



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 1.976, DE 2021 (Do Sr. Nivaldo Albuquerque)

Dispõe sobre o enquadramento dos serviços de motorista de aplicativo como Contrato de Trabalho Intermítente; altera o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

DESPACHO:
APENSE-SE À(AO) PL-3577/2020.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

PUBLICAÇÃO INICIAL Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI N° , DE 2021.

(Do Sr. Nivaldo Albuquerque)

Dispõe sobre o enquadramento dos serviços de motorista de aplicativo como Contrato de Trabalho Intermitente; altera o Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Ficam reconhecidos como Contrato de Trabalho Intermitente, enquadrando-se no §3º do art. 443 do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, os serviços referenciados no inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e as atividades referenciadas na Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009, desde que cumpridos os requisitos desta Lei.

Art. 2º São considerados motoristas de aplicativo, para os fins desta lei:

I- os condutores e motoristas que atuam no transporte remunerado privado de passageiros, qualquer que seja o meio de transporte, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

II- os condutores e motoristas que atuam nos serviços de entrega de mercadorias, comidas, alimentos, remédios e congêneres, qualquer que seja o meio de transporte, para a realização de entregas individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

III- os condutores de motocicletas e motonetas que prestam os serviços aludidos nos incisos anteriores deste artigo.

Art. 3º Os serviços de motorista de aplicativo são enquadrados como Contrato de Trabalho Intermitente, em conformidade com o §3º do art. 443 do



Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, desde que seja cumprida carga horária igual ou superior a 96 (noventa e seis) horas mensais.

§ 1º A aferição da carga horária será feita por meio do aplicativo/sistema utilizado pela empresa empregadora no serviço prestado aos clientes e que é utilizado pelos condutores/motoristas.

§ 2º O tempo que o condutor/motorista se encontra logado ao sistema/aplicativo, em situação disponível para a prestação dos serviços, à espera dos clientes da empresa, é considerado período de trabalho.

§ 3º No cômputo da carga horária será considerado o seguinte somatório:

I- tempo que o condutor/motorista se encontra logado ao sistema/aplicativo, à disponibilidade da empresa para a prestação dos serviços, ou seja, à espera dos passageiros ou das mercadorias para transporte; acrescido do

II- tempo que o condutor/motorista se encontra logado ao sistema/aplicativo, em situação em que está transportando passageiros ou mercadorias.

Art. 4º O empregador estará obrigado a disponibilizar o contrato de trabalho, bem como o recibo de pagamento a que se refere o §7º do Artigo 452-A do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, via aplicativo, ou por meio de sítio na internet, sendo que os documentos deverão conter autenticação eletrônica que possibilitará a verificação de sua validade, veracidade e legitimidade por meio de mecanismo de validação que estará disponível em página da internet mantida pelo empregador;

Art. 5º A Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, instituída pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte Seção IV-B no Capítulo I do Título III:

“Seção IV-B

Do serviço de motorista de aplicativo

Art. 235-I. Os motoristas de aplicativo terão os direitos assegurados por esta Consolidação, enquadrados como



* C D 2 1 6 0 5 7 9 8 6 6 0 *



Contrato de Trabalho Intermitente, em conformidade com o §3º do art. 443.

Parágrafo Único – São considerados motoristas de aplicativo, para os fins deste artigo:

I- os condutores e motoristas que atuam no transporte remunerado privado de passageiros, qualquer que seja o meio de transporte, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

II- os condutores e motoristas que atuam nos serviços de entrega de mercadorias, comidas, alimentos, remédios e congêneres, qualquer que seja o meio de transporte, para a realização de entregas individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

III- os condutores de motocicletas e motonetas que prestem os serviços aludidos nos incisos I e II deste artigo.”
(NR)

Art. 6º Acrescentem-se os parágrafos 1º e 2º ao artigo 452-A do Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

"Art. 452-A

§ 1º No que se refere ao serviço de motorista de aplicativo referenciado no Artigo 235-I, o registro do valor da hora de trabalho mencionado no caput deste artigo se dará por meio da anotação, nos documentos cabíveis, da seguinte declaração: “Declaramos que o valor da hora de trabalho é



calculado, ao final do mês, em função do montante destinado ao motorista em relação aos valores pagos pelos clientes, sendo sempre igual ou superior ao valor horário do salário-mínimo”.

