

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
FACULDADE NACIONAL DE DIREITO**

**AS CONTROVÉRSIAS DO TRABALHO CONTROLADO POR
PLATAFORMAS DIGITAIS: O CASO UBER E A JUSTIÇA DO TRABALHO
DO RIO DE JANEIRO**

ANNA LUISA LOTTI VASCONCELLOS

RIO DE JANEIRO

2022.2

**AS CONTROVÉRSIAS DO TRABALHO CONTROLADO POR
PLATAFORMAS DIGITAIS: O CASO UBER E A JUSTIÇA DO TRABALHO
DO RIO DE JANEIRO**

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do **Professor Dr. Rodrigo de Lacerda Carelli.**

RIO DE JANEIRO

2022.2

CIP - Catalogação na Publicação

V331c Vasconcellos, Anna Luisa Lotti
As controvérsias do trabalho controlado por
plataformas digitais: o caso Uber e a Justiça do
Trabalho do Rio de Janeiro / Anna Luisa Lotti
Vasconcellos. -- Rio de Janeiro, 2022.
61 f.

Orientador: Rodrigo de Lacerda Carelli.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) -
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade
Nacional de Direito, Bacharel em Direito, 2022.

1. Direito do Trabalho. 2. Plataformas Digitais.
3. Uber. 4. Judiciário. 5. Relação de emprego. I.
Carelli, Rodrigo de Lacerda, orient. II. Título.

**AS CONTROVÉRSIAS DO TRABALHO CONTROLADO POR
PLATAFORMAS DIGITAIS: O CASO UBER E A JUSTIÇA DO TRABALHO
DO RIO DE JANEIRO**

Monografia de final de curso, elaborada no âmbito da graduação em Direito da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como pré-requisito para obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação do **Professor Dr. Rodrigo de Lacerda Carelli.**

Data da Aprovação: 15 / 12 / 2022.

Banca Examinadora:

Rodrigo de Lacerda Carelli

Orientador

Bianca Neves Bomfim Carelli

Membra da Banca 1

Eneida Maria dos Santos

Membra da Banca 2

RIO DE JANEIRO

2022.2

RESUMO

O presente estudo tem como objetivo questionar as características e as conseqüentes controvérsias da liberdade e da autonomia prometidas pelo trabalho controlado por plataformas digitais. Essas inovações tecnológicas têm impactado as relações de trabalho, gerando discussões acerca dos direitos e da classificação dos trabalhadores que trabalham por meio dessas tecnologias. Nesse contexto, o foco do trabalho é o estudo das plataformas de transporte individual de passageiros, com destaque para a empresa Uber desde a sua entrada no país até os recentes entraves judiciais quanto à classificação desses motoristas na legislação trabalhista, na Justiça do Trabalho do Rio de Janeiro. Para isso, foram analisados artigos, doutrinas, leis e, por último, decisões judiciais com o intuito de verificar quais interpretações estão sendo dadas por juízes e desembargadores do TRT da 1ª Região a essa relação entre a Uber e seus motoristas, ou seja, se ela cumpre ou não os requisitos dos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis de Trabalho para a caracterização do vínculo de emprego.

Palavras-chave: Direito do Trabalho; Plataformas Digitais; Motoristas; Uber; Relação de emprego; Judiciário.

ABSTRACT

The present paper aims to question the characteristics and consequent controversies of freedom and autonomy promised by work controlled by digital platforms. This technological innovation has impacted labor relations, generating discussions about the rights and classification of workers who work through these technologies. In this context, the focus of this work is the study of individual passenger transport platforms, with emphasis on the company Uber since its entry in Brazil until its recent legal obstacles regarding classification of these drivers in labor legislation, in the Labor Court of Rio de Janeiro. For this, articles, doctrines, laws and, finally, judicial decisions were analyzed in order to verify which interpretations are made by judges and Court of Appeal judges of the TRT of the 1st Region to this relationship between Uber and its drivers, that is, if whether or not it complies with the requirements of articles 2 and 3 of the Consolidation of Labor Laws for the characterization of the employment relation.

Keywords: Labor law; Digital platforms; Drivers; Uber; Employment relationship; Judiciary.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
CAPÍTULO I – O TRABALHO NAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE	9
1.1. A <i>gig economy</i> e o trabalho plataformizado	9
1.2. O fenômeno da uberização	9
1.2.1 Falácia da autonomia, do empreendedorismo e da liberdade	11
1.2.2 Gerenciamento algorítmico.....	12
1.2.3 A plataformas de serviços de transporte x aumento dos combustíveis.....	15
1.3 O dilema da flexibilidade.....	16
CAPÍTULO II – UBER NO BRASIL	18
2.1 Uber x Táxis.....	18
2.2 A influência do judiciário	19
2.3 Uber e o debate dos direitos trabalhistas.....	27
CAPÍTULO III - ESTUDO SOBRE DECISÕES DA JUSTIÇA DO TRABALHO DO RIO DE JANEIRO	31
3.1. Metodologia e abordagem	31
3.2. Argumentos utilizados nas decisões para reconhecer ou não cada requisito.....	31
3.2.1 Reconhecimento da subordinação	31
3.2.2 Do não reconhecimento da subordinação	34
3.2.3 Reconhecimento da personalidade/pessoa física.....	37
3.2.4 Do não reconhecimento da personalidade/pessoa física.....	38
3.2.5 Reconhecimento da onerosidade.....	38
3.2.6 Do não reconhecimento da onerosidade.....	39
3.2.7 Reconhecimento da alteridade.....	40
3.2.8 Do não reconhecimento da alteridade.....	40
3.2.9 Reconhecimento da não eventualidade.....	40
3.2.10 Do não reconhecimento da não eventualidade.....	42
3.3 O panorama geral das sentenças e dos acórdãos dos processos analisados.....	42
3.4 Acordos.....	45
3.5 Estratégia da UBER.....	46
3.6 Uber e o TRT 1ª Região.....	48
CONCLUSÃO.....	49
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	52

INTRODUÇÃO

As relações de trabalho, historicamente, sempre estiveram em constante mudança e, hoje em dia, essas modificações estão ainda mais rápidas e desafiadoras para setores sociais e econômicos com o acelerado avanço tecnológico. As tecnologias, inegavelmente, inovam e facilitam o dia a dia, mas a relação delas com a força humana de trabalho fez surgir um sinal de alerta a nível mundial com a era do trabalho nas plataformas digitais e do trabalho *on demand*. Nesse contexto, muitos desafios surgiram na tentativa de compreender como esse novo modelo de negócio deve ser recebido pelo Direito do Trabalho, já que de forma veloz as relações de trabalho ficaram mais fluídas e complexas.

As plataformas digitais de trabalho permitem que os trabalhadores possam realizar serviços de transporte, limpeza, entregas, entre outros, por meio de aplicativos em tempo real de acordo com as solicitações dos usuários. Um dos setores que mais se destaca desde o surgimento dessas plataformas é o de transporte individual de passageiros que será o foco deste trabalho, com atenção especial para a entrada, atuação e desdobramentos da empresa Uber no Brasil, principalmente, em relação a discussão do reconhecimento ou não dos requisitos que caracterizam o vínculo empregatício, segundo os artigos 2º e 3º da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho).

Considerando que essa nova era do trabalho digital introduz uma lógica controversa às relações de trabalho, o presente trabalho se inicia com o objetivo de refletir até que ponto as vantagens e as inovações prometidas por essas plataformas, como, por exemplo, liberdade, flexibilidade de horário, possibilidade de empreender são realmente avanços, e a partir de que momento tornam-se uma proteção para empresas se eximirem de qualquer garantia e da necessidade de moldarem o escopo do trabalho digital.

De um lado, um avanço tecnológico inevitável e acelerado que otimiza os serviços e cria novas possibilidades de sustento para muitos trabalhadores, facilitando o acesso ao trabalho. De outro lado, o trabalhador com cada vez menos garantias e condições mais precárias de trabalho, sob a falácia do trabalho autônomo, da liberdade e do empreendedorismo.

Em um segundo momento, o enfoque será a entrada da Uber no Brasil e seus respectivos desafios diante da resistência dos taxistas em aceitarem o funcionamento da

empresa no país. Além disso, será explorada a atuação e a importância do legislativo na regulação do transporte individual de passageiros por aplicativos, e a influência do judiciário na permanência da empresa no Brasil e na discussão dos direitos desses motoristas.

