



UniFANAP
CENTRO UNIVERSITÁRIO

CENTRO UNIVERSITÁRIO NOSSA SENHORA APARECIDA – UNIFANAP

COORDENAÇÃO DO CURSO DE DIREITO

LUCAS RIBEIRO DE CASTRO

A CONTEMPORANEIDADE E O DIREITO DO TRABALHO:

UBERIZAÇÃO E RELAÇÕES CONTRATUAIS

APARECIDA DE GOIÂNIA

2020



UniFANAP
CENTRO UNIVERSITÁRIO

LUCAS RIBEIRO DE CASTRO

A CONTEMPORANEIDADE E O DIREITO DO TRABALHO:

UBERIZAÇÃO E RELAÇÕES CONTRATUAIS

Artigo apresentado à Banca Examinadora do Centro Universitário Nossa Senhora Aparecida – UNIFANAP como exigência parcial para obtenção do grau de bacharel em Direito

Orientadora: Prof^ª. Ma. Núbia da Silva Ferreira de Medeiros

APARECIDA DE GOIÂNIA

2020



UniFANAP
CENTRO UNIVERSITÁRIO

LUCAS RIBEIRO DE CASTRO

A CONTEMPORANEIDADE E O DIREITO DO TRABALHO:

UBERIZAÇÃO E RELAÇÕES CONTRATUAIS

Aparecida de Goiânia _____ / _____ /2020

Banca Examinadora:

.....

Orientadora: Prof. Ma. Núbia da Silva Ferreira de Medeiros

.....

Prof. Especialista Ana Paula Chaves Amador

.....

Prof. (Titulação e nome do professor orientador)

APARECIDA DE GOIÂNIA

2020



RESUMO

A presente pesquisa pretende abordar a atividade laboral que utiliza aplicativos como forma de comunicação e se há reconhecimento do vínculo empregatício, e sua aceitação no mundo jurídico. Verifica-se que, inúmeras pessoas aderiram ao trabalho via aplicativos, seja de transporte de pessoas, seja de alimentos, por estar desempregado ou para complementar a renda. No ano de 2020, essa procura se intensificou com a pandemia mundial do Covid-19, momento em que diversas pessoas perderam seu emprego. Neste cenário, o primeiro título demonstra o percurso da legalização do táxi e do moto táxi e seus conflitos laborais. No segundo título, aprestam-se os riscos a que o prestador está submetido, não só fisicamente como materialmente. E no terceiro título, apresenta a legislação que reconhece o vínculo laboral, além da legislação comparada que mantém a mesma interpretação e entendimento do Tribunal Superior Do Trabalho brasileiro. Utilizou-se a técnica de pesquisa histórica, as reportagens jornalísticas e a jurisprudência, utilizando como métodos de pesquisa o indutivo e o dedutivo.

PALAVRAS-CHAVE: Aplicativo. Plataforma digital. Vínculo Empregatício. Prestador de serviço.

ABSTRACT

This research intends to address the work activity that uses applications as a form of communication and whether there is recognition of the employment relationship, and its acceptance in the legal world. It appears that, countless people joined the work via applications, be it transporting people or food, because they are unemployed or to supplement their income. In the year 2020, this demand intensified with the global pandemic of Covid-19, a time when several people lost their jobs. In this scenario, the first title demonstrates the path of legalization of taxi and moto taxi and their labor conflicts. In the second title, the risks to which the provider is submitted are read, not only physically but also materially. And in the third title, it presents the legislation that recognizes the employment relationship, in addition to the comparative legislation that maintains the same interpretation and understanding of the Brazilian Superior Labor Court. Historical research technique, journalistic reports and jurisprudence were used, using inductive and deductive methods as research methods.

KEYWORDS: App. Digital platform. Employment Link. Service provider.



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	5
1 ASPECTOS HISTÓRICOS	6
2 OS RISCOS QUE A ATIVIDADE CERCA	12
3 A DESARMONIA DE INTERPRETAÇÕES	20
CONSIDERAÇÕES FINAIS	29
REFERÊNCIAS	30



INTRODUÇÃO

A pesquisa bibliográfica pretende apresentar relação contratual e a existência ou não de vínculo empregatício na justiça atual entre os prestadores de serviço que utilizam a plataforma digital como meio de comunicação. Observa-se que as empresas que utilizam tais aplicativos chegaram ao mundo jurídico com a intenção de promover liberdade e dinâmica nas relações laborais cujo intuito é facilitar as escolhas de horário em seus deslocamentos, ou ainda favorecer a rapidez na entrega de produtos, além de promover relação de emprego para aquelas pessoas que buscam completar a renda. Com a pandemia denominada Covid-19, e a redução do número de empregos formais essa forma de trabalho informal trouxe renda para algumas famílias substituindo assim a relação laboral tradicional.

Após os primeiros contágios da doença supracitada, inúmeras pessoas perderam seu emprego formal, pois houve lockdown e os bares, restaurantes, casas de diversão foram fechadas trazendo desemprego. Tal fato provocou uma busca por atividades informais e a migração para o uso de plataformas digitais, que com a determinação de isolamento social houve um crescimento estrondoso, todavia, não levaram em consideração as garantias sociais dos prestadores de serviço submetidos a essa forma de trabalho, o que trouxe danos físicos e materiais aqui apresentados.

No entanto, mesmo que a prática dessa atividade laboral seja comum entre vários trabalhadores, há imprecisão sobre a relação contratual e o então vínculo empregatício entre os prestadores de serviços e as empresas que detêm tal plataforma digital. Para algumas situações há interpretação da presença do vínculo laboral, e em outras ocasiões esse vínculo é afastado dos órgãos jurisdicionais. Tal carência de senso comum está instalada no entendimento dos órgãos superiores, ou seja, as sentenças proferidas em primeiro grau reconhece o vínculo empregatício, entretanto, no segundo grau este reconhecimento deixa de ser reconhecido.

A falta de harmonia é o real motivo da pesquisa, isso visto que, a oposição de não reconhecimento do vínculo empregatício gera diariamente aumento na demanda jurídica, danos materiais e insegurança aos prestadores. Neste sentido, examina-se desde a relação laboral dos taxistas e moto taxistas até a entrada das plataformas digitais como meio de comunicação e facilidade de comunicação e transporte. Os taxistas e moto taxistas enfrentaram dura batalha por reconhecimento, além dos riscos inseridos de maneira visível e



ocultos dentro da atividade, busca-se analisar os posicionamentos das decisões judiciais proferidas até esse instante. Utilizou-se da técnica de pesquisa histórica, as reportagens jornalísticas e a jurisprudência, utilizando como métodos de pesquisa o indutivo e o dedutivo.

O trabalho foi dividido em três títulos, o primeiro faz referencia ao direito do trabalho e da livre iniciativa disposta na Constituição Federal, retrata a história desde a introdução dos táxis e moto táxis e como eram atendidas as demandas antigamente no Brasil. Ato contínuo relatou-se suas conquistas por reconhecimento com a introdução de sindicatos e cooperativos e a consagração no âmbito jurídico e trabalhista.

No título seguinte, demonstrou os riscos que os prestadores estão expostos, nisso entra os acidentes de trânsito muitas vezes relacionado ao tempo exigido pelo aplicativo, e que acontecendo quem fica responsável pelo o dano e o trabalhador. Em seguida, demonstrou que os problemas climáticos também trazem risco, e atualmente o contato ao novo vírus.

Por fim, no último título exibiu decisões e sentenças fundamentadas que reconheceram o vínculo empregatício, além de decisões e ações que estão sendo tomadas nos Estados estrangeiros para viabilizar o reconhecimento dos vinculados como trabalhadores formais. Ademais, apresentou o entendimento por acórdão do Tribunal Superior do Trabalho, que mesmo com vários julgados permanece com o entendimento de não haver vínculo.

1 ASPECTOS HISTÓRICOS

Antes que a tecnologia estivesse na mão de inúmeras pessoas através dos smartphones, solicitar transporte, como taxi ou moto-taxi se fazia de uma maneira diferente e individual. Podendo assim entrar em contato com pessoas que prestam esse tipo de serviço através de uma ligação ou ir até esse indivíduo, mas pelas condições da época nem todo cidadão tinha um aparelho telefônico fixo quem dirá móvel, ou mesmo conseguiria pagar uma o transporte a determinado lugar.

De maneira informal qualquer pessoa poderia prestar esse serviço de transporte com um automóvel ou motocicleta, ficando responsável por divulgar, atender a demanda de passageiros e cuidar da parte técnica de seu veículo. Como amparado nos direitos fundamentais no art. 1º, inciso IV da Constituição Federal de 1988.



Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

Cada vez mais foi surgindo esse tipo de atividade, pela facilidade de adesão e pelo aumento da demanda, por ser a única opção de transporte urbano individual, ideal para quem queria ir a algum evento e nem sempre ficava viável se submeter a um transporte público, exemplo disso poderia ser um casamento uma reunião no trabalho.

Mas por se tratar de uma atividade autônoma, todo o processo de atendimento, manutenção, recebimento de valor era feito pelo prestador de serviço, sendo esse ora motorista, ora cobrador deixando tal indivíduo vulnerável a assaltos ou sequestros.

Com a procura de usuários, a disponibilidade de alguns trabalhadores em atender, os riscos que a atividade trazia no dia a dia. Pensando nisso os operários dessa modalidade resolveram se reunir e se ajudarem através uma cooperativa. Se classificando ao máximo com a atividade exercida, conforme o art. 3º, 4º e 5º, da lei 5.764 de 16 de Dezembro de 1971.

Art. 3º Celebram contrato de sociedade cooperativa as pessoas que reciprocamente se obrigam a contribuir com bens ou serviços para o exercício de uma atividade econômica, de proveito comum, sem objetivo de lucro.

