

ATIVIDADE DO MOTOBOY NA PANDEMIA E OS CONTINGENTES SOCIAIS

Everson Salem Custódio¹

Resumo: A presente pesquisa tem o objetivo de investigar o aumento do número de trabalhadores em motocicletas, com enfoque nos serviços de entrega e os seus impactos na proteção social dessa classe trabalhadora.

Palavras-chave: Motoboy. Entregador de mercadorias. Entregador de aplicativos. Microempreendedor individual. Aumento da informalidade.

I- INTRODUÇÃO

Acompanho os trabalhos da Organização Ibero-americana de Seguridade Social, desde o ano de 2015, quando conheci o saudoso Delegado da OISS no Brasil, Dr. Baldur Schubert, que me acolheu carinhosamente abrindo as portas dessa entidade renomada internacionalmente.

Hoje, me sinto muito honrado em ser convidado para palestrar num dos principais, quiçá principal evento da entidade, já que aborda tema tão caro à sociedade, que é a prevenção dos riscos laborais.

Por isso, parablenizo à OISS, pela organização impecável do congresso e não apenas por isso, mas por todo trabalho realizado na proteção dos direitos sociais, e o faço na pessoa de sua secretária geral, Dra. Gina Magnolia Riaño Barón. Saúdo também o Ministro do Trabalho da República Dominicana, Dr. Luis Miguel de Campos García-Mella e a toda equipe técnica que está coordenando os trabalhos deste evento.

Cumprimento também meus colegas deste painel e por último, mas não menos importante saúdo meus estimados amigos Hugo Cifuentes Lillo, delegado da OISS no Chile e Gustavo Riveros Aponte, delegado da OISS na Colômbia e Região Andina, pelo companheirismo e parceria de sempre.

¹ Especialista em Direito Previdenciário; Coordenador do Curso de Pós-Graduação em Prática Previdenciária de Florianópolis/SC da EADIR/UNIFIC. Acadêmico da Academia de Letras do Brasil (ALBSC), subseção de Imbituba/SC; Secretário-geral da Comissão de Direito Previdenciário da OAB/SC; Secretário-geral da Comissão Nacional da Seguridade Social da Associação Brasileira de Advogados; Autor de obras e artigos jurídicos de Direito Previdenciário e obras literárias; Formado em Andragogia; Sócio cofundador da Ayres Monteiro & Salem Sociedade de Advogados.

Minha fala neste painel, sobre “Políticas de SST Sobre Colectivos más Vulnerables”, em verdade é uma denúncia da precariedade que vivemos no Brasil em relação aos trabalhadores motoboys e entregadores de aplicativos. Isso por conta da falta de proteção social e aumento dos riscos vividos por essa classe trabalhadora, fatos que vão à contramão dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis, principalmente no que tange aos objetivos de número oito (trabalho decente e crescimento econômico) e dez (redução das desigualdades), conforme se verá no desenvolvimento de minha fala².

O título desta pesquisa é a atividade do motoboy na pandemia, porque ela potencializou os problemas vividos por essa classe trabalhadora, mas estes problemas já existiam antes mesmo desse malfadado vírus da COVID-19.

Sendo assim, vou iniciar minha fala abordando as características do motoboy no Brasil antes da pandemia e num segundo momento vou abordar o crescimento dessa atividade na pandemia, com análise crítica de sua informalidade e as iminentes consequências negativas para a sociedade.

II- ATIVIDADE DO MOTOBOY NA PANDEMIA E OS CONTINGENTES SOCIAIS

Antes de tratar dos contingentes sociais do motorista de motocicleta, no Brasil, é importante tratarmos de algumas distinções sobre essa atividade laboral.

No Brasil, quando dizemos “motoboy” estamos nos referindo ao trabalhador que entrega coisas, como alimentação, documentos, notificações, etc.; mas ao dizer “mototaxista” nos referimos ao trabalhador que transporta pessoas. Essa segunda categoria: mototaxista está presente em sua maior parte em cidades do interior, não nas grandes metrópoles ou capitais. Exceção está no Rio de Janeiro, onde existem mototaxistas especificamente para transportar pessoas da base do morro para o seu topo, a fim de realizar turismo, para que as pessoas conheçam suas favelas ou mesmo para participação de festas, já que nesses locais os transportes são restritos, ante ao chamado “poder paralelo”, personificado pelo crime organizado.