No terceiro e último momento, esse trabalho irá analisar como o Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região tem se posicionado em ações de motoristas que pleiteiam o reconhecimento de vínculo empregatício com a empresa Uber no Estado do Rio de Janeiro. O intuito será confrontar os argumentos de juízes e desembargadores para estabelecer estatísticas em relação ao reconhecimento ou não dos requisitos da subordinação, da pessoalidade/pessoa física, da onerosidade e da não eventualidade.

Quanto a metodologia de pesquisa utilizada neste presente trabalho, foram feitas pesquisas bibliográficas e consultados 46 processos protocolados de 2017 a 2022 e suas respectivas sentenças e acórdãos, no PJE (Processo Judicial Eletrônico) do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (Disponível em <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/>) que versam sobre o reconhecimento de vínculo empregatício entre os reclamantes, que são motoristas de aplicativo e a reclamada, que é a empresa Uber.

Dessa forma, o objetivo central do trabalho será analisar as controvérsias do trabalho por plataformas digitais, principalmente, de transportes, dando especial atenção a empresa Uber – pioneira no Brasil. Essa empresa é responsável por grande parte das lides que versam sobre direitos desses motoristas no judiciário brasileiro, considerando que os trabalhadores não possuem uma definição exata de sua classificação na legislação trabalhista, dado que o legislativo ainda não se pronunciou definitivamente sobre o tema.

1. O TRABALHO NAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTES

1.1 A *gig economy* e o trabalho plataformizado

O constante avanço das tecnologias ao redor do mundo provoca mudanças em setores sociais, econômicos, políticos e no campo do direito do trabalho não é diferente. A chamada *gig economy* ou “economia de bico” trouxe uma dinâmica mais flexível e controversa para as relações de trabalho, estreitando a relação entre prestadores e clientes por meio das tecnologias.

Esse fenômeno se desdobra em duas principais formas de trabalho: o *crowdwork* e o trabalho sob demanda (*on demand*) por meio de aplicativos. O primeiro trata de atividades por meio de plataformas online que permitem que prestadores de serviços e clientes operem de qualquer lugar do mundo e o segundo se relaciona com atividades laborais tradicionais, como o transporte e limpeza, em que as empresas responsáveis intervêm para garantir uma qualidade mínima do serviço prestado e gerenciar a mão de obra¹.

Por meio da economia compartilhada ou “*sharing economy*”, as empresas de serviço por plataforma defendem o ideal colaborativo entre usuários e prestadores de serviços como forma de aproximar e aprimorar essas relações. Entretanto, com o rápido avanço dessas tecnologias, a realidade de hoje é o aspecto colaborativo perdendo espaço para uma exploração que desafia a legislação de diversos países ao redor do mundo.

No cenário atual, tudo virou serviço, de cada vez mais baixo custo, onde a automação não reduz a carga de trabalho, mas sim o precariza. Nesse sentido, a *gig economy* acelerou a fragmentação dos empregos por meio das novas tecnologias, colocando em risco a proteção ao trabalho.

1.2 O fenômeno da Uberização

O trabalho *on demand* de que trata os aplicativos de transporte ganhou uma expressão para ilustrar as controvérsias de seu mecanismo de funcionamento. A chamada “uberização”

¹ CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE, Cássio Luís ; OITAVEN, Juliana Carreiro Corbal. Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego : um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos – Brasília : Ministério Público do Trabalho, 2018, p.16.

das relações de trabalho - termo inspirado na empresa Uber que passou a ser vista como paradigma para descrever o funcionamento de outras empresas que utilizam a tecnologia de plataforma – expõe os malefícios que se escondem por trás dos benefícios trazidos pelas inovações tecnológicas no mundo do trabalho.

Dessa forma, questiona-se até que ponto as vantagens e as inovações prometidas por essas plataformas de digitais de transporte individuais de passageiros, como, por exemplo, liberdade, flexibilidade de horário, possibilidade de empreender são realmente avanços, e não são apenas discursos falaciosos para que as empresas possam se eximir da obrigação de conferirem direitos aos motoristas.

As tecnologias criaram novas tendências nas relações de trabalho, trazendo mais flexibilidade e liberdade para o empregado e o empregador, e relativizando o modelo de trabalho mais convencional com jornada pré-estabelecida e com salário fixo. Entretanto, há um processo de precarização social do trabalho por meio da flexibilização e da automatização, em que a possibilidade de sustento e a otimização dos serviços, surgem conjuntamente ao trabalho com menos garantias e condições mais precárias, sob a falácia do trabalho autônomo, da liberdade e do empreendedorismo.

Por isso há uma contradição no capitalismo atual. De um lado nunca foi tão fácil identificar e efetivar os direitos dos trabalhadores por meio das tecnologias e de outro, o discurso de que não é possível uma regulação dessas empresas, como forma de *“legitimar, incentivar, cristalizar e acentuar a falta de limites à exploração do trabalho e à precarização de suas condições. A mesma tecnologia que torna a regulação tecnicamente mais fácil é apresentada pelas empresas como fator que inviabiliza a proteção”*²

Por isso, o Direito do Trabalho atualmente é constantemente questionado acerca de uma solução para mundo das plataformas digitais, principalmente do ramo dos transportes (de mercadorias e de pessoas) – que no quarto trimestre de 2021 somavam, aproximadamente, 1,5 milhão de pessoas somente no setor de transportes do país³ - para proteger esses trabalhadores da era da hipervigilância, do controle de dados da *big data*, dos serviços de baixo custo, da

² ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo. *Contracampo*, Niterói, v. 39, n. 1, p. 30, abr./jul. 2020.

³ FIRMINO, Antony; GÓES, Geraldo; MARTINS, Felipe. Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham. Ipea, 2022. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2022/05/painel-da-gig-economy-no-setor-de-transportes-do-brasil-quem-onde-quantos-e-quanto-ganham/>. Acesso em 24/02/2022.

automação, da heteromação que fragmenta as tarefas, da descartabilidade humana e do esvaziamento das garantias trabalhistas.

1.2.1 Falácia da autonomia, do empreendedorismo e da liberdade

Em meio a jornadas de trabalho de mais de 12h, ausência de garantias trabalhistas, penalizações e controle sobre movimentações e ganhos, percebe-se a que o discurso do trabalho livre esconde o esvaziamento de garantias. Por meio de uma argumentação eufemística, as empresas difundem as ideias neoliberais que classificam os entregadores como “parceiros”, “empreendedores” e “autônomos” como forma de mascarar a superexploração⁴.

A figura da liberdade nas plataformas digitais de trabalho se apresenta como um disfarce do trabalho informal e da transferência dos custos e dos riscos do serviço ao trabalhador, sob o rótulo de economia colaborativa e de parceria. O colaborador – assim chamado por muitas dessas empresas – tem que arcar com altos custos para conseguir trabalhar, como, por exemplo, gasolina e manutenção do carro, que se deteriora com extrema rapidez.

Caso haja recusa de pedidos, o trabalhador estará sujeito a penalizações e bloqueios, ou seja, ele vive submetido a todo o momento a uma possível “demissão”. É a empresa que escolhe os clientes e os preços das viagens e, portanto, não se trata de um trabalho autônomo. Há uma série de normas e condutas da empresa que devem ser seguidas pelo colaborador em uma lógica de “prêmio” aos trabalhadores que se sujeitam e se degradam a essas condições impostas pelas plataformas⁵

Nesse sentido, Filgueiras e Antunes expõem as contradições do modelo de trabalho de plataformas digitais⁶:

Ademais, o controle do capital se reforça e se reproduz com a ideia de que os/as trabalhadores/ as estão se autogerindo. Mas, contrariamente, as plataformas digitais controlam todo o processo, determinam os formatos

⁴ ROCHA, Raoni; PISTOLATO, Leonardo; DINIZ, Eugênio Paceli Hatem. Precarização do trabalho travestida de modernidade: uma análise da tarefa de entregadores de mercadorias. Rev. Psicol., Organ. Trab., Brasília, v. 21, n. 4, p. 1687, dez. 2021

⁵ DA ROCHA, Cláudio Jannotti; MEIRELES, Edilton. O direito do trabalho e a uberização: primeiras linhas analíticas In: MEIRELES, Edilton (Org). Trabalho, reformas e tecnologia, 1ª Edição, 2020, p 155

⁶ ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. Op.cit p. 38.

exatos dos contratos de trabalho, pagam, mobilizam, ameaçam e dispensam. Os/as trabalhadores/as são induzidos a adotar estes comportamentos e estas atitudes, não lhes cabendo outra alternativa, se querem permanecer exercendo o seu labor. O fato de serem submetidos a estas condições, então, não significa que a iniciativa, o controle e a autonomia das atividades estejam em suas mãos.