Art. 4º As cooperativas são sociedades de pessoas, com forma e natureza jurídica próprias, de natureza civil, não sujeitas a falência, constituídas para prestar serviços aos associados, distinguindo-se das demais sociedades pelas seguintes características: I - adesão voluntária, com número ilimitado de associados, salvo impossibilidade técnica de prestação de serviços; II - variabilidade do capital social representado por quotas-partes; III - limitação do número de quotas-partes do capital para cada associado, facultado, porém, o estabelecimento de critérios de proporcionalidade, se assim for mais adequado para o cumprimento dos objetivos sociais; IV - inaccessibilidade das quotas-partes do capital a terceiros, estranhos à sociedade; V - singularidade de voto, podendo as cooperativas centrais, federações e confederações de cooperativas, com exceção das que exerçam atividade de crédito, optar pelo critério da proporcionalidade; VI - quorum para o funcionamento e deliberação da Assembléia Geral baseado no número de associados e não no capital; VII - retorno das sobras líquidas do exercício, proporcionalmente às operações realizadas pelo associado, salvo deliberação em contrário da Assembléia Geral; VIII - indivisibilidade dos fundos de Reserva e de Assistência Técnica Educacional e Social; IX - neutralidade política e indiscriminação religiosa, racial e social; X - prestação de assistência aos associados, e, quando previsto nos estatutos, aos empregados da cooperativa; XI - área de admissão de associados limitada às possibilidades de reunião, controle, operações e prestação de serviços.

Art. 5º As sociedades cooperativas poderão adotar por objeto qualquer gênero de serviço, operação ou atividade, assegurando-se-lhes o direito exclusivo e exigindo-se-lhes a obrigação do uso da expressão "cooperativa" em sua denominação.



Após a cooperação dos indivíduos que exerciam a atividade de taxista, as estratégias de atendimento ficaram distribuídas, garantindo também a segurança, mas em contrapartida os cooperados deveriam seguir as exigências estabelecidas nesse regime, como exemplo disso podemos dizer a cor do veículo, seus adesivos, placa de identificação, tela informando sua atividade e uniforme. Além do estabelecido pelo Poder público, por se tratar de serviço público, como diz o art. 175 da CF/ 88.

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Parágrafo único. A lei disporá sobre: I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; II - os direitos dos usuários; III - política tarifária; IV - a obrigação de manter serviço adequado.

Atendendo o que é exigido o motorista está apto a praticar a atividade a ele atribuída que é o transporte de pessoas, recebendo o valor da corrida de acordo com o percurso e a quilometragem percorrida pelo passageiro, medição essa que se dá através do taxímetro. Mas a partir desse momento como ficou a solicitação do transporte.

Para iniciar o transporte por um taxi cooperado, o indivíduo deve ir até um ponto onde os taxistas ficam reunidos, pontos estes que estão instalados em locais de grande circulação de pessoas. Outra maneira de pedir o transporte é através de ligação telefônica na chamada “rádio taxi”, mas isso não garantia o seu atendimento nem mesmo o seu percurso imediato.

Com isso diz Amanda de Almeida, para o site TechTudo:

Chamar um táxi no início dos anos 2000 não era das tarefas mais simples. Para isso, era preciso ter o número do telefone do ponto mais próximo e esperar alguém atender. Conforme a localidade, isso significava uma espera em torno de 40 minutos a 1 hora. Na rua, o cenário poderia ser mais complicado, com alta demanda de interessados. Além disso, situações de emergência poderiam ser pioradas com a demora no atendimento.

Com o intuito de driblar essa situação e agilizar o procedimento de transporte, sem falar no custo benefício, grande parte das pessoas buscava como alternativa os moto taxistas não garantindo plena segurança, mas o atendimento a solicitação ocorria de maneira mais rápida e geralmente mais barata pois a cobrança não era feita por taxímetro mas sim preço estipulado por região.



No mesmo seguimento dos taxistas, os moto taxistas também poderiam se filiar na mesma cooperativa, devendo seguir os regimes internos adotados pela comissão administrativa, ou seja, além de transporte coletivo a implantação das cooperativas entregava ao usuário a opção de transporte mais lento e mais caro, só que com conforto e segurança, mas também a alternativa de um transporte mais barato com rapidez, tendo como contrapartida sua segurança pessoal e física e o conforto.

Tal liberdade de escolha regularizada na Constituição Federal de 1988, em seu art. 5º, inciso xv, dos direitos e garantias fundamentais:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

Com o passar do tempo esse trabalho tomou força e cresceu cada vez mais, chamando a atenção de inúmeras outras pessoas pelo desemprego ou vislumbrando uma nova profissão, aderiram ao transporte de pessoas. Mas a regulamentação pelo governo veio após um tempo dessa atividade instalada no país, foi através da lei 12.009 de junho de 2009 que regularizou a atividade de moto taxista e o que é primordial para sua atividade, conforme descrito nos art. 1º e 2º da presente 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.

Diferente da legislação que regulamentou o trabalho do taxista, esse houve a lei 6.094 de 30 de Agosto de 1974, definindo apenas pra previdência social e não regulamentou a profissão, mas para a época apesar já foi uma enorme conquista para aqueles que estavam relacionados nessas atividades.



A regularização de fato daqueles que trabalham como taxista só veio com a sanção da lei 12.468 de 26 de Agosto de 2011, que tornou profissão aquela que por muito tempo já era uma atividade econômica, além dessa regulação a então lei estipulou a quantidade de passageiros e determinou requisitos para que os profissionais seguissem, conforme demonstra em seus art. 1º, 2º e 3º vide:

Art. 1º Fica reconhecida, em todo o território nacional, a profissão de taxista, observados os preceitos desta Lei.

Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 3º A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos: I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatário; III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito; IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço; V - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado.

Nós dias atuais a vida do taxista não está nada fácil, pois a tecnologia avançou e os transportes de passageiros andam na mão do que necessita dele, aplicativos como Uber, Cabify e 99pop estão sendo a revolução no quesito transporte, por ter o custo benefício inferior ao cobrado pelos taxistas e estar literalmente na palma da mão do usuário.

Com isso, os profissionais que durante anos lutaram por suas profissões estão se sentindo prejudicados conforme expõe em matéria para A Revista Da Folha De São Paulo escrito por Ingrid Fagundez e Rafael Balago:

O debate sobre o Uber é complexo, pois remonta às origens do serviço de táxi. Se todos que possuem carros resolvessem vender caronas, haveria concorrência desmedida e colapso no mercado. Quem acena para um táxi também não possui informações sobre o motorista e o veículo. "Na ausência de qualquer regra, o serviço funcionaria muito mal e poucos se aventurariam a utilizá-lo", avalia Paulo Furquim, professor do Insper e especialista em regulação.

Mas enquanto não é resolvida essa situação esta havendo quedas na atividade dessa classe trabalhadora como indica a matéria do site Correio Braziliense escrito por Isadora Martins que esclarece.

Desde a chegada dos aplicativos de transporte particular ao Brasil, o número de corridas de táxi caiu pela metade. “O motorista que, antes, fazia em média 10 corridas por dia, agora faz quatro ou cinco”, afirma o presidente do Sindicato dos Permissionários e Motoristas Auxiliares de Táxis do Distrito Federal (Sinpetaxi), Suéd Sílvio. “Nós estamos sofrendo muito com a concorrência”, diz. “O que o sindicato está tentando garantir é o espaço do táxi. Em grandes eventos, por exemplo, você tem pessoas saindo de vários lugares: Gama, Taguatinga, Guará... O pessoal vai de app porque é mais barato”, admite.

Para amenizar esse desfalque há ideais de atualizações como formular um aplicativo próprio para os taxis, ideal também exposto A Revista Da Folha De São Paulo escrito por Ingrid Fagundez e Rafael Balago:

Para recuperar público, os táxis poderiam investir em wi-fi nos carros e dar desconto para corridas compradas com antecedência, sugere Marcos Troyjo, professor de políticas públicas na Universidade de Columbia e colunista da Folha. "O Uber tem o mérito de quebrar a inércia de um determinado setor, o que traz eficiência e grandes vantagens ao consumidor."

Introduzido a atividade desses aplicativos não houve apenas repulsa por parte dos taxistas no Brasil, no exterior foi questionado a pratica dessas modalidades como expressa na mesma revista citada a cima:

O Uber atua em 54 países e em boa parte deles houve protestos contra seu funcionamento, alguns com registros de conflitos. Em Paris, ele foi multado em 1 milhão de euros e é investigado por oferecer translados que custam a partir de 1 euro (R\$ 3,43).

Na Alemanha, Portugal e na Espanha, o serviço sofreu restrições na Justiça, mas opera em algumas categorias. Na Índia, a suspensão ocorreu após uma passageira dizer ter sido estuprada por um motorista do Uber em dezembro. O serviço foi liberado pouco depois, mas decisão da Justiça determinou novo bloqueio.

No país asiático, o Uber enfrenta concorrência do Ola, com funcionamento similar. Nos EUA, há o Lift. Nenhum deles chegou ao Brasil ainda.

Além dos taxistas e moto taxistas há também outro meio de trabalho que está se transformando nessa geração, que são os entregadores de alimentos e produtos. Esses por sua vez eram contratados pelas empresas com a carteira assinada e desenvolvia a função de sair com o produto do restaurante ou da loja e levar até o cliente que o tenha adquirido.

Mas com a introdução de aplicativos de entrega de comida conhecidos como delivery e entrega de produtos, as empresas visando seu capital pelo fato do custo ser menor do que manter um empregado pagando a ele todos as garantias trabalhistas passou a utilizar dessa nova prestação de serviço. Aquele que por sua vez foi demitido do trabalho de entregador se

conecta com esses aplicativos para exercer a mesma função só que sem as garantias que a ele era atribuído quando tinha a carteira de trabalho devidamente assinada.

O que está acontecendo na atualidade é que aqueles que por sua vez se vinculam a algum aplicativo, seja ele de transporte de pessoas ou entrega de alimento ou produto está movimentando a economia do país mas em contrapartida de maneira desfavorável esses indivíduos não são contemplados com garantias trabalhistas, por não ser reconhecido o vínculo trabalhista, conforme expõe o site Exame escrito por Carolina Riviera:

A Justiça Trabalhista de São Paulo negou uma ação civil pública que pedia vínculo empregatício entre o iFood e os entregadores que atuam na plataforma. A juíza responsável pelo caso afirmou que o trabalho dos entregadores não caracterizava vínculo “em razão das peculiaridades da forma de organização do trabalho que, de fato, é inovadora e somente possível por intermédio da tecnologia”.