§ 2º Ao serviço de motorista de aplicativo referenciado no Artigo 235-I não são aplicáveis os dispositivos constantes deste artigo relativos à convocação do empregado para a prestação de serviços.” (NR)

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A quantidade de brasileiros cujas vidas estão atreladas a **aplicativos de transporte e entrega** cresce a cada ano. Para se ter uma ideia de grandeza deste segmento hoje no país, basta atentar para as seguintes informações:

- Em abril/2019, segundo a Agência Estado, aplicativos como Uber e Ifood eram fonte de renda de quase 4 milhões de brasileiros¹;
- Nessa época, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística mostrou que aplicativos (apps) de entrega e de transporte já eram o maior “empregador” do Brasil²;
- Uma comparação realizada pela Agência Estado mostrou que, se formassem uma empresa única, esses apps teriam 35 vezes mais funcionários que os Correios, maior estatal do Brasil em número de empregados³;

¹ <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativos-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-autonomos,70002807079> – acessado em 12/05/2021.

² <https://machine.global/motoristas-de-aplicativo-no-brasil/> – acessado em 12/05/2021.

³ <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,aplicativos-como-uber-e-ifood-sao-fonte-de-renda-de-quase-4-milhoes-de-autonomos,70002807079> – acessado em 12/05/2021.



LexEdit
* C D 2 1 6 0 5 7 9 8 6 6 0 0 *

- A Uber, em agosto/2020, registrou que possuía 1 milhão de motoristas/entregadores parceiros no Brasil⁴;
- Em janeiro/2020, a 99, concorrente da Uber, contava com 600 mil motoristas parceiros⁵.

É inegável que o uso intenso da tecnologia da informação trouxe vantagens ao mercado consumidor, ao reduzir o custo das entregas (delivery) e ao diminuir os preços do transporte de passageiros. Porém, como efeito colateral, sugeriram novas formas de trabalho precarizadas em direitos e em regulamentação. Como indicadores dessa precarização, podemos citar:

- 72,1% dos motoristas de aplicativos não contribuem para a Previdência, apesar de existir a possibilidade de efetuarem o recolhimento como microempreendedor individual. O principal motivo: não sobra dinheiro para o investimento em aposentadoria⁶. Como consequência dessa situação, 1) os trabalhadores ficam desamparados em caso de acidentes e em períodos de doenças e 2) sem perspectivas de aposentadoria;
- Esses trabalhadores não contam com assistência financeira temporária, como o seguro-desemprego, que poderia ser acionado no caso de demissão, a exemplo do que acontece na relação de emprego formal;
- Os prestadores de serviços vinculados aos aplicativos não contam com os direitos constitucionais relativos ao Fundo de Garantia, décimo terceiro, férias, descanso semanal remunerado.

É de se observar também que o trabalho precarizado, em termos de direitos e de regulamentação, não é um assunto exclusivamente brasileiro. Esse tipo de prestação de serviços, intermediado por aplicativos e baseado em

⁴ <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/> – acessado em 12/05/2021.

⁵ <https://99app.com/newsroom/99-atinge-marca-de-1-bilhao-de-corridas/#:~:text=SOBRE%20A%2099&text=O%20aplicativo%20conecta%20mais%20de,de%201.600%20cidades%20no%20Brasil> – acessado em 12/05/2021.

⁶

https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/02/23/internas_economia,829826/número-de-motoristas-por-aplicativo-cresceu-136-de-2012-a-2019.shtml – acessado em 12/05/2021.