Assim, a lógica se baseia no argumento de que sem essas tecnologias essa força de trabalho ficaria sem opção. Cenário este delicado, principalmente, em um país como o Brasil que conta com aproximadamente 9,5 milhões de desempregados⁷, mas que não surpreende em meio à era da descartabilidade humana, em que as pessoas em prol exclusivamente do próprio conforto buscam os serviços mais baratos que, na maioria das vezes, escondem algum tipo de exploração.

1.2.1 Gerenciamento algorítmico

O trabalhador é autônomo na teoria, mas na prática a empresa o controla por meio de um algoritmo. Trata-se de um modelo que entra em conflito com a ideia de liberdade, uma vez que os trabalhadores não possuem livre escolha de suas corridas, já que não escolhem o preço de suas corridas (pois são definidos unilateralmente pelas empresas). Além disso, são submetidos a constantes avaliações e não possuem até mesmo liberdade para conversar em alguns casos, como, por exemplo, o aplicativo da empresa Uber que antes de direcionar a corrida ao motorista pergunta ao passageiro se há algum tipo de preferência quanto a conversas.

Esses fatores são definidos por um algoritmo - sem transparência - que é usado como parâmetro para punições, que podem ser desde suspensões até mesmo a exclusão do cadastro do motorista da plataforma. Dessa forma, percebe-se que na prática funciona como um mecanismo de coerção da força de trabalho.

Além disso, há empresas que ofertam bônus, promoções e vantagens aos motoristas que trabalharem mais nos parâmetros definidos pela oferta proposta pelo algoritmo. Os motoristas podem ser, por exemplos, convidados a realizarem corridas em um determinado

⁷ CAVALLINI, Marta. Desemprego recua para 8,7% no terceiro trimestre, com novo recorde de trabalhadores sem carteira assinada. G1, 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/10/27/desemprego-recua-para-87percent-em-setembro.ghtml> Acesso em: 01/11/2022

período de tempo como forma de estimular a produtividade e manter aquele motorista mais tempo disponível na plataforma, cenário este que pode ser definido pela gestão por *gamificação*⁸. Nesse contexto, Ludmila Costhek Abílio explica a relação dessas metas com o objetivo de manter os motoristas por mais tempo disponíveis na plataforma:

A informalização das regras tem impactos profundos sobre as condições de trabalho, uma vez que estas irão determinar não só os ganhos cotidianos, mas o tempo de trabalho necessário para alcançar os ganhos definidos pelo trabalhador. Trabalhadores estabelecem para si metas cotidianas de remuneração que garantam sua sobrevivência, mas os meios para alcançar tais metas estão nas mãos das empresas. Na prática, trabalhadores encontram-se disponíveis ao trabalho, estando subordinados a critérios de distribuição obscuros ou informalizados, expostos a variações no valor do trabalho; podem ser penalizados de forma mais ou menos clara pela recusa de trabalho. Tudo isso se desdobra na determinação do tempo de trabalho necessário para garantia de sua remuneração – um tempo que pode envolver tanto a realização efetiva de trabalho quanto a busca/espera por ele⁹.

Esse uso de técnicas e estratégias para gerar maior engajamento desses motoristas remete ao que o jurista Alan Supiot (2017, p. 248, tradução nossa) chama de mobilização total do trabalho:

Em um sistema de trabalho organizado através da gestão por objetivos, a mobilização total requer outras qualidades além da obediência, ou seja, a capacidade de reagir em tempo real aos sinais recebidos, a fim de cumprir os objetivos atribuídos por um programa. Sob este novo regime de trabalho produzido pela governança por números, os trabalhadores não executam as ordens em um prazo previamente acordado, mas devem estar preparados para responder às necessidades do mercado, conforme julgado pelo empregador ou, se estiverem desempregados, pelas agências de back-to-work. Em outras palavras, eles devem estar prontos para serem mobilizados a qualquer momento e devem entrar em ação quando chegar a hora, a fim de realizar os objetivos que lhes são atribuídos. A disponibilidade e o tempo de resposta são os dois aspectos - passivo e ativo - desta mobilização total, que em termos

⁸ KALIL, Renan. O gerenciamento algorítmico nas plataformas digitais. Carta Capital, 2021. Disponível em <https://www.cartacapital.com.br/opiniao/gerenciamento-algoritmico-plataformas-digitais-uberizacao/> Acesso em: 24/02/2022

⁹ ABÍLIO, Ludmila Costhek. Capítulo 2, Perfis e trajetórias ocupacionais. In: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org) O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos [meio eletrônico - UFPR - Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022, p. 132.

legais assume a forma de uma certa indeterminação nos termos da troca contratual¹⁰.

Na realidade, isso se dá por meio de uma polêmica política de privacidade de dados. Essas empresas não revelam como o algoritmo funciona, ou seja, os motoristas e entregadores ficam a mercê das plataformas e sequer conseguem saber como o seu trabalho é remunerado e, conseqüentemente, não conseguem impactar diretamente nos valores, já que não se sabe quais fatores importam mais ou menos para a definição dos preços de seus serviços.

O algoritmo se torna uma forma de supervisionar, controlar, disciplinar e motivar os motoristas sem a devida transparência e igualdade de oportunidades, resultando em uma forma das empresas se desresponsabilizarem por seus atos e negarem qualquer tipo de subordinação. É por meio dessa gestão algorítmica que as empresas conseguem controlar o nível de serviço que chega ao consumidor final, dado que a satisfação de seus clientes parece ser o objetivo central, enquanto que a preocupação com a satisfação de seus então denominados “colaboradores” deixa a desejar.

Na realidade, em razão dessa falácia da autonomia, o trabalhador não percebe que está sendo controlado. Ao mesmo tempo em que pode escolher sua hora de trabalho tem sua dinâmica totalmente definida pela plataforma, uma vez que a oferta e demanda de seu trabalho é mapeada e gerenciada pelo aplicativo sem que haja a possibilidade de influenciá-la.

Em 2020, na Itália, a justiça reconheceu que os algoritmos aplicados na plataforma *Deliveroo* eram discriminatórios, pois direcionava as melhores oportunidades a quem tinha melhor reputação, baseado nas vezes em que o trabalhador cumpria o horário de serviço agendado na plataforma e no número de horários de pico em que ficou disponível. Em decorrência de cancelamentos, os entregadores eram punidos inclusive diante de situações de força maior, como motivos de saúde. Dessa forma, o Tribunal reconheceu que direitos que são

¹⁰ In a work system organised through management by objectives, total mobilisation requires qualities other than obedience, namely the ability to react in real time to signals received, in order to meet objectives assigned by a programme. 10 Under this new regime of work produced by governance by numbers, workers do not carry out orders in a timeframe agreed in advance, but must be prepared to respond to the needs of the market as judged by the employer or, if they are unemployed, by the back-to-work agencies. 11 In other words, they must be ready to be mobilised at any moment, and must spring into action when the time comes, in order to realise the objectives they are assigned. Availability and response time are the two aspects — passive and active — of this total mobilisation, which in legal terms takes the form of a certain indeterminacy in the terms of the contractual exchange.

reconhecidos pela legislação do país, como direitos fundamentais, eram feridos na lógica do algoritmo¹¹.

1.2.3 A plataformas de serviços de transporte x aumento dos combustíveis

Os recentes aumentos no preço dos combustíveis evidenciaram o quanto o modelo de negócio se contradiz com a questão da autonomia nessas plataformas digitais de transporte. Diversos motoristas abandonaram as plataformas¹² pela inviabilidade de manterem o serviço diante de um repasse irrisório e um combustível muito caro, o que representou um problema até mesmo para as próprias plataformas em decorrência da escassez de mão de obra em determinadas regiões do país, colocando em risco até mesmo a satisfação de seus clientes.