O mesmo acontece com aqueles que estão transportando pessoas através de plataforma, como publicado no site Agência Brasil por Felipe Pontes onde diz:

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que os motoristas de Uber não têm vínculo empregatício e, por isso, não podem reivindicar direitos na Justiça trabalhista. A decisão, publicada hoje (4), foi tomada na semana passada, por unanimidade, pelos dez ministros que compõem a Segunda Seção da Corte.

O entendimento foi alcançado no julgamento de um conflito de competência, em que coube ao STJ definir qual ramo da Justiça deveria julgar um pedido de indenização feito por um motorista após o Uber bloqueá-lo por má-conduta. A decisão, porém, não é vinculante, ou seja, surte efeito somente sobre esse caso específico.

O motorista processou o aplicativo na Justiça de Minas Gerais, alegando danos materiais por ter ficado impossibilitado de trabalhar. Contudo, por entender tratar-se de um conflito trabalhista, o juízo estadual enviou o caso para a Justiça do Trabalho, que tampouco reconheceu ser competente para julgá-lo.

Ao definir a competência da Justiça comum para analisar o processo, o relator no STJ, ministro Moura Ribeiro, afirmou que os “motoristas de aplicativo não mantêm relação hierárquica com a empresa Uber, porque seus serviços são prestados de forma eventual, sem horários pré-estabelecidos, e não recebem salário fixo, o que descaracteriza o vínculo empregatício entre as partes”.

Ou seja, toda a trajetória de garantias e reconhecimento perante o Estado está retroagindo, iniciando novamente essa conquista por direitos e garantias sociais.

2 OS RISCOS QUE A ATIVIDADE CERCA

A atual modalidade intitulada de empreendedorismo, mas que de fato é exercida necessariamente por pessoas físicas, considera tal atividade como flexível e que garante a



pessoa que ira exercer, a comodidade de escolher o horário mais apropriado para a prestação do serviço. De fato os trabalhadores por aplicativo tem disposição de conectar a qualquer momento para o inicio de suas atividades, mas por ventura, para que supra os gastos do trabalho e tire o valor pra sustento próprio esses prestadores extrapolam na carga horária que pode ser um perigo para a vida do condutor.

Em se tratando dos riscos que a profissão traz ao prestador, pode-se citar sobre a manutenção do veículo que fica em inteira responsabilidade do condutor. Mas onde está o risco nisso? Simples, para que o veículo de transporte de pessoas, ou uma motocicleta para entrega de alimentos, não estiver com sua devida manutenção pode causar um acidente, gerando perigo a integridade do motorista e até aqueles que não estão relacionados diretamente com ele.

Conforme matéria da BBC News, onde divulga o relatório expedido pelo aplicativo Uber sobre acidentes de trânsito nos Estados Unidos, onde expõe:

Segundo o relatório da empresa, 19 pessoas foram mortas em casos envolvendo pelo menos uma pessoa ligada a uma viagem de Uber. Oito delas eram passageiros e 7 eram motoristas.

"Isso significa que a parte acusada (da morte) não era necessariamente a parte que usava a plataforma do Uber. Na verdade, em muitos incidentes fatais registrados no Uber, os acusados eram terceiros", diz o documento.

A proporção dessas mortes é de 0.000001% do total de viagens realizadas pela empresa.

O Uber registrou também 107 mortes em 97 acidentes ligados ao uso do aplicativo. A cada 10 vítimas, 2 eram motoristas e 2, passageiros.

Um terço dos acidentes fatais envolveu pedestres.

A taxa de 0.57 fatalidade por 100 milhões de viagens em 2018 representa metade da taxa de mortes de trânsito nos Estados Unidos naquele período.

Os acidentes de transito são comuns no dia a dia em qualquer parte do mundo, podendo ocorrer por imprudência do motorista ou de outro condutor que esteja na via, isso se torna pior quando quem está envolvido seja motociclista que são mais frágeis no transito. É comum assistir ou ler a noticiários, onde motorista de automóveis e motocicletas que prestam serviço através de aplicativo se envolvendo em acidentes.

No fim quem custeia os danos materiais e físicos dos envolvidos nesses acidentes e o próprio prestador de serviço do aplicativo, muitos deles antes que ocorra qualquer envolvimento em acidente ou algo técnico que o impeça de exercer seu trabalho, contratam seguradoras particulares, tirando o valor do próprio bolso. A situação ainda é pior quando o motorista não tem contrato com nenhuma seguradora, pois, além de ficar sem trabalhar o



mesmo necessita resolver o dano que sofreu isso caso não tenha que se recuperar de dano físico.

Em outro extremo quando se trata de transporte de pessoas, quem fica responsável ao detrimento sofrido pelo passageiro? Sobre essa pergunta não fica esclarecido quem de fato fica obrigado a prestar auxílio ou indenização ao passageiro envolvido.

A reportagem feita por Tábata Viapiana, ao site Consultor Jurídica expõe o seguinte impasse:

Ao contratar um serviço de transporte privado de passageiro por meio de aplicativo, o usuário não está celebrando contrato de transporte com o motorista, mas com a titular do aplicativo, porque lhe é indiferente quem seja o motorista que o levará do embarque até o destino.

Com esse entendimento, o juiz Ademir Modesto de Souza, da 8ª Vara Cível do Foro Regional de Santana, condenou um motorista de aplicativo e a empresa a pagar indenização de R\$ 20 mil por danos morais e de aproximadamente R\$ 800 por dano material a um passageiro.

O risco enfrentado por motociclista que faz entrega por aplicativo e ainda pior, além de serem mais frágeis no trânsito, esses enfrentam maior dificuldade caso se envolvam em algum acidente. A procura por essa modalidade é insana por sua facilidade em vincular a essas plataformas e o retorno financeiro quase imediato.

Demanda expressada por Francisco Saraiva, diretor de Policiamento e Fiscalização do Detran de Brasília-DF em matéria feita por Walder Galvão ao site Correio Braziliense, onde expõe:

De acordo com o diretor de Policiamento e Fiscalização do Detran, Francisco Saraiva, o crescimento da quantidade de motocicletas na capital se deve, principalmente, à popularização da profissão de entregador por aplicativo. Ele explica que esses novos condutores são, geralmente, jovens em busca do primeiro emprego que acabam se arriscando para conseguir uma renda. ;As empresas não cobram experiência, e isso coloca essa parcela da população em risco. Muitos não estão preparados para enfrentar o trânsito;, alerta.

Em depoimento ao mesmo site Sandro Gomes de Sousa relata suas experiências:

O morador de Ceilândia Sandro Gomes de Sousa, 34 anos, trabalha como motociclista desde os 20. Diariamente, ele sai de casa e vai para o Plano Piloto para trabalhar como entregador. Há três meses, no caminho para o serviço, ele se envolveu em um acidente e fraturou a bacia, as costelas e os ombros. Desde então, ele segue parado em casa. ;Trabalho em uma empresa fixa, para uma farmácia. Quando estava desempregado, no ano passado, fazia entregas por aplicativo. Se ainda estivesse nessa situação, não teria nenhuma assistência;, afirma.

Sandro conta que muitos colegas optam por servir aos aplicativos por estarem



desempregados e por causa da remuneração. ;O aplicativo disponibiliza os horários para rodar, mas você faz a própria rotina. A remuneração acaba sendo mais alta do que em um emprego fixo, por exemplo, porém não há nenhuma garantia;, lamenta. Segundo ele, antes de conseguir um emprego em regime de CLT, trabalhava mais de 12 horas por dia.

A precariedade na atuação desses prestadores torna um círculo vicioso e degradante, não apenas aqueles que praticam a modalidade, mas em toda a estrutura de um Estado, pois movimentam o judiciário a saúde pública. Mas, além disso, o risco de acidentes pode levar a morte, como demonstrado na reportagem de 2019 ao Correio Braziliense:

De janeiro a setembro, 206 pessoas perderam a vida no trânsito no Distrito Federal. Do total, 63, cerca de 30%, eram motociclistas. Dados do Departamento de Trânsito (Detran) mostram que o número de acidentes com morte envolvendo motocicletas cresceu neste ano. Foram 84 ocorrências, enquanto que, no ano passado, houve 62, um aumento de 35%. Com a intenção de diminuir a estatística, a autarquia elabora proposta de mudança na forma como o condutor consegue a habilitação.

No mesmo texto a professora Gabriela Neves Delgado da Universidade de Brasília (UnB) expõe a precariedade:

De acordo com Gabriela, a exposição desses motociclistas a riscos apresenta várias faces. ;O direito fundamental digno, que é referência de fundo constitucional, não está resguardado para esses trabalhadores;, destaca. A estudiosa comenta que o perfil desses empregos são de pessoas com dificuldade de inserção no mercado de trabalho e que aceitam se submeter a trabalhos com desamparo pleno.

Outro problema sofrido por entregador por aplicativos e os motoristas que conduzem pessoas, são os problemas climáticos que não deixa de ser um risco para ambos, mas especificamente as chuvas e alagamentos causados por ela. Com o dever de chegar ao local de embarque/desembarque ou retirada/recebimento de alimentos esses prestadores se arriscam no meio da cidade para cumprir um tempo determinado estipulado pelas plataformas digitais.

O perigo mora aí! Na pressa e na imprudência de cumprir o que é estipulado pela plataforma esses motoristas ousam ir contra a natureza, momento este que podem ficar ilhados ou se envolver em algum acidente. O site O Tempo registou o exato momento em que um entregador fica ilhado na avenida Prudente de Moraes em Belo Horizonte MG, mas não deixa de trabalhar, na reportagem feita por Bruno Menezes diz que:

No registro, que viralizou nas redes sociais, Wesley aparece com a mochila que faz entregas nas costas e um bastão na mão, dentro da água barrenta que tomou contornos, tentando encontrar uma rota de fuga que não tivesse obstruções.

Segundo o entregador, a água subiu rapidamente e minutos antes daquele momento registrado na foto, ele havia sido indicado pelo aplicativo para pegar um entrega em um restaurante a 200 metros do local e levar ao solicitante.