² BRASIL. **Indicadores Brasileiros para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/>. Acesso em: 09. dez. 2021.

Outra ramificação dos trabalhadores em motocicletas surgiu com o advento das plataformas digitais de entrega (*uber eats, ifood, rappi*, etc.), os motoboys passaram a ser também chamados de “entregadores de mercadorias” e aí reside uma distinção obscura entre “motoboy” e “entregador de mercadorias” no que tange à formalidade do seu emprego, porque conforme estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), os entrevistados se referiam à sua atividade de forma genérica, sem especificar se eram entregadores vinculados a alguma empresa ou apenas trabalhavam como intermediadores, através de aplicativo ou em ambos³. Ou seja, quando se tratar de profissionais que trabalham sob a informalidade, podemos identificá-los como “motoboy” ou “entregadores de mercadorias”.

No entanto, a distinção mais importante existente nas categorias dos trabalhadores com motocicletas reside na formalidade da profissão, que conforme veremos mais a diante está cada vez mais diminuindo, em face da chamada “uberização” das relações de trabalho, sendo a informalidade e a periculosidade os principais contingentes que atingem essa classe trabalhadora, pois refletem diretamente em suas vidas, desencadeando outros problemas não apenas individualmente, mas também nos gastos do Estado como um todo.

Pesquisa realizada no ano de 2015 pelo IPEA⁴ demonstra que os custos com acidentes em rodovias federais custam cerca de 40 bilhões de reais por ano aos cofres públicos, sendo que os acidentes envolvendo motocicletas chegaram a 20,9% em 2007, com crescente aumento, atingindo a marca dos 25,8% ao ano, em 2014. Ou seja, 10 Bilhões de reais em acidentes com motocicletas, somente no ano de 2014⁵.

Os estudos regionalizados também nos ajudam a compreender melhor os problemas vivenciados pelos trabalhadores em motocicletas. O Estado de Santa Catarina, por exemplo, possui a maior proporção de veículos por habitantes

³ LAPA, R. S. **Mercado de trabalho: conjuntura e análise**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Ministério do Trabalho. Brasília. Ipea, 2021.

⁴ CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras: Caracterização, tendências e custos para a sociedade**. Ipea, 2015. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=26292. Acesso em: 09. dez. 2021.

⁵ CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras: Caracterização, tendências e custos para a sociedade**. Ipea, 2015. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=26292. Acesso em: 09. dez. 2021

do país, sendo que atualmente existem 871.779 motocicletas em condições de circulação conforme se observa dos dados estatísticos fornecidos pelo DETRAN/SC⁶.

Estudos realizados pelo curso de medicina da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) revelam que lesões traumáticas relacionadas aos acidentes de trânsito constituem a segunda maior causa de óbitos por causas externas no Brasil e os acidentes motociclísticos são os principais geradores de mortes em acidentes de transporte⁷.

Estudo realizado pelo Hospital de Clínicas de Porto Alegre e pela Faculdade de Medicina da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), publicado pela revista HCPA, traz dados referentes a doenças ocupacionais relacionadas à atividade de motoboy, apontando alto índice de patologias ortopédicas, ante a má ergonomia identificada na atividade⁸.

A Universidade Federal de São Paulo (USP) também realizou pesquisa importante envolvendo a saúde dos trabalhadores em motocicletas, identificando que estes são os principais prejudicados pela poluição do ar, que acarretam no desenvolvimento de diversas doenças respiratórias e também o estresse⁹.

A Revista Brasileira de Enfermagem publicou pesquisa realizada no ano de 2010, onde os profissionais mototaxistas foram entrevistados sobre as condições de trabalho a que são submetidos. Neste trabalho revelou-se que gripe, resfriado, tosse, bronquite, doenças na garganta também são patologias diagnosticadas com frequência nessa categoria, revelando, ainda, que, 83,3% dos entrevistados sofrem ou sofreram dessas doenças.

Diante da necessidade de sobrevivência e cuidado com a família, ante a ausência de proteção social, os motoboys não podem parar de

⁶ BRASIL. **Veículos em circulação em Santa Catarina – por tipo –**. Disponível em: <https://www.detran.sc.gov.br/estatisticas/veiculos>. Acesso em: 10. dez. 2021.