Empresas como Rappi, Ifood, Uber e 99 buscaram aumentar o repasse aos motoristas e entregadores na tentativa de amenizar essa situação, por meio de reajustes nos valores pagos, auxílios e descontos em postos de gasolina. A empresa Uber, por exemplo, anunciou um reajuste de 6,5% nos ganhos dos motoristas nas corridas e 20% de *cashback* em postos parceiros. Entretanto, segundo uma pesquisa realizada pelo UOL com motoristas e entregadores, não foi possível enxergar na prática a efetividade dessas ações, citando a falta de transparência nos cálculos da remuneração por entrega¹³.

Essas medidas também foram impulsionadas pela consequente onda de cancelamentos de viagens e entregas por parte dos motoristas diante de viagens que não compensavam frente à alta dos combustíveis. Uma pesquisa realizada pelo portal G1, que acompanhou motoristas desde julho de 2021, apontou a tendência de cancelamentos e a consequente onda de expulsão de usuários das plataformas. A empresa Uber, por exemplo, relatou que chegou a excluir motoristas por conta dos altos índices de cancelamentos informando aos usuários que houve

¹¹LUCENA, Cláudio; MOSELE, Rafael. Plataformas digitais e a mediação algorítmica de oportunidades de trabalho. INPD, 2021. Disponível em: <https://www.inpd.com.br/post/plataformas-digitais-e-a-media%C3%A7%C3%A3o-algor%C3%ADmica-de-oportunidades-de-trabalho> Acesso em: 05/03/2022.

¹²GARZON, Matheus. Gasolina a R\$6,40 provoca debandada de motoristas em apps de corrida. Metrôpoles, 2021. Disponível em: <https://www.metropoles.com/distrito-federal/gasolina-a-r-640-provoca-debandada-de-motoristas-em-apps-de-corrida> Acesso em 28/01/2022.

¹³MOTTA, Anaís. Apps prometem aumento de até 50%, mas entregadores e motoristas questionam. Uol, 2022. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2022/04/07/apps-de-transporte-e-entrega-agem-contra-impacto-da-alta-dos-combustiveis.htm#:~:text=A%20cada%20R%24%20%20de,de%20acordo%20com%20a%20empresa> Acesso em: 28/01/2022.

“mau uso da plataforma, pois prejudica intencionalmente o seu funcionamento, afetando negativamente a experiência de toda a comunidade”¹⁴.

1.3 O dilema da flexibilidade

O trabalho em plataformas digitais encontra muita resistência quando o assunto é a sua regulação. Isso se deve ao fato de que muitas empresas difundem a ideia de que se o direito do trabalho for aplicado ao labor em plataforma, a flexibilidade será perdida. Acontece que muitos desses trabalhadores passaram a ter certo medo da regulação, uma vez que a flexibilidade passou a ser para eles uma das grandes vantagens desse tipo de trabalho.

Entretanto, flexibilidade não necessariamente se opõe aos direitos trabalhistas, uma vez que outros tipos de trabalho flexíveis e por demanda já existem na legislação e que garantem direitos. Nesse contexto, Antonio Aloisi, Valerio De Stefano (2020, p. 12, tradução nossa) defendem que:

Muitos comentaristas estão repetindo sinistramente que a inovação em matéria de emprego está caminhando a toda velocidade para a substituição do trabalho humano. Esta narrativa cataclísmica - embora de boa fé - serviu como uma arma retórica para justificar a desregulamentação do mercado de trabalho e a conseqüente erosão da proteção e imiserização das condições de trabalho. Ela também ajudou a difundir a noção comum de que as instituições sociais são "rígidas" e "antiquadas", enquanto a proteção trabalhista estrangularia a inovação no berço. Pior ainda, os discursos convencionais têm associado este cenário a uma ameaça mais ou menos explícita - se a automação promete tornar o trabalho humano redundante, a única estratégia para tornar os trabalhadores competitivos seria remover restrições e proteção - s empresas para os trabalhadores e sistemas de bem-estar social. Em resumo, a ideia de que as máquinas, se não forem mais inteligentes, serão pelo menos mais baratas que os trabalhadores, é reivindicada por qualquer empresário que queira competir de forma desleal¹⁵.

¹⁴ MARTINS, Rafael. Uber exclui motoristas por cancelamento de corridas. G1, 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/09/24/uber-exclui-mais-de-15-mil-motoristas-por-cancelamento-constante-de-corridas-diz-associacao.ghtml> Acesso em 24/02/2022.

¹⁵ Many commentators are ominously repeating that job-killing innovation is heading at full speed towards the replacement of human labour. This cataclysmic narrative – albeit in good faith – has served as a rhetorical weapon to justify deregulation of the labour market and the resulting erosion of protection and immiseration of working conditions. It has also helped to spread the commonplace notion that social institutions are ‘rigid’ and ‘antiquated’ while labour protection would strangle innovation in the cradle. Even worse, mainstream discourses have associated this scenario with a more or less explicit threat – if automation promises to make human work

Essa questão surge, principalmente, em função de alguns motoristas não serem, na prática, exclusivamente dependentes das plataformas para seu sustento. Essa parcela de trabalhadores fica disponível em horários e frequências irregulares, já que fazem uso dos aplicativos para obterem uma renda extra.

Assim, a regulação é importante para definir como a automação e as tecnologias irão influenciar no futuro do trabalho de forma a respeitar e garantir direitos fundamentais e, por isso, não pode ser vista como empecilho ao desenvolvimento tecnológico. Nesse contexto, o professor Rodrigo Carelli defende que:

“O principal desafio à regulação do trabalho em plataformas no Brasil é a disputa entre a ideologia dominante e o que determina a Constituição da República em relação ao papel e à natureza do direito do trabalho. Não há qualquer empecilho ou incompatibilidade lógica ou constitucional para a garantia de direitos aos trabalhadores em plataformas, como é o trabalho portuário avulso — um trabalho flexível, sob demanda e protegido, que poderia inclusive ser modelo de regulação para o trabalho em plataformas”.¹⁶

Além disso, no modelo atual essa flexibilidade é questionável, uma vez que, para atingir uma boa remuneração, é necessário trabalhar muitas horas, sendo a precificação o elemento norteador desses trabalhadores. Dessa forma, a flexibilidade parece ser usada como justificativa para a baixa remuneração como se fosse uma espécie de moeda de troca. Esse parece ser um mecanismo de intensificação do trabalho que busca esconder a exploração, já que com remunerações menos atrativas, mais horas de trabalho são necessárias para se atingir uma quantia suficiente para o sustento e, dessa forma, mais motoristas ficam disponíveis por mais tempo nas plataformas¹⁷.

redundant, the only strategy to make workers competitive would be to remove constraints and protection – offloading risks from businesses onto workers and welfare systems. In short, the idea that machines, if not smarter, will at least be cheaper than workers, is claimed by any entrepreneur that wants to compete unfairly.

¹⁶CARELLI, Rodrigo. Os desafios para a regulação do trabalho em plataformas. Nexo, 2021. Disponível em: <https://pp.nexojornal.com.br/ponto-de-vista/2021/Os-desafios-para-a-regula%C3%A7%C3%A3o-do-trabalho-em-plataformas> Acesso em: 05/03/2022.

¹⁷CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE, Cássio Luís ; OITAVEN, Juliana Carreiro Corbal. Op. cit., p. 36

2. UBER NO BRASIL

2.1 Uber x Táxis

Nesse contexto do trabalho de motorista por aplicativos, a empresa que ganhou maior destaque, além de ter sido a pioneira no país, e que será foco deste trabalho, é a Uber. Um dos principais fatores que marcaram a entrada dessa empresa no Brasil foi a disputa com os taxistas que não receberam bem o aplicativo, assim como outras empresas similares, o que gerou uma série de conflitos nas ruas, no judiciário e no legislativo.

A primeira cidade a receber a Uber no Brasil foi a do Rio de Janeiro, em 2014, mas a prefeitura da cidade reagiu de maneira bem negativa a entrada da empresa, fazendo lobby junto aos motoristas de táxi. O transporte individual de passageiros sempre foi regulado por meio de licenças das respectivas administrações municipais, que regula as condições para o exercício da atividade, as rescisões de licenças, os direitos dos usuários, as políticas de preço e fiscaliza se o serviço é adequado conforme a Constituição Brasileira (CARELLI; SEFERIAN, 2019, p. 89, tradução nossa)¹⁸.

Em julho de 2015, por exemplo, houve uma operação da DETRO (Departamento de Transportes Rodoviários) que multou e rebocou carros de motoristas da Uber na porta do aeroporto Santos Dumont. Segundo o secretário estadual de transportes da época, o transporte era irregular e violava a lei, já que qualquer outro serviço que não fosse o táxi seria considerado ilegal¹⁹.