* C D 2 1 6 0 5 7 9 8 6 6 0 0 *
LexEdit

plataformas digitais, ocorre em escala mundial e possui sempre uma grande empresa como gerenciadora/controladora (Uber, Cabify, 99, Ifood, etc.).

Como sempre acontece, novas formas de trabalho frente a leis trabalhistas concebidas em épocas anteriores acabam por demandar o Poder Judiciário que, nesses casos, termina por exercer papel legislativo, a fim de resolver, nem que seja temporariamente, as situações em conflito.

Diante desse cenário, o Reino Unido, por meio de decisão da Suprema Corte, decidiu no processo “*Uber x motoristas*” que:

- os motoristas têm vínculos trabalhistas com a Uber e não são trabalhadores autônomos. Por isso, têm direito a salário-mínimo, aposentadoria e férias remuneradas⁷;
- os motoristas da Uber são considerados “trabalhadores” (*workers*) e, portanto, devem receber os benefícios sociais correspondentes.

De acordo com especialistas, vários aspectos ligados aos serviços dos motoristas de aplicativos foram analisados pela Suprema Corte Britânica para chegar à sentença. No entendimento da Corte, **existe clara subordinação na relação “trabalhadores x empresas de aplicativos”**, visto que:

- **A empresa fixa a forma como o trabalho é executado** – A Uber determina, de forma unilateral, como o trabalho deve ser realizado, pois é ela quem fixa os termos de uso e os procedimentos a serem seguidos pelos trabalhadores;
- **Há subordinação dos motoristas às regras definidas pela empresa** – os trabalhadores não têm poderes de decisão, somente acatam ordens – Os motoristas, como regra geral, não decidem se aceitam ou não as viagens, visto que as informações são ocultadas pela Uber. Nesse caso, o motorista só sabe para onde vai quando o passageiro já está no carro. Essa ocultação de informações retira do motorista sua capacidade de decisão acerca

⁷ <https://www.conjur.com.br/2021-fev-19/suprema-corte-britanica-reconhece-vinculo-emprego-uber> - acessado em 13/05/2021



* CD216057986600*

de aceitar ou rejeitar o serviço, muitas vezes o obrigando a se deslocar para lugares considerados perigosos.

- **A empresa exerce controle sobre a remuneração dos trabalhadores** – A Uber determina unilateralmente os valores pagos aos trabalhadores, pois ela fixa os preços das viagens e controla os pagamentos;
- **Há sistema de punição, típico de relações em que existe subordinação** - A Uber cria e aplica regras relativas a taxas de aceitação e de cancelamento. Esses parâmetros são **impostos** aos motoristas e, se não cumpridos, geram punições (de simples alertas até suspensão);
- **Existe processo de avaliação de desempenho, gerando suspensão e demissão, mostrando mais uma vez relação de subordinação** - A Uber controla fortemente a forma como os motoristas desempenham suas funções. Para tanto, é utilizado um sistema de ranqueamento por meio do qual os motoristas têm seu desempenho avaliado. Nesse sistema, notas abaixo de determinado parâmetro estabelecido unilateralmente pela Uber levam à suspensão e à dispensa.

As decisões da Suprema Corte Britânica acerca da relação “Uber x motoristas” expõem uma situação vivida no mundo inteiro que precisa ser enfrentada – o surgimento de novas modalidades de trabalho que se confrontam com leis trabalhistas concebidas em momentos históricos diferentes. Nesses casos, as novas relações criadas precisam de regulação, nem que seja mínima, a fim de assegurar direitos e proteger os trabalhadores e, consequentemente, suas famílias.

Nesse contexto, e com foco na realidade brasileira, houve em 2017 a aprovação da Reforma Trabalhista que instituiu o **Contrato de Trabalho Intermitente**, modalidade de contrato criado especialmente para acomodar situações como as vividas pelos trabalhadores de aplicativos nos quais a prestação de serviços, com subordinação, não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade. Nesta



* CD216057986600*

modalidade de contrato são respeitados os direitos dos trabalhadores assegurados no Artigo 7º da Constituição Federal, possibilitando, dentro dos limites constitucionais, uma série de simplificações na relação empregador/empregado.