⁷ BOTELHO, Lúcio José; GONZAGA, Hugo Norberto. **Mortalidade por Acidentes Motociclísticos: Estudo comparativo entre Santa Catarina e Brasil**. Bol. Curso Med. UFSC, 2017. Disponível em: <http://www.nexos.ufsc.br/index.php/medicina/article/view/2427/0>. Acesso em 09. dez. 2021.

⁸ SCIORTINO, Kátia Aparecida; KNEBEL, Graziela; THOMÉ, Elisabeth G. R. **Doenças ocupacionais relacionadas aos motoboys - investigação sobre a relação entre as doenças ocupacionais e o trabalho dos motoboys**. Revista HCPA. Volume 25. Supl. 1, 2005

⁹ COLOCO, Ana Cristina; TORNICH, Gabriela. **Desprezo a normas da OMS custa 5 mil vidas e R\$ 15 bilhões ao ano**. Disponível em: <http://www.unifesp.br/reitoria/dci/entreteses>. Acesso em: 08. dez. 2021

trabalhar, sofrendo, ainda, por conta disso, com estafa, dores no corpo, sono, medo e o estresse.

Ainda com referência ao artigo publicado na Revista Brasileira de Enfermagem, é apontado que 58,33% dos trabalhadores ali entrevistados que sofreram acidentes de trabalho, revelaram utilizar apenas o capacete como Equipamento de Proteção Individual (EPI).

No Brasil, desde 2009, por força da Lei n. 12.009, existe obrigatoriedade de as empresas fornecerem aos seus colaboradores os Equipamentos de Proteção Individuais além do capacete, como “mata-cachorro” destinado a proteger a perna do trabalhador, bem como o as “antenas corta-pipas”, para proteger o seu pescoço. No entanto, como a informalidade é um contingente importante dessa categoria, não há de quem cobrar o fornecimento de tais equipamentos, ficando o trabalhador com mais essa despesa, caso queira se proteger.

A Universidade Estadual de Londrina/PR elaborou um estudo constatando que a maior ocorrência de acidentes motociclísticos ocorre durante o exercício profissional, com destaque às péssimas condições de trabalho que não condizem com a relevante contribuição que essa classe trabalhadora possui para a sociedade¹⁰.

No artigo anteriormente citado, da Revista Brasileira de Enfermagem, foi apontado como uma das principais condições desfavoráveis na atividade dos mototaxistas, a informalidade da profissão e os riscos à saúde e integridade física, como más condições das vias, o desrespeito e intolerância das pessoas o trânsito, a vulnerabilidade dos motociclistas em meio ao emaranhado tráfego rodoviário e também assaltos.

A caracterização do risco da atividade tornou inevitável a criação de uma lei que enquadrasse os motoboys numa categoria de atividade perigosa, que culminou na promulgação da lei n. 12.997/2014. Esta lei acrescentou o §4º, no art. 193, do Decreto-Lei n. 5.452/43, conhecido como Consolidação das

¹⁰ SILVA, Daniela Wosiack da; SOARES, Darli Antonio; ANDRADE, Selma Maffei de. **Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina-PR. D.** Disponível em: http://scielo.iec.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742008000200010&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 08. dez. 2021.

Leis do Trabalho (CLT), garantindo acréscimo de 30% (trinta por cento) no salário desses trabalhadores.

Tal legislação lançou luz sobre um tema que ainda não se tratava no Brasil: a caracterização da atividade do motoboy como atividade especial.

Enquadrar uma atividade como especial, no Brasil, tem impacto na aposentadoria do indivíduo, como por exemplo, a aposentadoria especial vigente antes da Emenda Constitucional n. 103/2019¹¹ (recente reforma da previdência), que gerava um benefício previdenciário mais vantajoso do que aquele concedido de modo comum. Isso porque, o valor do benefício consistia no pagamento de 100% da média dos salários de contribuição e o trabalhador se aposentava aos 25 (vinte e cinco) anos de tempo de contribuição, o que na prática reduzia cinco anos de tempo de contribuição para a mulher e dez anos para o homem.

Entretanto, a legislação ora referida e todos esses direitos sociais somente são alcançáveis pelo trabalhador se ele contribuir para a Previdência Social, o que é uma grande lástima no caso do motoboy, já que na maior parte das vezes seu trabalho é informal.

Outra característica importante na aposentadoria especial, no Brasil, é que ela nem sempre é concedida ao segurado por simples requerimento ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), tendo o segurado de ingressar com ação judicial¹².