Em agosto de 2015, a Câmara do Rio de Janeiro emitiu um decreto (nº 40.518/2015) que previa multa e apreensão para os motoristas da Uber e de empresas semelhantes, já que o texto definia que apenas veículos regulamentados pela prefeitura podiam circular com a

¹⁸ Au Brésil, le transport individuel de personnes, considéré comme un service public, a toujours été réglementé au travers de permis délivrés par les administrations municipales. La législation locale réglemente les conditions d'exercice de l'activité, son contrôle, la résiliation du permis, les droits des usagers. Elle définit aussi la politique tarifaire et prévoit l'obligation de maintenir un service adéquat, comme prévu dans la Constitution brésilienne

¹⁹ MOTORISTA do Uber que teve carro rebocado no Rio se diz 'perseguido'. G1, 2015. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/07/motorista-da-uber-que-teve-carro-rebocado-no-rio-se-diz-perseguido.html>> Acesso em: 27/09/2022.

finalidade de transportar passageiros. Na época a Uber alegou que o legislativo municipal fazia uso das leis para proteger uma reserva de mercado e não o cidadão²⁰.

A Câmara da cidade também apresentou outros projetos como o que visava proibir que até mesmo empresas e hotéis, por exemplo, não utilizassem a Uber para transportar funcionários e hóspedes²¹ e o que visava proibir o transporte remunerado de veículos particulares através de aplicativos, que na prática permitiria que os carros da Uber pudessem ser apreendidos pelas autoridades²².

2.2 A influência do judiciário

Diante desse cenário, a interferência do judiciário se tornou essencial para a garantia dos direitos dos motoristas da Uber - e similares – assim como dos próprios cidadãos. Nesse primeiro momento, era necessário garantir que as plataformas pudessem funcionar no Brasil. Em 2015, um motorista da Uber conseguiu uma liminar no Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro que garantiu a ele o direito de exercer o transporte individual de passageiros, sem que pudesse ser multado pelas autoridades do Estado e do município do Rio de Janeiro.

Nesse liminar, o magistrado defendeu que o Decreto Municipal nº 40.518/2015 criava restrição de mercado e ofendia os princípios da livre iniciativa, da liberdade profissional e da livre concorrência. Além disso, alegou que seria sim possível uma convivência harmônica entre os taxistas e os motoristas da Uber em razão da evidente distinção entre os serviços prestados por cada um deles²³.

Em 2017, o ministro do Supremo Tribunal Federal, Luís Roberto Barroso, se manifestou no RE 1.054.110 - que fora interposto pela Câmara Municipal de São Paulo contra decisão do Tribunal de Justiça de São Paulo que defendeu a inconstitucionalidade de uma lei

²⁰ CÂMARA do Rio aprova lei que prevê multa a motoristas do Uber. G1, 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/08/camara-do-rio-aprova-lei-que-preve-multa-motoristas-do-uber.html> Acesso em: 27/09/2022.

²¹ TJ-RJ mantém decisão que autoriza funcionamento do aplicativo Uber. G1, 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/11/tj-rj-mantem-decisao-que-autoriza-funcionamento-do-aplicativo-uber.html> Acesso em: 27/09/2022.

²² CÂMARA do Rio vota novo projeto de lei que proíbe circulação do Uber. G1, 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/09/camara-do-rio-vota-novo-projeto-de-lei-que-proibe-circulacao-do-uber.html> Acesso em: 27/09/2022.

²³ JUSTIÇA do Rio dá liminar a motorista do Uber. Jusbrasil, 2015. Disponível em: <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/noticias/219838212/justica-do-rio-da-liminar-a-motorista-do-uber> Acesso em: 27/09/2022.

municipal que proibia o serviço da Uber na cidade - pela repercussão geral da ação dada a insegurança jurídica que a questão havia trazido na época, com diversas leis que proibiam ou regulamentavam o transporte pelo país. Barroso defendeu que seria necessária uma análise dessas proibições por leis municipais para saber se estariam ou não de acordo com o princípio da livre iniciativa:

[...]

7. De igual forma, os fundamentos infraconstitucionais citados pelo acórdão recorrido não prejudicam o exame do recurso. Aqui não está em exame a conformidade da lei municipal ao regime instituído pela Lei nº 12.587/2012, que dispõe sobre a política nacional de mobilidade urbana. **A questão constitucional consiste, exclusivamente, em definir se a proibição ao transporte individual remunerado de passageiros se conforma ao princípio da livre iniciativa previsto no art. 170 caput da CF/1988.** 8. Como já pude registrar, a livre iniciativa funciona como um dos fundamentos do Estado brasileiro. **É, em realidade, uma expressão da ideia geral de liberdade e assegura, como regra geral, que as pessoas sejam livres para suas escolhas existenciais e profissionais. E, especificamente como um princípio geral da ordem econômica, a livre iniciativa consiste na liberdade de iniciar, organizar e gerir uma atividade econômica. Ela consagra uma garantia de abstenção do Estado no domínio econômico.** 9. É certo, assim, que a livre iniciativa, em sua potencialidade máxima, afastaria toda e qualquer intervenção estatal sobre escolhas individuais, vedando, por exemplo, a edição de normas proibitivas que bloqueiam o exercício de transporte individual de passageiros por intermédio de aplicativos. **Ocorre que o princípio da livre iniciativa não tem caráter absoluto. A ordem econômica constitucional é igualmente orientada pelos princípios da proteção do consumidor e da livre concorrência. Esses princípios legitimam intervenções estatais na economia para correção de falhas de mercado, seja para tutelar direitos do consumidor, seja para preservar condições de igualdade de concorrência. E, sob a ótica desses princípios, o estabelecimento de restrições à atividade de motoristas particulares cadastrados em aplicativos como Uber e Cabify poderia se justificar para afastar a alegada concorrência desleal com taxistas, ou mesmo para imposição de padrão de segurança ao serviço.** 10. O exame da constitucionalidade da proibição do serviço de transporte individual remunerado de passageiros, a depender, portanto, da intensidade que se confira, de um lado, ao princípio da

livre iniciativa e, de outro lado, aos princípios de proteção ao consumidor e de repressão à concorrência abusiva, evidenciam a relevância jurídica da controvérsia suscitada. **11. Por sinal, a inexistência de uniformização quanto à juridicidade da exploração dessa atividade empreendida por motoristas particulares impulsionou sucessivos protestos envolvendo taxistas, marcados, inclusive, por atos de violência e de desordem urbana. Esse cenário de insegurança jurídica tem produzido verdadeiro caos social, político e econômico.** **12. Assim sendo, a identificação de solução aos questionamentos relacionados à constitucionalidade do transporte individual remunerado de passageiros por motorista particular, intermediado por aplicativos, é matéria de evidente repercussão geral, sob todos os pontos de vista (econômico, político, social e jurídico).** 13. Assinale-se, por fim, que o inciso III, do § 3º, do art. 1.035, do CPC/2015, presume a repercussão geral de recurso que impugnar acórdão que tenha declarado a inconstitucionalidade de lei federal. No caso, embora o acórdão recorrido tenha declarado a inconstitucionalidade de lei municipal, há pela federação diversas leis que proíbem ou regulamentam o transporte individual remunerado de passageiros intermediado por aplicativos. Esse fato atribui abrangência nacional à controvérsia e reforça a necessidade de se reconhecer a repercussão geral da questão constitucional para uniformização do tema pelo Supremo Tribunal Federal. 14. Diante do exposto, manifesto-me no sentido de reconhecer a repercussão geral da seguinte questão constitucional: saber se a proibição ao uso de carros particulares para o transporte individual remunerado de passageiros viola princípios da ordem econômica. 15. É a manifestação²⁴.

[...]

[grifos nossos]

Nesse contexto, foi com a Lei nº 13.640/2018 – alterando a Lei 12.587/2012 que previa o transporte público individual apenas para taxistas - que o transporte remunerado privado individual de passageiros foi regulamentado garantindo aos municípios a competência exclusiva para regulamentar e fiscalizar esses serviços. Também foram conferidos o direito de cobrarem tributos municipais e exigir dos motoristas, por exemplo, Seguro de Acidentes

²⁴ SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Repercussão geral no recurso extraordinário 1.054.110 São Paulo. Inteiro Teor do Acórdão. Relator: Ministro Roberto Barroso. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14027911> Acesso em: 15/10/2022

Pessoais (APP) e inscrição como contribuinte individual no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS)²⁵.