Já em Teresina PI, o entregador Lucimar Ribeiro, afirma que escapou da morte enquanto sua motocicleta foi levada pela correnteza, conforme demonstra a reportagem do Jornal de Brasília:

O temporal que atingiu a cidade de Teresina-PI causou diversos danos. Em meio à chuva forte, o motociclista entregador de delivery Lucimar Ribeiro precisou ser resgatado. O profissional relatou que ficou com a água na região do pescoço e afirma ter escapado da morte.

Com a ajuda de moradores, o motociclista foi resgatado. Através de uma corda, Lucimar conseguiu sair do trecho alagado pela chuva. A motocicleta foi carregada pela correnteza.

A classe de trabalhadores por aplicativo sofre com gastos com manutenção, perigo de um acidente ou a surpresa de mudança climática, mas tem algo que estão ainda mais expostos, os assaltos. É comum ligar a televisão e vê registro de pessoas que foram assaltadas por estarem andando na rua, dentro do ônibus entre outros, mas os motoristas que trabalham utilizando as plataformas digitais ainda estão mais expostos a sofrer assaltos.

Isso dado que, durante o trabalho estão conectados através de aparelhos celulares, que e muito visado por assaltantes, além de ao fim de diversas corridas receberem o valor em dinheiro, o que chama a atenção daquele que tem intenção de cometer o ato delituoso. Isso se torna mais fácil ao criminoso de cometer sua investida, ele pode solicitar a corrida assim subtrair os bens do motorista ou com auxílio de outros delinquentes podem durante uma corrida certar o veículo e cometer o ato, ou se não, podem pedir uma entrega via delivery e fazer uma emboscada para o entregador.

Há inúmeras maneiras de criminosos agirem para retirar os pertences e valores desses trabalhadores, muitos deles assaltam o motorista para utilizar o carro em outros assaltos maiores, estudo feito pelo site GZH Segurança, mais de três anos de início das atividades de motorista por aplicativo em Porto Alegre RS e região metropolitana, o aumento e estrondoso, como demonstrado na reportagem:

Passados mais de três anos do início da operação, 2.274 assaltos foram cometidos contra os condutores em 26 cidades gaúchas entre 2016 a 2018 - uma média de dois roubos por dia. Do total, 59,12% dos casos ocorreram em Porto Alegre e outros 38,6% em 14 cidades da Região Metropolitana. Os dados foram obtidos por GaúchaZH pela Lei de Acesso à Informação (LAI) e, para a análise, foram utilizadas técnicas de programação, devido ao grande volume de material.



Quem não fica de fora desses ataques são aqueles que também trabalham com smartphones, só que na entrega de alimentos. E o caso relatado na reportagem de Rodolfo Luis Kowalski ao site Bem Paraná, onde retrata casos em Curitiba PR vide:

Nas últimas semanas, uma onda de assaltos contra motoboys de Curitiba têm chamado a atenção dos trabalhadores e da polícia. Pelo menos seis empresas do bairro Pilarzinho, na região norte da Capital, foram alvo de criminosos no mês de setembro. Eles fazem pedidos de delivery (principalmente de alimentos) e assaltam os entregadores quando eles chegam com as encomendas.

Vale ressaltar que se acontecer um fato como esse as plataformas digitais não se responsabilizam pela perda dos pertences, dos valores nem menos o veículo que antes estava em seu serviço. Mas, além disso, há alguns motoristas que são abordados por criminosos e no calor da emoção, ao pensar que estão levando sua fonte de renda acabam reagindo ao assalto. Nesse momento além de perder seus pertences pessoais, o veículo, o motorista perde a vida.

Os assassinatos a motoristas por aplicativos e mais um perigo enfrentado diariamente nessa classe, antes de um cadastro com mais informação, grandes empresas hoje como a Uber, com o intuito de crescimento e facilidade para se vincular ao aplicativo e ganhar dinheiro fácil, era solicitado apenas e-mail e telefone. Com isso o site Exame relata através da reportagem de Mariana Fonseca 16 mortes de motoristas, vide:

Enquanto crescia, o aplicativo que conecta motoristas de automóveis e passageiros Uber colocava como diferencial uma experiência de cadastro simples, sem grandes fricções. No Brasil, a estratégia resultou em roubos, veículos queimados e até mesmo 16 motoristas mortos. É o que afirma o livro *Super Pumped: The Battle for Uber* (ainda sem tradução para o português), a ser publicado no próximo mês nos Estados Unidos.

A criminalidade e o horário de trabalho desses prestadores contribuem para a ação dos marginais, esses assassinatos acontecem porque o motorista ou entregador reage àquela situação, como relata na reportagem de Alinny Maria ao site Piauí Hoje de um caso que aconteceu na zona sul de Teresina-PI vide:

Segundo os primeiros levantamentos da Polícia Civil, a vítima foi abordada por um homem por volta das 22h quando se dirigia para um endereço onde teria que realizar a entrega. Ele teria reagido a um assalto e acabou sendo esfaqueado no pescoço, morrendo no local do crime.

O assassino levou apenas a pizza e a mochila térmica para delivery, deixando a moto e outros pertences.



Essas ações acontecem em todo o Brasil, a pessoas que trabalham pelas plataformas digitais. Foi o caso e um assassinato na região metropolitana de Fortaleza-CE, na reportagem do site Diário Do Nordeste onde expõe:

O motorista de aplicativo Alexandre Fernandes, 32 anos, encontrado morto na noite desta quarta-feira (12) às margens da BR-116, entre Itaitinga e Aquiraz, na Grande Fortaleza, foi morto momento após ser abordado pelos criminosos ao se recusar a passar para o banco traseiro do carro. Os suspeitos da morte do motorista fazem parte de um grupo de desmanche de carros roubados e revenda de peças. Segundo a polícia, a quadrilha já praticou crimes contra 20 a 25 vítimas na Região Metropolitana.

Vale destacar que esses acontecimentos estão ligados a segurança pública de cada estado, mas também demonstra a falta de responsabilidade e administração referente às plataformas digitais e esses condutores, que muitas vezes só vira manchete de jornais. Por não ser uma relação legalmente trabalhista as empresas do segmento no transporte de pessoas e alimentos não são obrigadas a garantir a segurança ou reagir de maneira a inibir acontecimentos como esses.

No período em que vivemos hoje, há mais um risco que esses prestadores estão expostos todos os dias. Com a atual condição da saúde pública que está acontecendo com a propagação do Covid-19, os prestadores ao invés de manter-se na quarentena foi pra rua e fez movimentar a economia nacional, além de receber mais pessoas nesse segmento pelo aumento do desemprego.

Diferente de um trabalho com carteira assinada e todas as garantias sociais que advém disso, é uma mudança brusca de situação, pois ao se vincular nessas plataformas estão condicionado e exposto a riscos diários. Mas a classe ficou alerta com essas atitudes e começou a reivindicar e pediram apoio da população para que sejam atendidos, conforme a reportagem de Brasil De Fato de junho desse ano, que diz:

Sem direito à quarentena e sujeitos à informalidade, os entregadores de aplicativos organizam uma paralisação nacional marcada para a próxima quarta-feira, dia 1º de julho. Os trabalhadores exigem melhores condições de trabalho e a suspensão de bloqueios arbitrários realizados frequentemente pelas empresas como Rappi, Ifood, Loggi e UberEats.

Na mesma reportagem é indicado um estudo feito pela Rede de Estudos e Monitoramento da Reforma Trabalhista (Remir Trabalho) que mostrou a atuação dos prestadores frente a pandemia mundial do coronavírus, vide:



Um estudo recente feito pela Rede de Estudos e Monitoramento da Reforma Trabalhista (Remir Trabalho) da Unicamp mostrou que a pandemia do coronavírus precarizou ainda mais o trabalho dos profissionais.

Com o aumento da demanda de entrega por delivery, eles passaram a trabalhar mais horas. Custos com equipamentos e materiais de prevenção à contaminação pela covid-19 também pesaram ainda mais no bolso dos trabalhadores informais.

No site Ninja as reivindicações vão além, como expõe:

O mês de julho vai começar com uma paralisação nacional dos entregadores de aplicativos, que reivindicam direitos trabalhistas e de saúde, além de denunciar as condições insalubres pela qual a categoria está exposta com o novo coronavírus (Covid-19). “Ao invés de pedir comida, peça melhores condições para os entregadores”. Com esta frase a categoria também convoca os usuários para ficarem um dia sem utilizar os aplicativos de delivery.

No momento da pandemia – em que os aplicativos se tornaram um serviço essencial para a população – os entregadores estão se dando conta do quanto correm riscos e não são remunerados da maneira adequada. “Todo mundo está em casa se isolando em quarentena, mas nós ficamos nas ruas o dia inteiro, na batalha para garantir as entregas de delivery, colocando a nossa saúde e de nossas famílias em risco. Estamos trabalhando largados à nossa própria sorte e sem nenhuma medida de prevenção e proteção das empresas de aplicativos que fazemos as entregas, como Rappi, iFood, Loggi, Uber Eats, 99Food e James”, informa o motoboy Paulo Lima – o Galo, uma das principais lideranças do movimento – e que criou um abaixo-assinado para que as empresas forneçam medidas de proteção aos entregadores durante a pandemia.

O site também demonstrou através de uma listagem feita pela empresa de pagamento do banco Itaú onde diz:

A categoria informa que os apps nunca lucraram tanto como agora na pandemia. Um levantamento feito pela Rede, empresa de pagamentos do Itaú, mostra que as compras de delivery pagas no cartão cresceram 59% em abril, comparada com o mesmo período do ano anterior. Apenas o Ifood, dobrou o volume de pedidos, entre 2018 e 2019, chegando a marca de 20 milhões no ano passado, segundo pesquisa do Instituto de Foodservice Brasil (IFB).

A resposta dada pelas plataformas digitais entra em contradição quanto ao aumento do lucro nesse período de pandemia, além afirmar que não houve redução nos valores recebidos por esses prestadores, as empresas justificam que com aumento da taxa de desemprego também aumentou a procura por cadastros nas plataformas. Curioso, ressaltar que não entraram em detalhe referente às reivindicações trabalhistas, conforme resposta das plataformas ao site do SEBRAE, vide:

De maneira geral, as empresas negam falta de transparência e queda de remuneração. Afirmando que, por causa da pandemia, mais pessoas começaram a trabalhar no setor, o que aumentou a concorrência para conseguir corridas.