O motoboy, portanto, não é empregado do estabelecimento que fornece as mercadorias ao consumidor; também não é empregado do

¹¹ Com o advento da EC 103/2019 a situação dos motoboys ficou prejudicada no que tange ao reconhecimento de sua atividade como especial, porque o art. 201, §1º da Constituição Federal, que garantia a aposentadoria especial para o trabalhador exposto a riscos prejudiciais à sua “integridade física”, foi alterado com a supressão desse termo: “integridade física”, que estava intimamente ligado à periculosidade.

Vale salientar que existem questionamentos sobre a possibilidade do reconhecimento da periculosidade como atividade especial, mesmo após a referida emenda constitucional, mas de fato seu advento dificultou em muito a vida do trabalhador que pretendia se aposentar de modo diferenciado, com base na periculosidade.

¹² BRASIL. PREVIDENCIÁRIO. ATIVIDADE ESPECIAL. MOTOBOY. 1. A periculosidade é um conceito prático-jurídico verificado, caso a caso, conforme considera a jurisprudência dos Tribunais Superiores. 2. Nesse sentido, é possível o reconhecimento de tempo especial prestado com exposição ao agente nocivo periculosidade, na atividade de motociclista, em data posterior a 05/03/1997, desde que laudo técnico comprove a permanente exposição à atividade nociva. 3. No caso concreto, não foram apresentados quaisquer subsídios de prova tendentes a evidenciar a nocividade do trabalho nos períodos postulados. Diante deste contexto fático, outra alternativa não há, senão anular a sentença e determinar o retorno dos autos à origem, para novo julgamento. (TRF4, AC 5008663-70.2016.4.04.7200, TURMA REGIONAL SUPLEMENTAR DE SC, Relator para Acórdão JOÃO BATISTA LAZZARI, juntado aos autos em 01/02/2019). Disponível em: https://jurisprudencia.trf4.jus.br/pesquisa/resultado_pesquisa.php. Acesso em: 10. dez. 2021.

consumidor que solicita a mercadoria; nem tampouco é empregado da plataforma digital que intermedeia essa relação, sobrando ele, o trabalhador, como contribuinte individual, tendo que arcar com todos os custos de sua motocicleta: aquisição, manutenção, equipamentos de proteção individual, combustível, sem ter hora regular de alimentação ou descanso, já que permanece durante todo o tempo à disposição dos “algoritmos” dos aplicativos que o selecionam randomicamente para fazer as entregas e ainda têm de se organizar financeira e burocraticamente para efetuar o recolhimento de suas contribuições para a Previdência Social (INSS).

Na prática, em suma, esses são os novos escravos da sociedade moderna.

Com a eclosão da pandemia do COVID-19 essas condições de trabalho se revelaram para a sociedade de modo mais cristalino. Segundo Lapa, 2020, em estudo realizado no período de maio a novembro de 2020, com base em pesquisas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), que é o instituto que realiza o censo brasileiro, além de inúmeras outras pesquisas em âmbito nacional e regional, houve aumento de 8,2% de entregadores, no Brasil, contando apenas os trabalhadores sem carteira assinada, ou seja, trabalho informal, atingindo em número absoluto a incrível marca de 678.527 pessoas¹³.

Salienta-se que, apesar do IBGE ser o instituto responsável pelo censo brasileiro, os dados do referido estudo não é censitário, motivo pelo qual pode ser que estes números sejam ainda maiores e se levar em consideração todos os entregadores de aplicativos e motoboys, abrangendo também os trabalhadores formais, em dezembro de 2020 foram registrados mais de 950 mil entregadores, em todo o Brasil¹⁴.

Esses números abrangem apenas entregadores e motoboys, não constando os motoristas de aplicativos (transportadores de pessoas), pois o foco deste trabalho são os trabalhadores em motocicletas, ante o maior risco sofrido por essa categoria. Mas, a título de curiosidade, se considerar os entregadores e os motoristas, o número se aproxima aos dois milhões de trabalhadores neste ramo.

¹³ LAPA, R. S. **Mercado de trabalho: conjuntura e análise**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Ministério do Trabalho. Brasília. Ipea, 2021.

¹⁴ MUNIZ, Marize. **Brasil já tem quase um milhão de motoboys e maioria é informal, diz Dieese**. Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/brasil-ja-tem-quase-um-milhao-de-motoboys-e-maioria-e-informal-diz-dieese-1011>. Acesso em: 09 dez. 2021.