LEI Nº 13.640, DE 26 DE MARÇO DE 2018.²⁶

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal.

Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 4º

.....

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

.....” (NR)

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B:

“ Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

²⁵PUBLICADA sem vetos regulamentação de aplicativos de transporte. Agência Senado, 2018. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/03/27/publicada-sem-vetos-regulamentacao-de-aplicativos-de-transporte> Acesso em: 15/10/2022.

²⁶ BRASIL, Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm . Acesso em: 15/10/2022

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.”

“ Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);

IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.”

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

[grifos nossos]

Em 2019, o plenário do Supremo Tribunal Federal definiu as teses a cerca das declarações de inconstitucionalidade de leis que proibiam o funcionamento dos transportes por aplicativos, sendo elas: *"A proibição ou restrição da atividade de transporte por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e livre concorrência"*; e *"No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal na Lei 13.640 e pela Constituição Federal"*²⁷.

²⁷ POMPEU, Ana. STF define teses sobre veto a proibição a aplicativos de transporte. Conjur, 2019. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-mai-09/stf-define-tese-veto-proibicao-aplicativos-transporte#:~:text=STF%20define%20tese%20sobre%20veto%20a%20proibi%C3%A7%C3%A3o%20a%20apl>

Essas teses são frutos do entendimento definido no julgamento do RE 1.054.110 e da ADPF 449 que destacaram que a criação de reservas de mercado são contrárias a livre iniciativa e a livre concorrência e foram assim ementados:

EMENTA: DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. **3. As normas que proíbam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada.** 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio “de fato”. 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. 6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: **“1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência**

para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)”.

(RE 1054110, Relator(a): ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 09/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-194 DIVULG 05-09-2019 PUBLIC 06-09-2019)²⁸

[grifos nossos]

EMENTA: DIREITO CONSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO E REGULATÓRIO. PROIBIÇÃO DO LIVRE EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. INCONSTITUCIONALIDADE. ESTATUTO CONSTITUCIONAL DAS LIBERDADES. PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS DA LIVRE INICIATIVA E DO VALOR SOCIAL DO TRABALHO (ART. 1º, IV), DA LIBERDADE PROFISSIONAL (ART. 5º, XIII), DA LIVRE CONCORRÊNCIA (ART. 170, CAPUT), DA DEFESA DO CONSUMIDOR (ART. 170, V) E DA BUSCA PELO PLENO EMPREGO (ART. 170, VIII). IMPOSSIBILIDADE DE ESTABELECIMENTO DE RESTRIÇÕES DE ENTRADA EM MERCADOS. MEDIDA DESPROPORCIONAL. NECESSIDADE DE REVISÃO JUDICIAL. MECANISMOS DE FREIOS E CONTRAPESOS. ADPF JULGADA PROCEDENTE.

[...]

4. A União possui competência privativa para legislar sobre “diretrizes da política nacional de transportes”, “trânsito e transporte” e “condições para o exercício de profissões” (art. 22, IX, XI e XVI, da CRFB), sendo vedado tanto a Municípios dispor sobre esses temas quanto à lei ordinária federal promover a sua delegação legislativa para entes federativos menores, considerando que o art. 22, parágrafo único, da Constituição faculta à Lei complementar autorizar apenas os Estados a legislar sobre questões específicas das referidas matérias.

[...]

5. O motorista particular, em sua atividade laboral, é protegido pela liberdade fundamental insculpida no art. 5º, XIII, da Carta Magna, submetendo-se apenas à regulação proporcionalmente definida em lei federal, pelo que o art. 3º, VIII, da Lei Federal n.º 12.965/2014 (Marco Civil da Internet) e a Lei Federal n.º 12.587/2012, alterada pela Lei n.º 13.640 de 26 de março de 2018, garantem a operação de serviços remunerados de transporte de passageiros por aplicativos. 6. A liberdade de iniciativa garantida pelos artigos 1º, IV, e 170 da Constituição brasileira consubstancia cláusula de proteção destacada no ordenamento pátrio como fundamento da República e é característica de

²⁸ SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Recurso extraordinário 1.054.110 São Paulo. Inteiro Teor do Acórdão. Relator: Ministro Roberto Barroso, 2019. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676> Acesso em 15/10/2022.

seleto grupo das Constituições ao redor do mundo, por isso que não pode ser amesquinhada para afastar ou restringir injustificadamente o controle judicial de atos normativos que afrontem liberdades econômicas básicas.

[...]

9. O exercício de atividades econômicas e profissionais por particulares deve ser protegido da coerção arbitrária por parte do Estado, competindo ao Judiciário, à luz do sistema de freios e contrapesos estabelecidos na Constituição brasileira, invalidar atos normativos que estabeleçam restrições desproporcionais à livre iniciativa e à liberdade profissional.

[...]

O sistema constitucional de proteção de liberdades goza de prevalência prima facie, devendo eventuais restrições ser informadas por um parâmetro constitucionalmente legítimo e adequar-se ao teste da proporcionalidade, exigindo-se ônus de justificação regulatória baseado em elementos empíricos que demonstrem o atendimento dos requisitos para a intervenção. 11. A norma que proíbe o “uso de carros particulares cadastrados ou não em aplicativos, para o transporte remunerado individual de pessoas” configura limitação desproporcional às liberdades de iniciativa (art. 1º, IV, e 170 da CRFB) e de profissão (art. 5º, XIII, da CRFB), a qual provoca restrição oligopolística do mercado em benefício de certo grupo e em detrimento da coletividade. Ademais, a análise empírica demonstra que os serviços de transporte privado por meio de aplicativos não diminuíram o mercado de atuação dos táxis. **12. O arcabouço regulatório dos táxis no Brasil se baseia na concessão de títulos de permissão a um grupo limitado de indivíduos, os quais se beneficiam de uma renda extraordinária pela restrição artificial do mercado, de modo que o ativo concedido não corresponde a qualquer benefício gerado à sociedade, mas tão somente ao cenário antinatural de escassez decorrente da limitação governamental, sendo correto afirmar que os princípios constitucionais da igualdade (art. 5º, caput), da livre iniciativa (artigos 1º, IV, e 170) e da livre concorrência (art. 173, § 4º) vedam ao Estado impedir a entrada de novos agentes no mercado para preservar a renda de agentes tradicionais.**

[...]

13. A proibição legal do livre exercício da profissão de transporte individual remunerado afronta o princípio da busca pelo pleno emprego, insculpido no art. 170, VIII, da Constituição, pois impede a abertura do mercado a novos entrantes, eventualmente interessados em migrar para a atividade como conseqüência da crise econômica, para promover indevidamente a manutenção do valor de permissões de táxi. 14. A captura regulatória, uma vez evidenciada, legitima o Judiciário a rever a medida suspeita, como instituição estruturada para decidir com independência em relação a pressões políticas, a fim de evitar que a democracia se torne um regime serviente a privilégios de grupos organizados, restando incólume a Separação dos Poderes ante a atuação dos freios e contrapesos para anular atos arbitrários do Executivo e do Legislativo.

[...]

16. A evolução tecnológica é capaz de superar problemas econômicos que tradicionalmente justificaram intervenções regulatórias, sendo exemplo a sensível redução de custos de transação e assimetria de informação por aplicativos de transporte individual privado, tornando despendiosa a padronização dos serviços de táxi pelo poder público. Literatura: MACKAY, Ejan. *Law and Economics for Civil Law Systems*. Cheltenham: Edward Elgar, 2013. 17. Os benefícios gerados aos consumidores pela atuação de aplicativos de transporte individual de passageiros são documentados na literatura especializada, que aponta, mediante métodos de pesquisa empírica, expressivo excedente do consumidor (consumer surplus), consistente na diferença entre o benefício marginal na aquisição de um bem ou serviço e o valor efetivamente pago por ele, a partir da interação entre a curva de demanda e o preço de mercado, por isso que a proibição da operação desses serviços alcança efeito inverso ao objetivo de defesa do consumidor imposto pelos artigos 5º, XXXII, e 170, V, da Constituição. 18. A Constituição impõe ao regulador, mesmo na tarefa de ordenação das cidades, a opção pela medida que não exerça restrições injustificáveis às liberdades fundamentais de iniciativa e de exercício profissional (art. 1º, IV, e 170; art. 5º, XIII, CRFB), sendo inequívoco que a necessidade de aperfeiçoar o uso das vias públicas não autoriza a criação de um oligopólio prejudicial a consumidores e potenciais prestadores de serviço no setor, notadamente quando há alternativas conhecidas para o atingimento da mesma finalidade e à vista de evidências empíricas sobre os benefícios gerados à fluidez do trânsito por aplicativos de transporte, tornando patente que a norma proibitiva nega “ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente”, em contrariedade ao mandamento contido no art. 144, § 10, I, da Constituição, incluído pela Emenda Constitucional nº 82/2014.

