



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 806, DE 2023

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

AUTORIA: Senadora Jussara Lima (PSD/PI)



[Página da matéria](#)

PROJETO DE LEI Nº , DE 2023.

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



SF/23512.70531-02

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 entregador e motorista 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 bicicletas, motocicletas e motonetas que prestam os serviços aludidos nos incisos anteriores deste artigo.

Art. 3º Os serviços de entregador e 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 entregador e motorista de aplicativo

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



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

Parágrafo Único – São considerados entregadores e 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 bicicletas, 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 entregador e 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 entregador e 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.



SF/23512.70531-02

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;

- 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 *precarizados em direitos e em regulamentação*. Como indicadores dessa precarização, podemos citar:

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.

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.



- 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 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.

6

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

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



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 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 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, segue, resume os principais pontos propostos por este Projeto de Lei.

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.

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.

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

- para os trabalhadores, o enquadramento no Contrato de Trabalho Intermitente 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 motorista 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 Intermitente, 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;



- 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 Intermitente, contamos com a colaboração dos Nobre Pares para a aprovação deste importante Projeto Lei.

Sala das Sessões

Senadora JUSSARA LIMA

LEGISLAÇÃO CITADA

- Constituição de 1988 - CON-1988-10-05 - 1988/88

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:constituicao:1988;1988>

- art7

- Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943 - Consolidação das Leis do Trabalho (CLT);

CLT - 5452/43

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:decreto.lei:1943;5452>

- art443_par3

- art452-1

- art452-1_par7

- Lei nº 12.009, de 29 de Julho de 2009 - Lei do Mototáxi e Motoboy - 12009/09

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2009;12009>

- Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012 - Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

Lei de Mobilidade Urbana - 12587/12

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012;12587>

- art4_cpt_inc10