Os números são realmente impressionantes. Para fins comparativos, somente o número de entregadores no Brasil representam quase um terço de toda a população do nosso país vizinho Uruguai, que conta atualmente com aproximadamente 3,4 milhões de habitantes.

Além da pandemia, a reforma trabalhista brasileira, que ocorreu no ano de 2017, por força da Lei n. 13.467 influenciou no aumento do trabalho informal, sob o argumento de modernização das atividades laborais e incentivo ao empreendedorismo. Contudo, esse empreendedorismo não funciona bem na prática, pois muitos trabalhadores que estavam vinculados a empresas com carteira assinada, ou seja, com todos os seus direitos trabalhistas e previdenciários resguardados, foram dispensados e incentivados a se inscrever como Microempreendedor Individual (MEI), que como mencionado anteriormente toda a responsabilidade do investimento no trabalho ficou com o próprio trabalhador, mas sem acréscimos em seus rendimentos.

Nota-se que, mesmo antes da pandemia já se deflagrava um movimento do Governo Federal no sentido de incentivar a informalidade do trabalho e a pandemia foi o grande gatilho para isso, conforme mencionado anteriormente na pesquisa divulgada pelo IPEA (Lapa, 2021), com o aumento de 8,2% dos entregadores de aplicativo.

Nesse mesmo estudo foi apurado que houve aumento na carga de trabalho dessa classe trabalhadora, mas o valor médio recebido por eles foi menor, o que desmente a assertiva de que quanto mais trabalho maior o rendimento.

Os impactos desses números virão com força num futuro de médio ao longo prazo, como cediço, mais da metade dos entregadores trabalham informalmente, ou seja, quase 700 mil trabalhadores em motocicletas não contribuem para a previdência social, estando à margem de benefícios previdenciários, como: auxílio por incapacidade (temporária ou permanente) ou pensão por morte, por exemplo.

Outro aspecto importante do qual os trabalhadores que abandonam seus empregos formais não sabem, é que a contribuição previdenciária pela legislação do Microempreendedor Individual (MEI), garante apenas aposentadoria por idade e no valor de um salário mínimo (Art. 21, §2, da Lei

8212/91)¹⁵, razão pela qual, quando um indivíduo troca o emprego onde recebia em média dois, três ou mais salários e passa apenas a contribuir na condição de MEI, terá benefícios em valores reduzidos ou aqueles que estavam prestes a se aposentar pelo tempo de contribuição terão sua aposentadoria postergadas para os sessenta e dois anos de idade, se mulher ou sessenta e cinco anos de idade, no caso dos homens.

III- CONCLUSÕES

Toda a falta de estrutura para o trabalhador em motocicleta, no Brasil, pelo desmonte da formalidade vinda da reforma trabalhista, em 2017, bem como pela acentuação da informalidade, por conta da pandemia do COVID-19, aliada ao aumento de pessoas exercendo essa atividade perigosa, poderá gerar dezenas de milhares de indivíduos que dependerão de benefícios assistenciais para sobreviver, acarretando perda para o Estado, já que deixará de arrecadar seus tributos e ainda deverá arcar com pagamento de benefícios assistenciais. Já o indivíduo, será ainda mais prejudicado, financeira e psicologicamente, porquanto mesmo tendo uma vida laboral produtiva, na invalidez ou idade avançada dependerá de benefícios assistenciais do Estado para manter o sustento próprio e de sua família.

Com efeito, tais características vivenciadas pelos motoboys e entregadores de aplicativos vão de encontro aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis, dos quais o Brasil é signatário, andando na contramão da agenda 2030.

Portanto, para que não se instale o caos na Seguridade Social brasileira, com a eclosão de uma crise humanitária nesse país continental, deverá haver uma guinada nas relações trabalhistas, com o retorno da formalização dos contratos de trabalho e incentivo aos trabalhadores contribuintes individuais para que efetivamente contribuam com a Previdência Social, a fim de que não sejam marginalizados quando mais precisarem da proteção do Estado.

¹⁵ BRASIL. **Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991.** Dispõe sobre o plano de custeio da previdência social e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8212cons.htm. Acesso em: 10. dez. 2021.