[...]

(ADPF 449, Relator(a): LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 08/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-190 DIVULG 30-08-2019 PUBLIC 02-09-2019)²⁹

[grifos nossos]

Entretanto, depois de vencida essa barreira da possibilidade de atuação, o desafio do judiciário atualmente é outro. Desde que a empresa Uber e outras similares entraram no Brasil, muito se discute sobre como esses motoristas deveriam se encaixar à legislação trabalhista brasileira. Por ser essa ainda uma discussão muito polêmica e controversa e

²⁹ SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. Arguição de descumprimento de preceito fundamental 449 distrito federal. Inteiro Teor do Acórdão. Relator: Ministro Luiz Fux, 2019. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750684777> Acesso em: 15/10/2022.

aparentemente longe de uma solução legislativa definitiva, o judiciário brasileiro tem sido constantemente questionado acerca de um posicionamento sobre os direitos desses trabalhadores frente à legislação trabalhista.

2.3 Uber e o debate dos direitos trabalhistas

Nesse sentido, em uma pesquisa, realizada pelo Centro de Ensino e Pesquisa em Inovação (CEPI) da Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (FGV Direito SP) sobre a *gig economy*, foram identificados diversos Projetos de Lei na Câmara dos Deputados e no Senado Federal sobre o tema e entre 2015 e julho de 2021. A pesquisa encontrou 128 PLs federais relacionados à regulação do trabalho em plataformas digitais, sendo 59 PLs deles voltados a motoristas de aplicativos, 21 a entregadores e 35 a motoristas e entregadores³⁰.

A controvérsia é tão evidente que os projetos diferem muito entre si. O PL 3748/2020³¹, por exemplo, prevê o regime de trabalho sob demanda, o PL 4172/2020³² dispõe sobre a criação de um novo contrato de trabalho em plataformas digitais de transporte individual privado ou de entrega de mercadorias, e o PL 974/2021 propõe uma alteração na Consolidação das Leis do Trabalho, para garantir direitos trabalhistas aos motoristas de aplicativos, como: salário mínimo, férias remuneradas acrescida de um terço, descanso semanal remunerado, e outros decorrentes de acordos ou convenções coletivas³³.

Toda essa discussão gira em torno da controvérsia entre o que a empresa alega oferecer e o que realmente acontece na prática. Nesse contexto, tem-se o conceito de Delgado sobre o Princípio da Primazia da Realidade aplicado ao Direito do Trabalho:

No Direito do Trabalho, deve-se pesquisar, preferentemente, a prática concreta efetivada ao longo da prestação de serviços, independentemente da

³⁰ PESQUISA FGV Direito SP revela os desafios da regulação em Gig Economy no Brasil. Tiinside, 2022. Disponível em: <https://tiinside.com.br/04/01/2022/pesquisa-fgv-direito-sp-revela-os-desafios-da-regulacao-em-gig-economy-no-brasil/> Acesso em: 20/10/2022.

³¹ BRASIL, Portal da Câmara dos Deputados. Projeto de Lei 3748/2020. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=node05o0lqoedxlo9ecyvqb2n2gb37461608.node0?codteor=1912324&filename=PL+3748/2020 Acesso em: 20/10/2022..

³² BRASIL, Portal da Câmara dos Deputados. Projeto de Lei 4172/2020. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1921884&filename=PL+4172/2020 . Acesso em: 20/10/2022

³³ BRASIL, Portal da Câmara dos Deputados. Projeto de Lei 4172/2020. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/147606> Acesso em: 20/10/2022.

vontade eventualmente manifestada pelas partes na respectiva relação jurídica. A prática habitual — na qualidade de uso — altera o contrato pactuado, gerando direitos e obrigações novos às partes contratantes (respeitada a fronteira da inalterabilidade contratual lesiva). Desse modo, o conteúdo do contrato não se circunscreve ao transposto no correspondente instrumento escrito, incorporando amplamente todos os matizes lançados pelo cotidiano da prestação de serviços. O princípio do contrato realidade autoriza, assim, por exemplo, a descaracterização de uma pactuada relação civil de prestação de serviços, desde que no cumprimento do contrato despontem, concretamente, todos os elementos fático-jurídicos da relação de emprego (trabalho por pessoa física, com pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e sob subordinação). O princípio da primazia da realidade sobre a forma constitui-se em poderoso instrumento para a pesquisa e encontro da verdade real em uma situação de litígio trabalhista. Não deve, contudo, ser brandido unilateralmente pelo operador jurídico. Desde que a forma não seja da essência do ato (ilustrativamente, documento escrito para a quitação ou instrumento escrito para contrato temporário), o intérprete e aplicador do Direito deve investigar e aferir se a substância da regra protetiva trabalhista foi atendida na prática concreta efetivada entre as partes, ainda que não seguida estritamente a conduta especificada pela legislação.³⁴

Nesse sentido, são cada vez mais comuns proposituras de ações de motoristas contra essas empresas, incluindo a Uber, na tentativa de obterem o reconhecimento do vínculo empregatício. Isso demonstra o papel fundamental do judiciário na análise e na garantia de direitos, sendo hoje o grande responsável por pensar a classificação desses motoristas no Direito do Trabalho em relação a essas plataformas digitais. Sidnei Machado expõe a importância e os desafios do judiciário nessa definição:

A jurisprudência dos tribunais tem uma função criadora e construtiva na identificação do direito, suprindo a indeterminação das regras jurídicas para fixar o âmbito de proteção do Direito do Trabalho. Ao mesmo tempo, a interpretação judicial do direito do trabalho é um espaço de disputas sobre o conteúdo, o sentido e o alcance das normas constitucionais e infraconstitucionais. No caso brasileiro, a jurisprudência dos tribunais especializados do trabalho tem a prerrogativa da classificação da relação de emprego entre as plataformas digitais de trabalho. Essa modalidade de

³⁴ DELGADO, Mauricio Godinho. Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores —Mauricio Godinho Delgado. — 18. ed.— São Paulo : LTr, 2019, p. 244.

intervenção judicial classificatória se dá pela indeterminação fática e conceitual da relação de emprego, que exige uma tarefa interpretativa de encaixe das condições de trabalho com o conceito-tipo de trabalho subordinado. A matriz normativa brasileira para qualificar o trabalho subordinado é ainda fundada no modelo clássico da delimitação da subordinação jurídica, demonstrada pelo preenchimento dos elementos qualificadores de controle e sujeição. A lei do trabalho no Brasil (Consolidação das Leis do Trabalho, de 1943) define empregado como “toda pessoa física que presta serviços de natureza não eventual a empregador, sob dependência deste e mediante salário” (BRASIL, 1943, art. 3º). Desse modo, para pronunciar-se sobre a existência ou não de uma relação assalariada entre aqueles que prestam serviços e a empresa que os conecta com os clientes, os tribunais brasileiros buscam investigar no caso concreto a existência desses elementos clássicos de caracterização da relação de trabalho subordinado. A jurisprudência extrai do conceito de empregado, além da figura da subordinação jurídica, os requisitos da onerosidade do trabalho, habitualidade e pessoalidade e, por outro lado, identifica o empregador como tomador, que assume os riscos do negócio. Em outra perspectiva, a do panorama nacional de ausência de regulação específica sobre o trabalho uberizado, essa intervenção é mais problemática. Há uma disputa interpretativa sobre o sentido e a realidade do trabalho por plataformas digitais e as formas sob as quais ele se apresenta³⁵.

Essa disputa interpretativa acerca do reconhecimento ou não do vínculo empregatício entre plataformas digitais e os motoristas faz com que surjam inúmeros posicionamentos diferentes, principalmente em um país como o Brasil de dimensões continentais e 24 Tribunais Regionais do Trabalho diferentes. Levando em consideração todos esses fatores, serão avaliados os posicionamentos presentes no TRT da 1ª Região.