Com relação ao enquadramento dos motoristas de aplicativos no Contrato de Trabalho Intermitente, o Quadro-1, a seguir, resume os principais pontos propostos por este Projeto de Lei.

Quadro 1 - Principais pontos propostos por este Projeto de Lei

Quem é considerado motorista de aplicativo para efeito deste Projeto de Lei?

- os condutores e motoristas que atuam no transporte remunerado privado de passageiros, qualquer que seja o meio de transporte (carro, moto, motoneta), para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;
- os condutores e motoristas que atuam nos serviços de entrega (delivery) de mercadorias, comidas, alimentos, remédios e congêneres, qualquer que seja o meio de transporte (carro, moto, motoneta), para a realização de entregas individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;
- os condutores de motocicletas e motonetas que prestam os serviços citados nos itens anteriores.

Quais os direitos assegurados ao enquadrar os motoristas de aplicativo no Contrato de Trabalho Intermitente?

Além da remuneração, o empregado receberá o pagamento imediato das seguintes parcelas:

- férias proporcionais com acréscimo de um terço;
- décimo terceiro salário proporcional;
- repouso semanal remunerado; e
- adicionais legais.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nivaldo Albuquerque
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216057986600>



* C D 2 1 6 0 5 7 9 8 6 6 0 * LexEdit

Quais as exigências que devem ser cumpridas pelo motorista de aplicativo para garantir o enquadramento no Contrato de Trabalho Intermitente?

Para ser enquadrado no Contrato de Trabalho Intermitente o motorista deverá cumprir carga horária igual ou superior a 96 (noventa e seis) horas mensais.

Para o cálculo da carga horária, será considerado o seguinte somatório:

- I - tempo que o condutor/motorista se encontra logado ao sistema/aplicativo, à disponibilidade da empresa para a prestação dos serviços, ou seja, à espera dos passageiros ou das mercadorias para transporte; acrescido do
- II - tempo que o condutor/motorista se encontra logado ao sistema/aplicativo, em situação em que está transportando passageiros ou mercadorias.

Como será disponibilizada a folha de pagamento dos motoristas de aplicativo?

O empregador estará obrigado a disponibilizar via aplicativo (celular, tablet), ou por meio de sítio na internet, o contrato de trabalho e a folha de pagamento. Estes documentos terão uma autenticação eletrônica e será possível verificar sua autenticidade em página da internet mantida pelo empregador.

Os motoboys e mototaxistas também serão beneficiados por este Projeto de Lei?

Sim! Se eles estiverem trabalhando em serviços de transporte de passageiros ou entrega (delivery) para empresas que prestam serviços para usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.



* C D 2 1 6 0 5 7 9 8 6 6 0 * LexEdit

Importante destacar que a **regulação dos serviços de motorista de aplicativo é fator positivo para trabalhadores, empresas, Governo e sociedade:**

- Para os **trabalhadores**, o enquadramento no Contrato de Trabalho Intermítente traz a proteção da seguridade social, que os ampara em casos de acidentes ou doenças profissionais (auxílio-doença, aposentadoria por invalidez, auxílio acidente, pensão por morte). Prevê o recolhimento do FGTS, que se constitui em proteção, nos períodos de desemprego, e em poupança para aquisição da casa própria. Também proporciona a perspectiva de aposentadoria com valores superiores ao Benefício de Prestação Continuada (BPC);
- Para as **empresas**, há mais segurança jurídica – Nos dias atuais, cresce exponencialmente no Brasil os processos reivindicando vínculo trabalhista dos motoristas com as empresas que se utilizam de plataformas digitais para a prestação de serviços a usuários previamente cadastrados. Nesse cenário, ao enquadrar os serviços na modalidade de Contrato de Trabalho Intermítente, a empresa passa a contar com mais segurança jurídica e tem seus empregados registrados num contato de trabalho mais adequado ao seu modelo de negócios;
- Para o **Governo** há diversos ganhos:
 - Ingresso de recursos nos cofres da Previdência, aliviando déficits e pressões orçamentárias, pois haverá ingresso de contribuições tanto da parte do empregador quanto da parte do empregado. Nesse cenário, as aposentadorias passam a ser pagas pelos contribuintes. O outro cenário que se vislumbra, e que resta ao trabalhador que não tem condições de recolher para a Previdência, é fazer uso do BPC e, neste caso, o Governo terá de bancar os benefícios, utilizando-se de recursos oriundos de outras fontes que serão destinados a cobrir déficits criados pela falta de contribuição;