REFERÊNCIAS

BOTELHO, Lúcio José; GONZAGA, Hugo Norberto. **Mortalidade por Acidentes Motociclísticos: Estudo comparativo entre Santa Catarina e Brasil**. Bol. Curso Med. UFSC, 2017. Disponível em: <http://www.nexos.ufsc.br/index.php/medicina/article/view/2427/0>. Acesso em 09. dez. 2021

BRASIL. **Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991**. Dispõe sobre o plano de custeio da previdência social e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8212cons.htm. Acesso em: 10. dez. 2021.

_____. **Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014**. Acrescenta §4º ao art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para considerar perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12997.htm. Acesso em: 10. dez. 2021.

_____. **Lei nº 13.476, de 13 de julho de 2017**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 10. dez. 2021.

_____. **Emenda Constitucional nº 103, de 19 de novembro de 2019**. Altera o sistema de previdência social e estabelece regras de transição e disposições transitórias. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc103.htm. Acesso em: 10. dez. 2021.

_____. **Indicadores Brasileiros para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/>. Acesso em: 09. dez. 2021.

_____. PREVIDENCIÁRIO. ATIVIDADE ESPECIAL. MOTOBOY. 1. A periculosidade é um conceito prático-jurídico verificado, caso a caso, conforme considera a jurisprudência dos Tribunais Superiores. 2. Nesse sentido, é possível o reconhecimento de tempo especial prestado com exposição ao agente nocivo periculosidade, na atividade de motociclista, em data posterior a 05/03/1997, desde que laudo técnico comprove a permanente exposição à atividade nociva. 3. No caso concreto, não foram apresentados quaisquer subsídios de prova tendentes a evidenciar a nocividade do trabalho nos períodos postulados. Diante deste contexto fático, outra alternativa não há, senão anular a sentença e determinar o retorno dos autos à origem, para novo julgamento. (TRF4, AC 5008663-70.2016.4.04.7200, TURMA REGIONAL SUPLEMENTAR DE SC, Relator para Acórdão JOÃO BATISTA LAZZARI, juntado aos autos em 01/02/2019). Disponível em: https://jurisprudencia.trf4.jus.br/pesquisa/resultado_pesquisa.php. Acesso em: 10. dez. 2021.

_____. **Veículos em circulação em Santa Catarina – por tipo –**. Disponível em: <https://www.detran.sc.gov.br/estatisticas/veiculos>. Acesso em: 10. dez. 2021.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras: Caracterização, tendências e custos para a sociedade**. Ipea, 2015. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=26292. Acesso em: 09. dez. 2021

COLOCO, Ana Cristina; TORNICH, Gabriela. **Desprezo a normas da OMS custa 5 mil vidas e R\$ 15 bilhões ao ano.** Disponível em: <http://www.unifesp.br/reitoria/dci/entreteses>. Acesso em: 08. dez. 2021.

LAPA, R. S. **Mercado de trabalho: conjuntura e análise.** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Ministério do Trabalho. Brasília. Ipea, 2021. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/10658/1/bmt_71_trabalho.pdf. Acesso em: 09. dez. 2021.

MUNIZ, Marize. **Brasil já tem quase um milhão de motoboys e maioria é informal, diz Dieese.** Disponível em: <https://www.cut.org.br/noticias/brasil-ja-tem-quase-um-milhao-de-motoboys-e-maioria-e-informal-diz-dieese-1011>. Acesso em: 09 dez. 2021.

PIANEGONDA, Natália. **Acidentes de trânsito custam mais de R\$ 240 milhões ao SUS: Crescimento da frota de veículos agrava segurança no trânsito.** Confederação Nacional dos Transportes, 2017. Disponível em: <https://www.cnt.org.br/Imprensa/noticia/acidentes-transito-custam-mais-240-milhoes-sus-03052017>. Acesso em: 10. dez. 2021.

SCIORTINO, Kátia Aparecida; KNEBEL, Graziela; THOMÉ, Elisabeth G. R. **Doenças ocupacionais relacionadas aos motoboys - investigação sobre a relação entre as doenças ocupacionais e o trabalho dos motoboys.** Revista HCPA. Volume 25. Supl. 1, 2005.

SILVA, Daniela Wosiack da; SOARES, Darli Antonio; ANDRADE, Selma Maffei de. **Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina-PR.** D. Disponível em: http://scielo.iec.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742008000200010&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt. Acesso em: 08. dez. 2021.

SILVA, Mariéli Brum da; OLIVEIRA, Michele Braga de; FONTANA, Rosane Teresinha. **Atividade do mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos.** Revista Brasileira de Enfermagem, Brasília, 2011.