembro, mês da finalização da campanha de 2020, o tema proposto será Álcool e condução: riscos do uso de substâncias psicoativas lícitas e ilícitas, será . Em decorrência das festas de fim de ano, as campanhas terão como foco alertar motociclistas e condutores sobre os perigos de pilotar ou dirigir após o consumo dessas substâncias, além da promoção de ações integradas com a fiscalização.

# Reformas promovidas pela Lei Federal 13.467, que alterou a CLT, ainda trazem dúvidas

Partes da lei são questionadas no Supremo Tribunal Federal (STF) e não se tem consenso, porque as primeiras decisões resultantes dela tem criado discussões infundáveis, desacordos e continuidade nos processos nas varas trabalhistas.

Estão previstas na lei situações em que o que for acertado em acordos e convenções coletivas - ou seja, com a mediação dos sindicatos - tem prevalência sobre a lei. Para o motociclista profissional não muda direitos garantidos em Convenção Coletiva até assinatura da próxima, ou seja, as que estão em vigor, estão valendo e não muda nada. Outros benefícios específicos para alguns setores do motofrete também não foram cortados nem suspensos, como piso salarial, adicional de periculosidade para quem tem registro em carteira, aluguel de moto, seguro de vida, vale-refeição, cesta básica ou vale alimentação.

Porém, um item que o trabalhador deve ficar atento é no caso de fazer homologação por conta própria, ou seja, na própria empresa ou em escritórios de contabilidade pagos pela empresa. Nesse momento, o trabalhador por desconhecimento pode assinar documento abrindo mão de direitos. O SindimotoSP alerta os trabalhadores para entrarem em contato antes da rescisão, comparecendo na sede do sindicato. Mais informações podem ser obtidas na sede do sindicato

que fica na Rua Dr Eurico Rangel, 58 - Brooklin Novo, em horário comercial.

### Reforma trabalhista beneficiou empresários e precarizou direitos trabalhistas

O que estava ruim para o trabalhador, ficou pior. Empresários, nessas mudanças, levaram vantagem. A promessa do Governo Federal era de contratações e geração de empregos, porém, em um cenário com 30 milhões de desempregados, segundo o IBGE, e a pandemia do coronavírus empurrando à economia para baixo, o trabalhador está desempregado, ainda mais devido as novas alterações que estão em votações na Câmara dos Deputados Federais.

As principais mudanças, que contribuíram para precarização das relações trabalhistas foram:

Demissão em comum acordo, sendo a multa de 40% sobre o saldo do FGTS reduzida para 20% e o aviso prévio restrito a 15 dias. O trabalhador terá acesso apenas a 80% do saldo da conta do fundo e perde o direito ao seguro- -desemprego. Mas, não muda nada se a demissão partir do empregador, sendo a multa de 40% mantida. Mas, se os empresários tem o argumento citado a seu favor, porque facilitariam para o trabalhador?

A empresa, com concordância do empregado, pode conceder férias em até três períodos, desde que um deles tenha pelo menos 14 dias, e os outros dois sejam de mais de cinco dias corridos. Parcelar em 3 vezes diminui o “poder” que o trabalhador tem de tirar férias que valha a pena.

O período pode ser ajustado e compensado desde que aconteça no mesmo mês e se respeite limite de dez horas diárias. A jornada de 12 horas pode ser negociada. Ou seja, as jornadas extensas estão liberadas para os trabalhadores trabalharem mais e os patrões ganharem mais.

Agora é possível negociar intervalos menores que uma hora de almoço. O trabalhador deve “digerir” o almoço em tempo menor e se expor, a longo prazo, a problemas no estômago.

A jornada parcial de trabalho pode ser de até 30 horas, mas não tem possibilidade de horas extras. Aqui, diminuíram a possibilidade do trabalhador fazer hora extra e aumentar o ganho salarial no fim do mês.

É permitida a terceirização de funcionários da atividade fim da empresa. Assim, o empresário pode ir contratando funcionários indefinitivamente sem se preocupar com pagamento de impostos e sempre contratar trabalhadores sem ter que repetir a contratação deste.

# Indústria produz 97 mil motocicletas em julho e faz adequações para atender à demanda

A indústria brasileira de motocicletas registrou em julho 97.920 unidades produzidas no Polo Industrial de Manaus (PIM), de acordo com dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – Abraciclo. O volume produzido em julho corresponde a uma alta de 25,3% em relação a junho do presente ano (78.130 unidades) e crescimento de 6,8% ante o total do mesmo mês do ano passado (91.713 unidades).

“Esses números representam um alívio diante da situação enfrentada até o momento com os impactos da pandemia da covid-19, pois mostram uma curva ascendente de produção, com recuperação gradativa dos volumes nas fábricas”, diz Marcos

Fermanian, presidente da Abraciclo.

As fábricas venderam no atacado – para as concessionárias – 91.454 motocicletas em julho, volume que correspondeu a um crescimento de 20% em relação ao mês anterior (76.189 unidades) e alta de 4,8% ante julho do ano passado (87.240 motocicletas).