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Nivaldo Albuquerque
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216057986600>

10



- O ingresso de valores no FGTS disponibiliza recursos para o Governo financiar obras, projetos e programas habitacionais;
 - A formalização representa menos custos com programas de transferência de renda, pois permite maior controle sobre os beneficiários, visto que atualmente há muitos casos de pessoas que trabalham na informalidade e, apesar de terem renda, se utilizam indevidamente dos programas sociais governamentais.
 - Para a **sociedade**, notadamente para as famílias, podem ser destacados os seguintes efeitos positivos:
 - a assistência aos motoristas, em caso de acidente de trabalho ou doenças profissionais (por meio do auxílio-doença, aposentadoria por invalidez, auxílio acidente, pensão por morte), garante segurança alimentar aos membros da família, evitando o desamparo de crianças, o trabalho infantil e a evasão escolar;
 - em períodos de desemprego, o FGTS e o seguro-desemprego permitem às famílias a manutenção de uma estabilidade mínima, diminuindo o estresse que ocorre em épocas de pressão financeira, garantindo níveis mínimos de normalidade até a obtenção de outro emprego ou outra fonte de renda.

Dessa forma, considerando todos os aspectos positivos advindos do enquadramento do serviço de motorista de aplicativo no Contrato de Trabalho Intermítente, contamos com a colaboração dos Nobre Pares para a aprovação deste importante Projeto Lei.

Sala das Sessões, de de 2021.

**Deputado NIVALDO ALBUQUERQUE
PTB/AL**



LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL
Seção de Legislação Citada - SELEC

**CONSTITUIÇÃO
DA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
1988**

PREÂMBULO

Nós, representantes do povo brasileiro, reunidos em Assembléia Nacional Constituinte para instituir um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias, promulgamos, sob a proteção de Deus, a seguinte Constituição da República Federativa do Brasil.

**TÍTULO II
DOS DIREITOS E GARANTIAS FUNDAMENTAIS**

**CAPÍTULO II
DOS DIREITOS SOCIAIS**

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. ([Artigo com redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015](#))

Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

I - relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa, nos termos de lei complementar, que preverá indenização compensatória, dentre outros direitos;

II - seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário;
 III - fundo de garantia do tempo de serviço;

IV - salário mínimo, fixado em lei, nacionalmente unificado, capaz de atender às suas necessidades vitais básicas e às de sua família com moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social, com reajustes periódicos que lhe preservem o poder aquisitivo, sendo vedada sua vinculação para qualquer fim;

V - piso salarial proporcional à extensão e à complexidade do trabalho;

VI - irredutibilidade do salário, salvo o disposto em convenção ou acordo coletivo;

VII - garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável;

VIII - décimo terceiro salário com base na remuneração integral ou no valor da aposentadoria;