A Uber Eats, por exemplo, afirmou: "Todos os ganhos estão disponibilizados de forma transparente para entregadores parceiros, no próprio aplicativo. Não houve nenhuma diminuição nos valores pagos por entrega, que seguem sendo



determinados por uma série de fatores, como a hora do pedido e distância a ser percorrida."

Já a iFood disse que "não houve qualquer alteração nos valores das entregas" e que estabeleceu R\$ 5 como valor mínimo para qualquer corrida. Diz, ainda: "Em maio, 51% dos entregadores receberam R\$ 19 ou mais por hora trabalhada. Esse valor é quatro vezes maior do que o pago por hora tendo como base o salário mínimo vigente no país."

A Rappi afirmou que "o frete varia de acordo com o clima, dia da semana, horário, zona da entrega, distância percorrida e complexidade do pedido. Dados da empresa mostram que cerca de 75% deles ganha mais de R\$ 18 por hora e que quase metade dos entregadores parceiros passam menos de 1 hora por dia conectados no app".

De início foi dito a palavra empreendedorismo e uma forma livre de trabalho, com liberdade de escolher o melhor horário a se trabalhar, mas foram narrados os riscos enfrentados pelo segmento, tanto no transporte de pessoas, como o de alimentos. Com a propagação do novo vírus foi inevitável o crescimento repentino, pois não tem regularização trabalhista, e um enorme crescimento do desemprego.

Com isso em primeiro momento, em razão das necessidades dos prestadores não foi levado em consideração à regularização trabalhista, que tem enorme importância para cada indivíduo que se vincula, ou seja, haveria uma norma a ser seguida e essas empresas ressarciriam alguns riscos e condições que são vivenciadas por esses sujeitos.

3 A DESARMONIA DE INTERPRETAÇÕES

A prática de se vincular as plataformas de transporte de pessoas e entregas de alimentos ficou numerosamente mais comum assim que se iniciou o contágio do COVID-19 no começo do ano de 2020, isso com o fechamento de lojas para conter a transmissão acelerada do vírus, em contrapartida houve um enorme aumento na taxa de desemprego, e assim migrando os empregados para as plataformas digitais.

Mas antes desse período já existia pessoas que praticavam essas atividades, a partir daí iniciou as demandas jurídicas referentes ao vínculo trabalhista. Em decisão inédita o juiz Bruno Da Costa Rodrigues, reconheceu o vínculo, como destaca reportagem do site Consultor Jurídico, escrito por Rafa Santos, publicada em 21/10/2019, vide;



Com esse entendimento, o juiz Bruno da Costa Rodrigues, da 2ª Vara do Trabalho de Campinas, do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, condenou a Uber a pagar R\$ 10 mil em danos morais a um trabalhador que acionou a empresa na Justiça.

O magistrado também determinou que a empresa por aplicativo pagasse aviso prévio indenizado de 30 dias, 13º salário proporcional, férias e FGTS. Também multou a empresa com base nos artigos 467 e 477 da CLT.

Na ação, o trabalhador argumenta que foi admitido em 2017 sem registro na Carteira de Trabalho e desligado sem justa causa, quatro meses depois.

Ao analisar o caso, o juiz ponderou que a atividade é um serviço de transporte que explora o trabalho humano sem autonomia do trabalhador.

Com base nas regras da Uber, o magistrado salienta que a empresa tem controle total da jornada de trabalho do reclamante por meio de algoritmos e GPS.

O juiz constata também que a empresa é responsável por fixar um preço e emitir recibo para o serviço prestado pelo trabalhador. A decisão também é fundamentada no fato da Uber impor punições por condutas como cancelamento de corridas, acelerações e freadas bruscas detectadas pelo monitoramento por satélite.

A decisão também aponta que a escolha do horário de trabalhar não significa autonomia, constituindo mera cláusula do contrato de emprego, e que a Uber adota instrumentos psíquicos para exigir mais trabalho e controlar demanda.

Além do nexo empregatício foi reconhecido pelo magistrado o aviso prévio indenizado, o 13º salário proporcional, FGTS e férias. Também relacionado a atividade via aplicativo, só que de entregas de alimentos uma ação civil pública proposta pelo Ministério Público do Trabalho de São Paulo não reconheceu o vínculo empregatício entre os trabalhadores e a empresa responsável pela plataforma, conforme destacado por Carolina Riviera ao site Exame.com que descreve;

O Ministério Público do Trabalho, autor da ação, pedia a contratação dos entregadores e que as empresas pagassem multa por dano moral coletivo — que seria no valor de 5% do faturamento das empresas e poderia passar de 20 milhões de reais. Ambos os pedidos foram negados pela Justiça.

A decisão foi proferida pela juíza Shirley Aparecida de Souza Lobo Escobar, da 37ª Vara do Trabalho de São Paulo. Escobar afirmou que os motoboys estão mais próximas da figura de um trabalhador autônomo, que presta serviço a uma outra empresa. A juíza diz ainda que ficou “demonstrado” que “o trabalhador se coloca a disposição para trabalhar no dia que escolher trabalhar, iniciando e terminando a jornada no momento que decidir”, e também que o entregador pode optar por usar outros aplicativos de concorrentes.

São questionáveis os casos, pois ambos envolvidos, supracitados, trabalham de forma remunerada via aplicativos, mas no primeiro caso o juiz identificou o vínculo fundamentando que não haveria autonomia do trabalhador, permanecendo na contramão do que foi decidido



pela juíza da segunda situação, isso porque, ela afirma que há mais proximidade do trabalhador na forma autônoma.

Após esses acontecimentos o a 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho julgou no dia 05/02/2020, negando o vínculo empregatício, reformando decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, que havia reconhecido. No entendimento do ministro Breno Medeiros aquele que trabalha pelo aplicativo faz ação de mediar, não caracterizando o vínculo, conforme agravo de instrumento em recurso de revista de número RR - 1000123-89.2017.5.02.0038, vide;

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Em razão de provável caracterização de ofensa ao art. 3º, da CLT, dá-se provimento ao agravo de instrumento para determinar o prosseguimento do recurso de revista. Agravo de instrumento provido. RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. Destaque-se, de início, que o reexame do caso não demanda o revolvimento de fatos e provas dos autos, isso porque a transcrição do depoimento pessoal do autor no acórdão recorrido contempla elemento fático hábil ao reconhecimento da confissão quanto à autonomia na prestação de serviços. Com efeito, o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar "off line" , sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual. Tal fato traduz, na prática, a ampla flexibilidade do autor em determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender por dia. Tal auto-determinação é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo. Não bastasse a confissão do reclamante quanto à autonomia para o desempenho de suas atividades, é fato incontroverso nos autos que o reclamante aderiu aos serviços de intermediação digital prestados pela reclamada, utilizando-se de aplicativo que oferece interface entre motoristas previamente cadastrados e usuários dos serviços. Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário, conforme consignado pelo e. TRT. O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego. Precedentes. Recurso de revista conhecido e provido.

(TST - RR: 10001238920175020038, Relator: Breno Medeiros, Data de Julgamento: 05/02/2020, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 07/02/2020)

As empregadoras por aplicativo não atuam apenas no Brasil, mas em todo mundo, entretanto em cada estado soberano há suas próprias regras sobre demandas internas, e muitas delas o Brasil se espelham para melhor atender aquilo que está incorporado, isso



acontece, porque, quando se inicia uma discussão aqui, em outros países já existe entendimento que se adequas as relações de lá e cabe à justiça brasileira interpretar e adaptar as questões introduzidas no país.

Diferente do que foi publicado no dia 07/02/2020 pelo TST, que o entendimento seria a não vinculação do prestador à plataforma digital, mas sim como intermediador, a corte francesa decidiu que há o vínculo empregatício e que isso se dá no momento em que houve a conexão com o aplicativo. A corte ainda destaca a existência de subordinação daquele que vai prestar o serviço à plataforma digital, como destaca a matéria do site Consultor Jurídico escrito por Tiago Angelo, onde diz;

Ao se conectar à plataforma digital Uber, fica estabelecida uma relação de subordinação entre o motorista e a empresa. Assim, o condutor do automóvel não presta serviços como autônomo, mas como funcionário.

Foi com base nesse entendimento que a *Cour de Cassation*, órgão de cúpula da Justiça Comum francesa — tribunal que seria equivalente ao STJ —, reconheceu a existência de vínculo empregatício entre a Uber e um motorista.

Segundo a decisão, o condutor não pode ser considerado autônomo, já que não cabe a ele construir a própria clientela ou definir os preços das corridas. Isso, diz a corte, gera uma relação de subordinação entre as partes.

Em decisão contrária ao entendimento da 5ª turma do TST, e conexas ao determinado pela corte francesa o juiz da 28ª Vara do Trabalho de Porto Alegre, Átila da Rold Roesler foi além do reconhecimento do vínculo e determinou que a empresa assinasse a carteira de trabalho do motorista, derrubando a tese de ser mero mediador entre empresa e passageiro fundamentou sua decisão nos seguintes termos;

Em apertada síntese, a reclamada aduzir em sua defesa que somente faz a "intermediação de pessoas", tratando de relação diversa da prestação de trabalho, não podendo se configurar como vínculo de emprego. Alegou, ainda, que se trata de plataforma digital com benefícios para o profissional e para a sociedade. Por fim, alegou que não estão presentes os requisitos da relação de emprego tratando-se de forma de parceria entre motorista e plataforma digital.

Inicialmente, analiso as alegações da reclamada no sentido de que pelo simples fato de ser "plataforma digital" ou "aplicativo" que faz a "intermediação" entre passageiros e motorista profissional, qualquer relação de trabalho estaria descartada. Não é bem assim. Se a relação de trabalho evoluiu nas últimas décadas, a forma de analisar as mais diversas facetas que o trabalho humano assume também pode ser reconstruída a partir de princípios próprios do direito laboral. Uma releitura dos requisitos necessários para a configuração do vínculo de emprego previstos nos artigos 2º e 3º da CLT é necessária para que não haja a exploração desenfreada da mão-de-obra humana sem qualquer proteção legal.