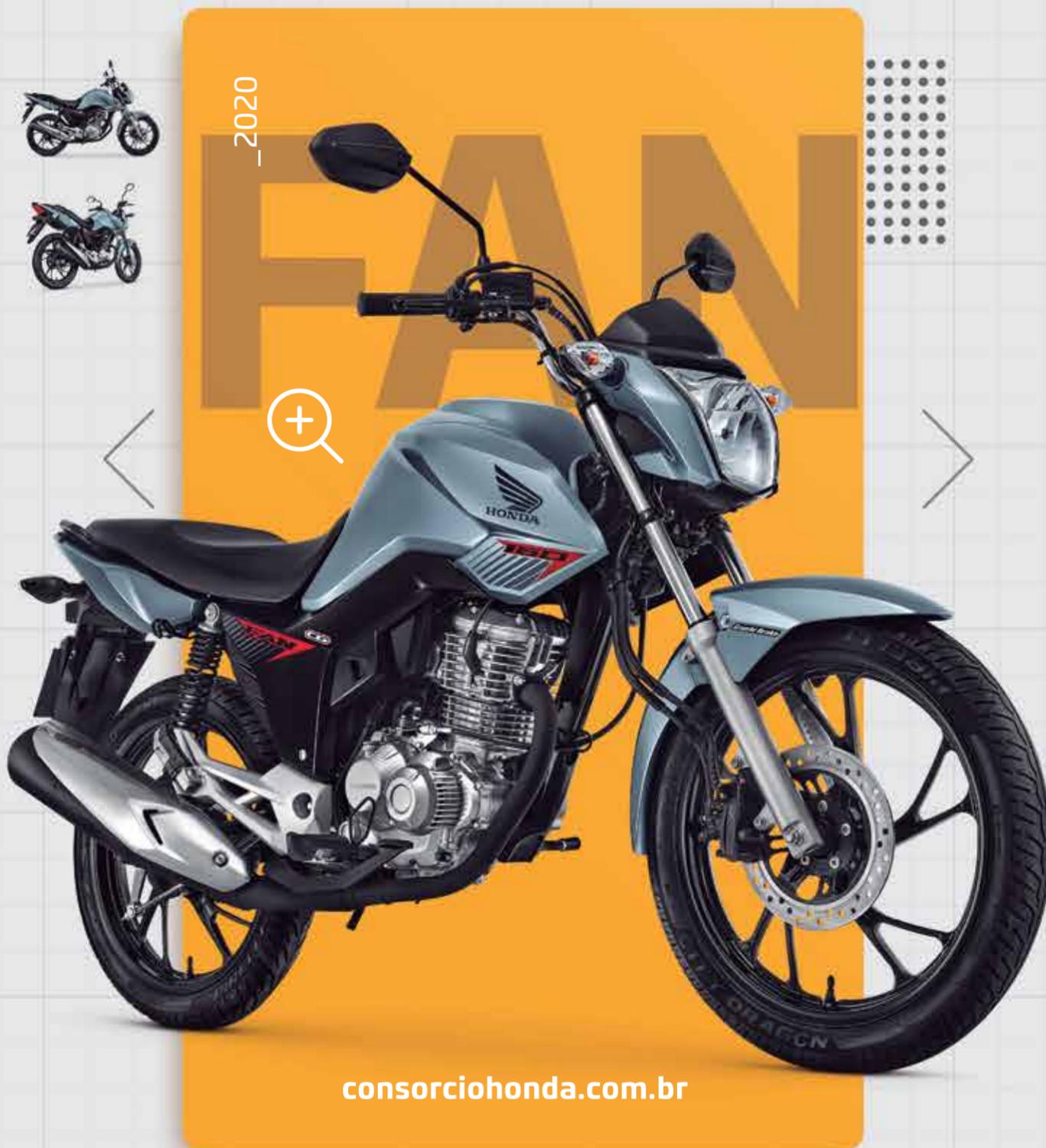
Em julho a categoria Sport foi a que registrou maior crescimento em termos de variação porcentual. Foram comercializadas 664 unidades, volume 42,5% superior ao registrado no mês anterior (466 unidades). Na comparação com julho do ano passado (329 unidades), houve uma alta de 101,8%. Em números absolutos a Street se manteve como a categoria mais comercializada no atacado, com 50.393 unidades em

	Julho/19	Junho/20	Julho/20	Julho/20 x julho/19	Julho/20 x junho/20
STREET	45.009	41.177	50.393	12,0%	22,4%
TRAIL	18.228	14.044	16.075	-11,8%	14,5%
MOTONETA	11.115	12.714	15.724	41,5%	23,7%
SCOOTER	7.595	3.576	4.664	-38,6%	30,4%
NAKED	1.997	1.482	1.535	-23,1%	3,6%
BIGTRAIL	1.348	1.475	1.633	21,1%	10,7%
OFF-ROAD	1.076	404	287	-73,3%	-29,0%
CUSTOM	543	851	479	-11,8%	-43,7%
SPORT	329	466	664	101,8%	42,5%
TOTAL	87.240	76.189	91.454	4,8%	20,0%

julho, aumento de 22,4% na comparação com o mês anterior (41.177 unidades) e de 12% em relação a julho do ano passado (45.009 unidades).

# Compra com sucesso é só no site do Consórcio Honda.

São milhares de contemplados  
todos os meses, e você pode  
ser o próximo.



publicis



Perceba o risco, proteja a vida.



O Consórcio Honda é o caminho mais fácil  
para você conquistar sua Honda 0 km.  
São parcelas acessíveis,  
milhares de contemplados todos os meses  
e você pode fazer tudo em poucos cliques  
pelo site [consorciohonda.com.br](http://consorciohonda.com.br)

Acesse o site ou aponte a câmera  
do celular para o QR Code.



**HONDA**  
Consórcio