- IX - remuneração do trabalho noturno superior à do diurno;
- X - proteção do salário na forma da lei, constituindo crime sua retenção dolosa;
- XI - participação nos lucros, ou resultados, desvinculada da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa, conforme definido em lei;
- XII - salário-família pago em razão do dependente do trabalhador de baixa renda nos termos da lei; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998*)
- XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho;
- XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva;
- XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos;
- XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinqüenta por cento à do normal;
- XVII - gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal;
- XVIII - licença à gestante, sem prejuízo do emprego e do salário, com a duração de cento e vinte dias;
- XIX - licença-paternidade, nos termos fixados em lei;
- XX - proteção do mercado de trabalho da mulher, mediante incentivos específicos, nos termos da lei;
- XXI - aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de trinta dias, nos termos da lei;
- XXII - redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança;
- XXIII - adicional de remuneração para as atividades penosas, insalubres ou perigosas, na forma da lei;
- XXIV - aposentadoria;
- XXV - assistência gratuita aos filhos e dependentes desde o nascimento até 5 (cinco) anos de idade em creches e pré-escolas; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006*)
- XXVI - reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho;
- XXVII - proteção em face da automação, na forma da lei;
- XXVIII - seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa;
- XXIX - ação, quanto aos créditos resultantes das relações de trabalho, com prazo prescricional de cinco anos para os trabalhadores urbanos e rurais, até o limite de dois anos após a extinção do contrato de trabalho; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000*)
- a) (*Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000*)
- b) (*Alínea revogada pela Emenda Constitucional nº 28, de 2000*)
- XXX - proibição de diferença de salários, de exercício de funções e de critério de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil;
- XXXI - proibição de qualquer discriminação no tocante a salário e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência;
- XXXII - proibição de distinção entre trabalho manual, técnico e intelectual ou entre os profissionais respectivos;
- XXXIII - proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de dezoito e de qualquer trabalho a menores de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de quatorze anos; (*Inciso com redação dada pela Emenda Constitucional nº 20, de 1998*)
- XXXIV - igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo empregatício permanente e o trabalhador avulso.
- Parágrafo único. São assegurados à categoria dos trabalhadores domésticos os direitos previstos nos incisos IV, VI, VII, VIII, X, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XXI, XXII, XXIV, XXVI, XXX, XXXI e XXXIII e, atendidas as condições estabelecidas em lei e observada a simplificação do cumprimento das obrigações tributárias, principais e acessórias, decorrentes da relação de trabalho e suas peculiaridades, os previstos nos incisos I, II, III, IX,

XII, XXV e XXVIII, bem como a sua integração à previdência social. ([Parágrafo único com redação dada pela Emenda Constitucional nº 72, de 2013](#))

Art. 8º É livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte:

I - a lei não poderá exigir autorização do Estado para a fundação de sindicato, ressalvado o registro no órgão competente, vedadas ao poder público a interferência e a intervenção na organização sindical;

II - é vedada a criação de mais de uma organização sindical, em qualquer grau, representativa de categoria profissional ou econômica, na mesma base territorial, que será definida pelos trabalhadores ou empregadores interessados, não podendo ser inferior à área de um Município;

III - ao sindicato cabe a defesa dos direitos e interesses coletivos ou individuais da categoria, inclusive em questões judiciais ou administrativas;

IV - a assembléia geral fixará a contribuição que, em se tratando de categoria profissional, será descontada em folha, para custeio do sistema confederativo da representação sindical respectiva, independentemente da contribuição prevista em lei;

V - ninguém será obrigado a filiar-se ou a manter-se filiado a sindicato;

VI - é obrigatória a participação dos sindicatos nas negociações coletivas de trabalho;

VII - o aposentado filiado tem direito a votar e ser votado nas organizações sindicais;

VIII - é vedada a dispensa do empregado sindicalizado a partir do registro da candidatura a cargo de direção ou representação sindical e, se eleito, ainda que suplente, até um ano após o final do mandato, salvo se cometer falta grave nos termos da lei.

Parágrafo único. As disposições deste artigo aplicam-se à organização de sindicatos rurais e de colônias de pescadores, atendidas as condições que a lei estabelecer.

.....
.....

DECRETO-LEI N° 5.452, DE 1º DE MAIO DE 1943

Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, usando da atribuição que lhe confere o art. 180 da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Fica aprovada a Consolidação das Leis do Trabalho, que a este decreto-lei acompanha, com as alterações por ela introduzidas na legislação vigente.