Os requisitos legais da definição de empregado estão no art. 3º da CLT: "considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário". Entretanto, o direito do trabalho tem como um dos seus princípios basilares o princípio da primazia da realidade, ou contrato-realidade, o qual informa que deve ser levando em consideração a realidade fática em que se desenvolvia a situação do trabalhador, e não apenas o "rótulo" que lhe era denominado.

O reconhecimento da prestação de trabalho constitui-se em prova por verossimilhança que milita em favor da pretensão do obreiro em ver reconhecido o liame empregatício, presunção natural que tem por fonte uma norma de experiência erigida do que costumeiramente acontece, pela repetição razoavelmente uniforme de que todo labor está sob o manto do contrato de trabalho. Assim, toda prestação de trabalho traz em seu bojo a presunção de que está sendo desenvolvida sob um vínculo empregatício, colocando o trabalhador no âmbito de proteção das leis que lhe asseguram o mínimo de condições para o dispêndio de sua força laborativa.

Dessa forma, passo a analisar a prova trazida aos autos a fim de melhor decidir acerca da lide posta em juízo balizando ambas as teses ventiladas. Inicialmente, verifica-se que há fatos incontroversos na lide. Assim é o fato de o motorista se cadastrar mediante a prévia exigência de documentos específicos pela reclamada, da exigência de manter um atendimento de qualidade aos passageiros, de receber "notas" ou "avaliações" dos usuários que servem de parâmetro para a reclamada e de que os custos e despesas da "operação" eram arcados exclusivamente pelo reclamante, conforme se vê dos documentos dos autos e da prova oral colhida em audiência de instrução.

Em relação à prova oral, depreende-se a existência de subordinação na hipótese em que o preposto da reclamada afirma que a "nota" do reclamante era 4.52, enquanto que a média local era de 4.7, sendo que "quando a nota fica abaixo da média local a conta na plataforma, tanto do motorista quanto do passageiro, passa a ser desativada" (2c36b71). Ainda, verifica-se do depoimento da testemunha Carlos Eduardo Rodrigues Ramos que "a documentação era exigida pela empresa"; "que era a empresa que determinava o valor da corrida"; "que a conta é individual, não podendo ser estendido a terceiros; que em caso de ceder a conta a outra pessoa o motorista é desligado da empresa"; "que inicialmente havia a exigência de seguro para veículo e para terceiros, mas não sabe dizer se atualmente existe tal exigência"; "que as premiações eram feitas de acordo com o mínimo de corridas exigidas sem cancelamento"; e, ainda, que "a transferência de valores à época dos pagamentos em cartão era feita semanalmente" (2c36b71).

Ressalta-se que o fato da reclamada não exigir horários e dias pré-estabelecidos para trabalhar, tampouco a exigência de número mínimo de atendimentos, entre outros, não tem o condão de afastar a subordinação na relação entre as partes e que se revela através da exigência de documentos específicos, avaliações positivas, média de avaliações mínimas, padrões e requisitos necessários para se cadastrar no aplicativo (plataforma UBER), exigência das características do veículo a ser utilizado, existência de conta individual, estipulação do valor das "corridas", utilização de descontos e promoções, imposição de regras de forma unilateral ao motorista, entre outros.

A questão da pessoalidade fica evidente quando se revela através da prova oral de que a conta na plataforma UBER necessariamente era individual, não podendo ser utilizada por outros, sob pena de "desligamento" (2c36b71).

A onerosidade fica comprovada através dos pagamentos repassados ao motorista através de comissões de "corridas" efetuadas na semana (2e9feb7), assim como a n



ão-eventualidade resta demonstrada que sob outra ótica que era possível à reclamada controlar a frequência do motorista através do aplicativo com uso de GPS (a6ec6cf) e, além disso, não havendo trabalho, o motorista do aplicativo ficava sem receber qualquer valor, o que não lhe permitia receber renda compatível a fim de garantir sua própria sobrevivência.

Imperioso levar em consideração as declarações do autor quando declinou que era cobrado por e-mail quando ficava muito tempo sem acionar o aplicativo, fato que restou confirmado pelos demais elementos de prova dos autos, por exemplo, documento emitidos pela própria plataforma: ID. 40d85ee.

Por fim, é importante notar que a tese da defesa no sentido de que o reclamante poderia trabalhar para outras plataformas em nada altera o fato sub judice, uma vez que a exclusividade não é requisito legal para a caracterização do vínculo de emprego de acordo com a legislação trabalhista em vigor. Assim é que estipular preço por um serviço prestado por um trabalhador, controlar sua jornada de trabalho por algoritmos e GPS e impor punições por supostas falhas certamente configuram vínculo empregatício.

Enquanto no Brasil há desencontros de entendimento no estado da Califórnia nos Estados Unidos da América afirma que tal trabalhadores são formais e necessitam de regularização, sendo assim, o procurador da Califórnia Xavier Becerra junto com os procuradores das cidades de San Francisco, Los Angeles e San Diego ajuizou ação contra duas empresas com atividade via plataforma digital, como descrito na reportagem do publicada no dia 05/05/2020, de Rui Maciel ao site Canaltech, vide;

Nesta terça-feira, o estado da Califórnia abriu um novo processo contra a Uber e seu principal rival, a Lyft. A alegação é que os dois apps de mobilidade trataram ilegalmente seus motoristas, sob o regime de contratados independentes. Com isso, eles ficaram privados de proteções e benefícios trabalhistas, incluindo seguro-desemprego e salário mínimo.

A ação foi movida pelo procurador geral do estado, Xavier Becerra, além de procuradores das cidades de Los Angeles, San Diego e San Francisco. Nela, eles buscam a restituição de salários não pagos aos motoristas de forma retroativa e solicitam que o tribunal onde o processo foi aberto force tanto Uber, quanto Lyft a classificar imediatamente seus motoristas como empregados formais de ambas as empresas.

A ação movida pelos procuradores corre no Tribunal Superior de São Francisco. Ela também alega que ao classificar os motoristas como contratados independentes, as empresas não pagaram impostos estaduais e municipais, que são usados, principalmente, para financiar programas de assistência social.

Ainda diferente do que segue o TST sobre vínculos empregatícios e com isso os direitos trabalhistas, a juíza do trabalho substituta Raquel Marcos Simões da 86ª Vara do Trabalho de São Paulo, reconheceu o vínculo empregatício e determinou o pagamento de



verbas correspondentes, como fundamentou em sentença no processo nº 1000540-24.2019.5.02.0086, vide;

Pessoalidade: O cadastro no aplicativo, ao contrário do que ré sustentou, não serve apenas para identificação. A simples leitura do TERMO dá a ideia de uma gama de obrigações que o motorista pessoalmente assume quando recebe de forma gratuita a licença de uso do aplicativo da reclamada.

A reclamada identifica a receita do serviço de transporte realizado por cada um de seus motoristas, emite recibo ao usuário identificando o respectivo condutor. Ainda que se leve em consideração o fato de que um mesmo veículo possa ter mais de um motorista, ambos devem estar cadastrados no aplicativo e se sujeitam a todas as condições do TERMO, conforme admitiu o preposto em audiência (fls. 637).

Por fim, verifico o que preposto esclareceu que o reclamante "foi desativado da plataforma por causa da baixa avaliação dos clientes" (fls. 637) o que denota a qualidade pessoal da prestação de serviços.

Trabalho não eventual: A reclamada nega que haja habitualidade na prestação de serviços do autor unicamente pelo fato de o motorista dirigir no horário que entende conveniente. Contudo, a falta de determinação de um horário de trabalho, por si só, não afasta a possibilidade de o trabalho ser realizado de forma habitual e essa análise depende de cada caso concreto.

O trabalho realizado com ânimo de continuidade, ainda que não seja diário, mas que apresente característica de permanência é habitual. Depreende-se, pois, que um trabalho descontínuo pode ser habitual. Já um trabalho meramente eventual, perde referida característica.

Na hipótese dos autos, restando incontroverso o fato de que não havia horário de trabalho definido e de que cabia ao reclamante definir a sua jornada, resta analisar a quantidade de tempo que o autor se ativou em favor da reclamada. E essa quantidade, em horas e por semana, resta definida nos extratos de pagamento que o reclamante trouxe aos autos - a partir de fls. 86.

Quanto aos referidos extratos, além de a reclamada não impugnar a sua veracidade, admitiu que os pagamentos semanais "comprovam que o Reclamante, por opção, realizava viagens no aplicativo semanalmente, inexistindo qualquer tipo de obrigatoriedade imposta pela Uber".

Os registros comprovam que o reclamante de 06/06/2016 a 05/02/2018 se ativou em média de 25/30 horas semanais em favor da reclamada. Concluo que houve habitualidade na prestação de serviços analisada.

Onerosidade: Afastada a tese de que a reclamada é uma empresa de tecnologia, porque nada recebe a esse título e que é mera intermediadora de negócio, porque regula toda a prestação de serviços de transporte, a operação que se dá no mundo dos fatos implica recebimento pela reclamada dos valores da prestação de serviços de transporte e repasse ao motorista dos valores que foram contratualmente avançados a título de prestação de serviços de transporte. A reclamada, portanto, remunera o motorista e não o contrário.



Aqui, apenas uma menção, se cabe ao motorista trabalhar em favor da reclamada com veículo de sua propriedade, arcar com todos os custos do negócio, a exemplo de combustível, manutenção, depreciação, não há nada de espantoso no fato de sua remuneração representar 75% ou 80% do valor do deslocamento. A ré admitiu que não possui veículos, apesar de ofertar no mercado serviços de transporte. Se optou por deslocar o custo de sua operação àquele que desenvolve a atividade, deve remunerá-lo por isso. Acresço que a própria ré nega, expressamente, a existência de contrato de parceria entre ela e o motorista, no item 13.1. do TERMO, a fls. 337.