Parágrafo único. Continuam em vigor as disposições legais transitórias ou de emergência, bem como as que não tenham aplicação em todo o território nacional.

Art. 2º O presente decreto-lei entrará em vigor em 10 de novembro de 1943.

Rio de Janeiro, 1 de maio de 1943, 122º da Independência e 55º da República.

GETÚLIO VARGAS.
Alexandre Marcondes Filho.

CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO

.....

TÍTULO III DAS NORMAS ESPECIAIS DE TUTELA DO TRABALHO

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES ESPECIAIS SOBRE DURAÇÃO E CONDIÇÕES DE TRABALHO

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional Empregado

(Seção acrescida pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação da denominação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação)

Art. 235-G. É permitida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas nesta Lei. (*Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, com redação dada pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação*)

Art. 235-H. (*Artigo acrescido pela Lei nº 12.619, de 30/4/2012, e revogado pela Lei nº 13.103, de 2/3/2015, publicada no DOU de 3/3/2015, em vigor 45 dias após a publicação*)

Seção V Do Serviço Ferroviário

Art. 236. No serviço ferroviário - considerado este o de transporte em estradas de ferro abertas ao tráfego público, compreendendo a administração, construção, conservação e remoção das vias férreas e seus edifícios, obras-de-arte, material rodante, instalações complementares e acessórias, bem como o serviço de tráfego, de telegrafia, telefonia e funcionamento de todas as instalações ferroviárias – aplicam-se os preceitos especiais constantes desta Seção.

TÍTULO IV DO CONTRATO INDIVIDUAL DO TRABALHO

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 443. O contrato individual de trabalho poderá ser acordado tácita ou expressamente, verbalmente ou por escrito, por prazo determinado ou indeterminado, ou para prestação de trabalho intermitente. (*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 13.467, de 13/7/2017, publicada no DOU de 14/7/2017, em vigor 120 dias após a publicação*)

§ 1º Considera-se como de prazo determinado o contrato de trabalho cuja vigência dependa de termo prefixado ou da execução de serviços especificados ou ainda da realização de certo acontecimento suscetível de previsão aproximada. (*Parágrafo único transformado em § 1º pelo Decreto-Lei nº 229, de 28/2/1967*)

§ 2º O contrato por prazo determinado só será válido em se tratando:

- a) de serviço cuja natureza ou transitoriedade justifique a predeterminação do prazo;
- b) de atividades empresariais de caráter transitório;
- c) de contrato de experiência. (*Parágrafo acrescido pelo Decreto-Lei nº 229, de 28/2/1967*)

§ 3º Considera-se como intermitente o contrato de trabalho no qual a prestação de serviços, com subordinação, não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, independentemente do tipo de atividade do empregado e do empregador, exceto para os aeronautas, regidos por legislação própria. ([Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.467, de 13/7/2017, publicada no DOU de 14/7/2017, em vigor 120 dias após a publicação](#))

Art. 444. As relações contratuais de trabalho podem ser objeto de livre estipulação das partes interessadas em tudo quanto não contravenha às disposições de proteção ao trabalho, aos contratos coletivos que lhes sejam aplicáveis e às decisões das autoridades competentes.

Parágrafo único. A livre estipulação a que se refere o *caput* deste artigo aplica-se às hipóteses previstas no art. 611-A desta Consolidação, com a mesma eficácia legal e preponderância sobre os instrumentos coletivos, no caso de empregado portador de diploma de nível superior e que perceba salário mensal igual ou superior a duas vezes o limite máximo dos benefícios do Regime Geral de Previdência Social. ([Parágrafo único acrescido pela Lei nº 13.467, de 13/7/2017, publicada no DOU de 14/7/2017, em vigor 120 dias após a publicação](#))

Art. 452. Considera-se por prazo indeterminado todo contrato que suceder, dentro de 6 (seis) meses, a outro contrato por prazo determinado, salvo se a expiração deste dependeu da execução de serviços especializados ou da realização de certos acontecimentos.

Art. 452-A. O contrato de trabalho intermitente deve ser celebrado por escrito e deve conter especificamente o valor da hora de trabalho, que não pode ser inferior ao valor horário do salário mínimo ou àquele devido aos demais empregados do estabelecimento que exerçam a mesma função em contrato intermitente ou não.

§ 1º O empregador convocará, por qualquer meio de comunicação eficaz, para a prestação de serviços, informando qual será a jornada, com, pelo menos, três dias corridos de antecedência.

§ 2º Recebida a convocação, o empregado terá o prazo de um dia útil para responder ao chamado, presumindo-se, no silêncio, a recusa.

§ 3º A recusa da oferta não descharacteriza a subordinação para fins do contrato de trabalho intermitente.

§ 4º Aceita a oferta para o comparecimento ao trabalho, a parte que descumprir, sem justo motivo, pagará à outra parte, no prazo de trinta dias, multa de 50% (cinquenta por cento) da remuneração que seria devida, permitida a compensação em igual prazo.

§ 5º O período de inatividade não será considerado tempo à disposição do empregador, podendo o trabalhador prestar serviços a outros contratantes.

§ 6º Ao final de cada período de prestação de serviço, o empregado receberá o pagamento imediato das seguintes parcelas:

- I - remuneração;
- II - férias proporcionais com acréscimo de um terço;
- III - décimo terceiro salário proporcional;
- IV - repouso semanal remunerado; e
- V - adicionais legais.

§ 7º O recibo de pagamento deverá conter a discriminação dos valores pagos relativos a cada uma das parcelas referidas no § 6º deste artigo.

§ 8º O empregador efetuará o recolhimento da contribuição previdenciária e o depósito do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço, na forma da lei, com base nos valores pagos no período mensal e fornecerá ao empregado comprovante do cumprimento dessas obrigações.

§ 9º A cada doze meses, o empregado adquire direito a usufruir, nos doze meses subsequentes, um mês de férias, período no qual não poderá ser convocado para prestar serviços pelo mesmo empregador. ([Artigo acrescido pela Lei nº 13.467, de 13/7/2017, publicada no DOU de 14/7/2017, em vigor 120 dias após a publicação](#))

Art. 453. No tempo de serviço do empregado, quando readmitido, serão computados os períodos, ainda que não contínuos, em que tiver trabalhado anteriormente na empresa, salvo se houver sido despedido por falta grave, recebido indenização legal ou se aposentado espontaneamente. (*“Caput” do artigo com redação dada pela Lei nº 6.204, de 29/4/1975*)

§ 1º (Declarado constitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADIN N.º 1.770-4, publicada no DO de 20/10/2006)

§ 2º (Declarado constitucional, em controle concentrado, pelo Supremo Tribunal Federal, pela ADIN N.º 1.721-3, publicada no DO de 20/10/2006)

LEI N° 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Seção I Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando- se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (*Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018*)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

Seção II **Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana**

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

LEI Nº 12.009, DE 29 DE JULHO DE 2009

Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, para dispor sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto- frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transportes de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta, dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas - moto-frete -, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

Art. 2º Para o exercício das atividades previstas no art. 1º, é necessário:

- I - ter completado 21 (vinte e um) anos;
- II - possuir habilitação, por pelo menos 2 (dois) anos, na categoria;
- III - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do

Contran;

IV - estar vestido com colete de segurança dotado de dispositivos retrorrefletivos, nos termos da regulamentação do Contran.

Parágrafo único. Do profissional de serviço comunitário de rua serão exigidos ainda os seguintes documentos:

- I - carteira de identidade;
 - II - título de eleitor;
 - III - cédula de identificação do contribuinte - CIC;
 - IV - atestado de residência;
 - V - certidões negativas das varas criminais;
 - VI - identificação da motocicleta utilizada em serviço.
-

FIM DO DOCUMENTO