Subordinação: A Consolidação das Leis do Trabalho, em seu artigo 2º, esclarece que o empregador assume os riscos da atividade econômica e, por esse fato, além de assalariar seu empregado, "dirige a prestação pessoal do serviço". Trata-se de subordinação jurídica que decorre do contrato de trabalho e é conceituada por Maurício Godinho Delgado como:

"situação jurídica derivada do contrato de trabalho, pela qual o empregado comprometer-se-ia a acolher o poder de direção empresarial no modo de realização de sua prestação de serviços" [iv]

O parágrafo único, do artigo 6º, do mesmo diploma, esclarece em seu parágrafo único que "Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio". (redação da lei n. 12.551/2011).

Da extensa análise que se fez dos termos do contrato mantido entre a partes e dos fatos da operação em análise, chega-se à conclusão de que a única autonomia que o motorista tem, admitida expressamente no depoimento pessoal do reclamante, é a de iniciar o trabalho quando melhor lhe convier. De fato, o ato de ligar o aplicativo é de única vontade do reclamante.

Utilizado o aplicativo, a atividade do motorista é largamente regulada pela reclamada desde o início da prestação.

Mesmo com decisões de primeira instância indo contra ao entendimento e as determinações e reivindicações de outros países o TST permanece com o mesmo entendimento, destaca-se um Acórdão da 4ª turma do TST, sob nº AIRR: 105758820195030003, tendo como relator Alexandre Luiz Ramos, julgada em 09/09/2020 e publicada no dia 11/09/2020, tem como teor;

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMANTE. ACÓRDÃO REGIONAL PUBLICADO NA VIGÊNCIA DAS LEIS Nºs 13.015/2014 E 13.467/2017. PROCEDIMENTO SUMARÍSSIMO. RELAÇÃO DE EMPREGO. RECONHECIMENTO DE VÍNCULO. TRABALHADOR AUTÔNOMO. MOTORISTA. APLICATIVO. UBER . IMPOSSIBILIDADE. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. NÃO PROVIMENTO. I. Discute-se a possibilidade de reconhecimento de vínculo de emprego entre motorista profissional que desenvolve suas atividades com utilização do aplicativo de tecnologia "Uber" e a sua criadora, Uber do Brasil Tecnologia Ltda. II. Pelo prisma da transcendência, trata-se de questão jurídica nova, uma vez que se refere à interpretação da legislação trabalhista (arts. 2º, 3º, e



6º, da CLT), sob enfoque em relação ao qual ainda não há jurisprudência consolidada no âmbito do Tribunal Superior do Trabalho ou em decisão de efeito vinculante no Supremo Tribunal Federal. Logo, reconhece-se a transcendência jurídica da causa (art. 896-A, § 1º, IV, da CLT). III. Na hipótese, o Tribunal Regional manteve, pelos próprios fundamentos, a sentença em que se reconheceu a condição de trabalhador autônomo do Reclamante. No particular, houve reconhecimento na instância ordinária de que o Reclamante ostentava ampla autonomia na prestação de serviços, sendo dele o ônus da atividade econômica. Registrou-se, ainda, a ausência de subordinação do trabalhador para com a Reclamada, visto que "o autor não estava sujeito ao poder diretivo, fiscalizador e punitivo da ré". Tais premissas são insusceptíveis de revisão ou alteração nessa instância extraordinária, conforme entendimento consagrado na Súmula nº 126 do TST. IV. A relação de emprego definida pela CLT (1943) tem como padrão a relação clássica de trabalho industrial, comercial e de serviços. As novas formas de trabalho devem ser reguladas por lei própria e, enquanto o legislador não a edita, não pode o julgador aplicar indiscriminadamente o padrão da relação de emprego. O contrato regido pela CLT exige a convergência de quatro elementos configuradores: pessoalidade, onerosidade, não eventualidade e subordinação jurídica. Esta decorre do poder hierárquico da empresa e se desdobra nos poderes diretivo, fiscalizador, regulamentar e disciplinar (punitivo). O enquadramento da relação estabelecida entre o motorista de aplicativo e a respectiva plataforma deve se dar com aquela prevista no ordenamento jurídico com maior afinidade, como é o caso da definida pela Lei nº 11.442/2007, do transportador autônomo, assim configurado aquele que é proprietário do veículo e tem relação de natureza comercial. O STF já declarou constitucional tal enquadramento jurídico de trabalho autônomo (ADC 48, Rel. Min. Roberto Barroso, DJE nº 123, de 18/05/2020), a evidenciar a possibilidade de que nem todo o trabalho pessoal e oneroso deve ser regido pela CLT. V. O trabalho pela plataforma tecnológica - e não para ela -, não atende aos critérios definidos nos artigos 2º e 3º da CLT, pois o usuário-motorista pode dispor livremente quando e se disponibilizará seu serviço de transporte para os usuários-clientes, sem qualquer exigência de trabalho mínimo, de número mínimo de viagens por período, de faturamento mínimo, sem qualquer fiscalização ou punição por esta decisão do motorista, como constou das premissas fáticas incorporadas pelo acórdão Regional, ao manter a sentença de primeiro grau por seus próprios fundamentos, em procedimento sumaríssimo. VI. Sob esse enfoque, fixa-se o seguinte entendimento: o trabalho prestado com a utilização de plataforma tecnológica de gestão de motoristas-usuários e demanda de clientes-usuários, não se dá para a plataforma e não atende aos elementos configuradores da relação de emprego previstos nos artigos 2º e 3º da CLT, inexistindo, por isso, relação de emprego entre o motorista profissional e a desenvolvedora do aplicativo, o que não acarreta violação do disposto no art. 1º, III e IV, da Constituição Federal. VII. Agravo de instrumento de que se conhece e a que se nega provimento.

(TST - AIRR: 105758820195030003, Relator: Alexandre Luiz Ramos, Data de Julgamento: 09/09/2020, 4ª Turma, Data de Publicação: 11/09/2020)

Ressalta que essa discussão não tem um fim próximo, ou seja, enquanto não for entendido por todos, que com a evolução humana é tecnológica novas modalidades de trabalho também vão surgir, colocando a necessidade de se pensar nesse crescimento antes que tais pessoas envolvidas careçam de benefícios como está demonstrado no cotidiano.

Com o crescimento demasiado do desemprego em virtude da pandemia do corona vírus, tal atividade se tornou muito comum para garantir a sobrevivência de inúmeras



peças, mas em contrapartida se tornou um problema social por não ser reconhecido o vínculo empregatício, retirando dessas pessoas as garantias trabalhistas e expondo-as ao risco. A regularização dessa atividade além de diminuir as demandas trabalhistas obrigaria as empresas desse seguimento a pagar impostos que seriam revestidos à assistência social e a classe trabalhadora desfrutaria de todos os benefícios dos registros na CLT, como a previdência social, 13º salário, férias e FGTS.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Levando em consideração esses aspectos, entendemos que a grande importância da pesquisa é questionar a cerca da era do táxi e moto táxi que tiveram uma dura caminhada até sua aceitação e regularização junto ao âmbito jurídico, tais lutas ocorreram a algum tempo e trouxe condições para os dias atuais, todavia, o sistema está retroagindo, ou seja, o processo de aprovação da tecnologia via plataforma digital está conduzida a grande número de cidades, e ao público em geral. Embora esteja no alcance de inúmeras pessoas sua normatização jurídica com garantias trabalhistas estão longe de acontecer.

A introdução dos aplicativos de transporte de pessoas ou alimentos nasceu da possibilidade de se utilizar o tempo ocioso do trabalhador e trazer uma renda que complementar seu labor, mas em algumas situações esses prestadores aderiram à atividade como única e exclusiva fonte de renda migrando em absoluto para essa nova modalidade. Constata-se que, a pandemia mundial da Covid-19 fez com que inúmeras pessoas perdessem seu labor e por consequência o ganho mensal, essa nova modalidade de renda apresentada pelo aplicativo e a necessidade que a situação exigia de manter o isolamento foi à soma para o grande crescimento da atividade.

Vale ressaltar que, as atividades prestadas por esses trabalhadores ocorrem por elementos que se assemelham a condição de autônomo, isso dado que, o próprio aplicativo deixa livre a escolha de exercer a atividade e o perigo de empreender. De modo simultâneo, há vários componentes que se equiparam a relações de emprego, um desses seria o fato do trabalhador ser punido por qualquer falha, configurando assim subordinação, sem haja por parte do trabalhador qualquer domínio sobre a punição, e caso o mesmo seja excluído do aplicativo se caracteriza com a demissão.



Além de tudo, há de serem apontados os perigos diários que essa modalidade traz. Para os condutores de motocicleta que são geralmente os que transportam alimentos, os riscos são ainda mais destacados, isso porque, é uma parte frágil no trânsito, pra piorar e ainda destacar a subordinação esses entregadores tem um tempo estipulado de entrega sob alguma punição caso não seja efetivada no horário preestabelecido e acontecendo algum tipo de acidente, fica a mercê da saúde pública.

No caso de transporte de pessoas com certeza há o risco no trânsito e recaem sobre o condutor os prejuízos materiais com seu automóvel, além dos prejuízos físicos ou materiais do passageiro. Destaca-se também que o abastecimento e a manutenção e os custos de seguro do veículo são arcados pelo prestador, nesses momentos destacados as plataformas se mantêm neutra.

Por outro lado, mesmo com as investidas judiciais o Tribunal Superior do Trabalho até o momento entende que a atividade não se relaciona ao vínculo empregatício, denominando que a relação seria de “mediação”, mesmo que decisões de primeira instância fundamentam a existência de vínculo e exigem que as empresas por plataforma digital paguem as garantias trabalhistas como se empregado fosse.

Por conseguinte constata-se que, os legisladores devem se atualizar, visto que, com as evoluções tecnológicas, diversas maneiras de trabalho surgem e outros irão surgir, e para que isso se ampare nas garantias trabalhistas deverão instituir legislações específicas, pois as atuais não são suficientes para estabelecer o vínculo do trabalho desenvolvido por aqueles que têm como fonte a tecnologia, com propósito de que essa classe também tenha o direito das garantias sociais vislumbrada.

4 REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Amanda. Oito aplicativos que revolucionaram os anos 2000. **Techtudo**, 2018. Disponível em: <<https://www.techtudo.com.br/listas/2018/11/oito-aplicativos-que-revolucionaram-os-anos-2000.ghtml>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

ANGELO, Tiago. Há vínculo empregatício entre Uber e motorista, decide corte francesa. **Consultor Jurídico**, 2020. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2020-mar-05/corte-francesa-confirma-vinculo-entre-uber-motorista#:~:text=H%C3%A1%20v%C3%ADnculo%20empregat%C3%ADcio%20entre%20>>



Uber%20e%20motorista%2C%20decide%20corte%20francesa&text=Ao%20se%20conectar%20%C3%A0%20plataforma,como%20aut%C3%B4nomo%2C%20mas%20como%20funcion%C3%A1rio.>. Acesso em: 02 de dez. de 2020.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal.

BRASIL. Lei nº 5.764, de 16 de Dezembro de 1971. **Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências**. Diário Oficial da União - Seção 1 - 16/12/1971, Página 10354 (Publicação Original).

BRASIL. 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**. Publicação Original [Diário Oficial da União de 30/07/2009] (p. 4, col. 3)

BRASIL. Lei nº 12.468, de 26 de Agosto de 2011. **Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências**. Diário Oficial da União - Seção 1 - 29/8/2011, Página 1 (Publicação Original).

BRASIL. TST - AIRR: 105758820195030003, **Relator: Alexandre Luiz Ramos**, Data de Julgamento: 09/09/2020, 4ª Turma, Data de Publicação: 11/09/2020. Disponível em: <<https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/925275204/agravo-de-instrumento-em-recurso-de-revista-airr-105758820195030003>>. Acesso em: 02 de dez. de 2020.

BRASIL. Poder Judiciário, Justiça do Trabalho, Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, 86ª Vara do Trabalho de São Paulo. Processo nº 1000540-24.2019.5.02.0086. **Autor: Marcos Dos Santos Queiroz, Réu: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda e outros**. Disponível em: <<https://pje.trt2.jus.br/primeirograu/VisualizaDocumento/Publico/popupProcessoDocumento.seam?idBin=8182ffd38568ad42924671d23d4e171768e04095c76c584f1960b63f89985056f278ecd1214cd1259d273cf7101000c81197a8d31239984699548e91236e35b8&idPD=6dbf8d8472657f54c90b225965bfa1dfce8bc3c8c63a2efd5ce5a9dc6310a8351416b87e8d5acfe631efef85464fe9b1&cid=942007>>. Acesso em: 02 de dez de 2020.

BRASIL. TST - RR: 10001238920175020038, **Relator: Breno Medeiros**, Data de Julgamento: 05/02/2020, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 07/02/2020. Disponível em: <<https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/807016681/recurso-de-revista-rr-10001238920175020038>>. Acesso em: 02 de dez. de 2020.

BRASIL. Poder Judiciário, Justiça do Trabalho, Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região, 28ª Vara do Trabalho de Porto Alegre. Processo nº 0021864-81.2017.5.04.0028. **Autor: Alexandre Roberto De Oliveira, Réu Uber Do Brasil Tecnologia LTDA**. Disponível em: <<https://pje.trt4.jus.br/primeirograu/VisualizaDocumento/Publico/popupProcessoDocumento.seam?idBin=5a7d2383d20729659aa557ce9288cceda6e67476feed4129ab534980d1b654b>>



92be5106f9dde2d82d2a812bfa1e01bf9&idPD=2f50bb954faff7f4778dcf0096c3ceca41792672278838bc80ffd9f892a899e&cid=6160>. Acesso em: 02 de dez. de 2020.

ENTREGADORES de aplicativos de delivery organizam paralisação nacional para 1º de julho. **Sebrae**, 2020. Disponível em: <<https://atendimento.sebrae-sc.com.br/inteligencia/alerta/entregadores-de-aplicativos-de-delivery-organizam-paralizacao-para-1-de-julho>>. Acesso em: 02 de dez. 2020.

ENTREGADOR afirma ter escapado da morte após chuva intensa. **Jornal de Brasília**, Brasília, 23 de abr. de 2020. Disponível em: <<https://jornaldebrasil.com.br/nahorah/entregador-afirma-ter-escapado-da-morte-apos-chuva-intensa/>>. Acesso em: 01 de dez. 2020.

FAGUNDEZ, Ingrid. BALAGO, Rafael. Conflito entre Uber e táxis em SP leva prefeitura a estudar regulação do app. **Folha de S.Paulo**, São Paulo. 17 de maio de 2015. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2015/05/1629339-conflito-entre-uber-e-taxis-em-sp-leva-prefeitura-a-estudar-regulacao-do-app.shtml>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

FONSECA, Mariana. 16 motoristas brasileiros morreram até que Uber ficasse mais seguro. **Exame**, 2019. Disponível em: <<https://exame.com/negocios/uber-mortes-seguranca/>>. Acesso em: 01 de dez de 2020.

GALVÃO, Walder. Aumento de entregadores levanta alerta a acidentes e questões trabalhistas. **Correio Braziliense**, Brasília, 24 de nov. de 2019. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2019/11/24/interna_cidadesdf,808723/aumento-de-entregadores-levanta-alerta-a-acidentes-e-questoes-trabali.shtml>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

GREVE dos entregadores de apps expõe os riscos e precarização do serviço. **Ninja**, 2020. Disponível em: <<https://midianinja.org/news/greve-dos-entregadores-de-apps-expoe-os-riscos-e-precarizacao-do-servico/>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

JUSTIÇA diz que entregadores não têm vínculo trabalhista com iFood. **Dirieto News**, 2020. Disponível em: <<https://www.direitonews.com.br/2020/01/justica-entregadores-vinculo-trabalhista-ifood-direito.html>>. Acesso em: 02 de dez. 2020.

KOWALSKI, Rodolfo Luis. Polícia investiga série de assaltos contra motoboys em Curitiba, **Bem Paraná**, 2018. Disponível em: <<https://www.bemparana.com.br/noticia/policia-investiga-serie-de-assaltos-contramotoboys-em-Curitiba#.X8b9Xc1KjMV>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

MARTINS, Isadora. Taxistas melhoram atendimento para se manter no mercado. **Correio Braziliense**, Brasília, 28 de jul. de 2019. Disponível em: <<https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/eu-estudante/trabalho-e-formacao/2019/07/28/interna-trabalhoformacao-2019,774320/taxistas-buscam-alternativas-para-se-mantem-no-mercado.shtml>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

MENEZES, Bruno. ‘Fiz 2 entregas ainda’, conta entregador de iFood que superou alagamento em BH. **O Tempo**, Belo Horizonte, 30 de jan. de 2020. Disponível em:



<<https://www.otempo.com.br/cidades/fiz-2-entregas-ainda-conta-entregador-de-ifood-que-superou-alagamento-em-bh-1.2291187>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

MARIA, Alinny. Entregador de pizza é morto em assalto durante o trabalho na zona Sul de Teresina. **Piauí Hoje**, 2020. Disponível em: <<https://piauihoje.com/noticias/policia/entregador-de-pizza-e-morto-em-assalto-durante-o-trabalho-na-zona-sul-de-teresina-353297.html>>. Acesso em: 01 de dez de 2020.

MOTORISTA de aplicativo foi morto ao se recusar a passar para o banco traseiro, diz polícia. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 14 de ago. de 2020. Disponível em: <<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/seguranca/motorista-de-aplicativo-foi-morto-ao-se-recusar-a-passar-para-o-banco-traseiro-diz-policia-1.2977448>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

MACIEL, Rui. Califórnia processa Uber e diz que motoristas são, sim, trabalhadores formais. **Canaltech**, 2020. Disponível em: <<https://canaltech.com.br/apps/california-processa-uber-e-diz-que-motoristas-sao-sim-trabalhadores-formais-164381/#:~:text=Calif%C3%B3rnia%20processa%20Uber%20e%20diz%20que%20motoristas%20s%C3%A3o%2C%20sim%2C%20trabalhadores%20formais,-Por%20Rui%20Maciel&text=Nesta%20ter%C3%A7a%2Dfeira%2C%20o%20estado,o%20regime%20de%20contratados%20independentes>>. Acesso em: 02 de dez. de 2020.

PONTES, Felipe. Motorista de Uber não tem vínculo empregatício com aplicativo, diz STJ. **Agência Brasil**, Brasília, 04 de set. de 2019. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/justica/noticia/2019-09/motoristas-de-uber-nao-tem-vinculo-empregaticio-com-empresa-diz-stj>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

RIVEIRA, Carolina. Justiça diz que entregadores não têm vínculo trabalhista com iFood. **Exame**, 2020. Disponível em: <<https://exame.com/negocios/justica-diz-que-entregadores-nao-tem-vinculo-trabalhista-com-ifood/>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

SUDRÉ, Lu. Entregadores de aplicativos pedem apoio da população para paralisação nacional. **Brasil de Fato**, São Paulo, 29 de jun. de 2020. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2020/06/29/entregadores-de-aplicativos-pedem-apoio-da-populacao-para-paralisacao-nacional>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

SANTOS, Rafa. Juiz do TRT-15 reconhece vínculo entre Uber e motorista e condena empresa. **Consultor Jurídico**, 2019. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2019-out-21/juiz-reconhece-vinculo-entre-uber-motorista-condena-empresa>>. Acesso em: 02 de dez. de 2020.

UBER registra quase 6 mil denúncias de abuso sexual em dois anos nos EUA. **BBC News Brasil**, 2019. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-50685127#:~:text=O%20Uber%20registrou%20tamb%C3%A9m%20107,eram%20motoristas%20e%202%2C%20passageiros.&text=A%20taxa%20de%200.57%20fatalidade,nos%20Estados%20Unidos%20naquele%20per%C3%ADodo.>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.



VIAPIANA, Tábata. Aplicativo e motorista devem indenizar passageiro por acidente de trânsito. **Consultor Jurídico**, 2020. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2020-ago-08/aplicativo-motorista-indenizar-passageiro-acidente>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.

VASCONCELLOS, Hygino. Em três anos, mais de 2,2 mil motoristas de aplicativos foram assaltados no RS. **GaúchaZH**, 2019. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/seguranca/noticia/2019/07/em-tres-anos-mais-de-22-mil-motoristas-de-aplicativos-foram-assaltados-no-rs-cjyadycsj03aa01ms9b71z0n3.html>>. Acesso em: 01 de dez. de 2020.