³⁵ MACHADO, Sidnei. Capítulo 3, Direitos. In: MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org) O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos [meio eletrônico - UFPR - Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022, p. 181.

3. ESTUDO SOBRE DECISÕES DA JUSTIÇA DO TRABALHO DO RIO DE JANEIRO

3.1 Metodologia e abordagem

A discussão em torno da existência ou não de vínculo de emprego entre os motoristas e plataforma Uber tem gerado posicionamentos nos tribunais brasileiros e em outros países.

Para a presente pesquisa foram analisados 46 processos recentes da Justiça do Trabalho do Rio de Janeiro protocolados de 2017 a 2022 e suas respectivas sentenças e acórdãos, no PJE (Processo Judicial Eletrônico) do Tribunal Regional Federal da 1ª Região (Disponível em <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/>), que versam sobre o reconhecimento de vínculo empregatício entre os reclamantes que são motoristas de aplicativo e a reclamada que é a empresa Uber.

O intuito é verificar quais interpretações estão sendo dadas a essas relações de trabalho e, principalmente, se essa relação entre a Uber e seus motoristas cumpre ou não os requisitos dos artigos 2º e 3º da CLT para a caracterização do vínculo de emprego para o Judiciário do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região.

Assim, serão detalhados os principais argumentos em relação aos requisitos da subordinação (se há controle ou não da empresa em relação ao motorista), da pessoalidade/pessoa física (se só pode ser prestado por pessoa física e se a relação é *intuitu personae*), da onerosidade (se há contraprestação entre a UBER e o motorista) e da não eventualidade (se a relação é ou não contínua, habitual) na primeira e na segunda instâncias da Justiça do Trabalho do Rio de Janeiro.

3.2 Argumentos utilizados nas decisões para reconhecer ou não cada requisito

A seguir serão expostos os principais argumentos encontrados nas decisões que foram usados para refutar ou reconhecer cada requisito da relação de emprego entre os motoristas e a Uber.

3.2.1 Reconhecimento da subordinação:

Em relação a esse requisito, as decisões que reconheceram a presença desse fator argumentam, por exemplo, que a Uber pune e exige padrões de serviço e qualidade de seus motoristas - baseado em critérios definidos unilateralmente pela empresa – e que o passageiro não é apenas considerado um tomador de serviço, já que funciona também na prática como um supervisor do trabalho dos motoristas, ao reportar fatos sem o compromisso com a responsabilidade, podendo gerar até mesmo a perda do direito do motorista de dirigir usando aquela plataforma.³⁶

Seria, assim, uma subordinação jurídica subjetiva clássica, por meios telemáticos e informatizados, traduzida por uma subordinação algorítmica, dado que o trabalhador é:

“constantemente avaliado, fiscalizado, controlado e estimulado a permanecer conectado ao serviço. Há permissivo contratual de controle sobre corridas canceladas, advertência pelo descumprimento estrito das orientações da empresa e até mesmo estava submetido a uma possibilidade de dispensa em face de elevada taxa de cancelamento ou questionamentos quanto ao ajuste de preço de uma corrida”³⁷.

Diante desse cenário, defendem que a UBER não realiza apenas a intermediação entre passageiros e motoristas, como também a organização e gestão dos serviços dos motoristas, podendo ser considerada, dessa forma, uma empresa que presta serviços de transportes³⁸. Nesse sentido, a UBER é quem controla toda a prestação de serviços, sendo a atividade

³⁶ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100712-83.2020.5.01.0053. 53ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Juliana Ribeiro Castello Branco. Sentença, p. 17. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100712-83.2020.5.01.0053/1#06c40e6> Acesso em: 20 setembro 2022.

³⁷ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100989-63.2020.5.01.0065. 65ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Adriana Freitas de Aguiar. Sentença, p. 24. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100989-63.2020.5.01.0065/2#d2c820a> Acesso em: 20 setembro 2022.

³⁸ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100605-78.2020.5.01.0040. 40ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Rafael Pazos Dias. Sentença, p. 5. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100605-78.2020.5.01.0040/1#ddd9f3> Acesso em: 20 setembro 2022.

desempenhada pelo motorista usada para atingir o verdadeiro objetivo social da empresa, que é o transporte de passageiros³⁹.

Além disso, a suposta ausência de hierarquia pessoal não impede a caracterização da subordinação, pois além da clássica subordinação há uma nova faceta de exteriorização da subordinação que parte da doutrina denomina de subordinação algorítmica. *“A empresa, ao se estruturar como plataforma digital, ao constituir, organizar e manter um padrão de trabalho que de fato é assalariado assume a típica faceta do empregador no exercício do poder diretivo, atraindo a incidência do Direito do Trabalho”*.⁴⁰

Em outro caso, foi defendido que a tarifa dinâmica é um exemplo de que a UBER gerencia os trabalhadores e os meios de produção, já que por meio do aumento de preço da corrida em um local, a empresa direciona o motorista para atender a demanda de passageiros, fazendo com que não haja a categoria de motorista autônomo e sim uma multidão subordinada aos comandos da empresa feitos por algoritmos⁴¹.

Defendem, também, que esses motoristas não podem ser considerados autônomos, já que:

“trabalho autônomo não leva à apropriação dos frutos do trabalho pelo tomador dos serviços para, a seguir, colocá-los no mercado. O tomador apenas recebe o produto ou serviço em si, dentro dos seus próprios interesses e do objeto do contrato. O autônomo recebe do tomador, diretamente, os frutos do seu trabalho. Outro aspecto do trabalho autônomo é que ele não se insere na organização produtiva de outrem. Ele simplesmente presta o serviço desejado, mas não faz parte da cadeia produtiva, sem estabelecer elos duradouros com o tomador. Por fim, uma outra característica é que o preço

³⁹ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100235-69.2021.5.01.0071. 71ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Kiria Simões Garcia. Sentença, p. 7. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100235-69.2021.5.01.0071/1#d97e4da> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁴⁰ RIO DE JANEIRO. Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Processo nº 0100696-66.2020.5.01.0074. 7ª Turma. Desembargadora Relatora: Sayonara Grillo Coutinho. Acórdão, p. 46. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100696-66.2020.5.01.0074/2#dcba03a> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁴¹ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100351-05.2017.5.01.0075. 75ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Cissa De Almeida Biasoli. Sentença, p. 25. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100351-05.2017.5.01.0075/1#a0f9ccf> Acesso em: 20 setembro 2022.

do serviço é fixado livremente pelo autônomo em negociação com o tomador⁴².

3.2.2 Do não reconhecimento da subordinação:

Algumas das decisões que não reconhecem esse requisito para a caracterização do vínculo de emprego defendem que a própria liberdade de horário (muitas vezes utilizada para refutar a não eventualidade) é base para defender a ausência de subordinação.

Defendem que a UBER não dá ordens aos motoristas, e nem coordena a prestação do serviço, pois o motorista liga seu aplicativo e realiza as viagens, quando quer e permanece o tempo que quiser. Dessa forma, as regras da empresa que podem resultar no descadastramento do motorista parceiro, por exemplo, não significam punição, mas sim descumprimento de regras contratuais pré-estabelecidas entre as partes⁴³.

Ou seja, alegam que o estabelecimento de regras de funcionamento do aplicativo e sanções não tem o condão de caracterizar a subordinação jurídica, pois mesmo que ainda que sob a forma de adesão de uma das partes às cláusulas contratuais instituídas pela outra, inerente às negociações jurídicas, essas regras encontram respaldo nos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência.

Destacam que dificilmente uma prestação de serviços deixa de estabelecer um mínimo de diretrizes e avaliações básicas à prestação efetuada e que essas regras e sanções, como o desligamento da plataforma, não são consideradas exclusividade da relação de emprego, já que podem ser fixadas em quaisquer tipos de contrato, configurando-se trabalho não subordinado e autônomo⁴⁴.

⁴² RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100989-63.2020.5.01.0065. 65ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Adriana Freitas de Aguiar. Sentença, p. 22. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100989-63.2020.5.01.0065/2#d2c820> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁴³ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100997-86.2020.5.01.0082. 82ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Jose Mateus Alexandre Romano. Sentença, p. 19. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100997-86.2020.5.01.0082/1#ff918ca> Acesso em: 21 setembro 2022.

⁴⁴ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100058-16.2021.5.01.0036. 36ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Jose Monteiro Lopes. Sentença, p. 15. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100058-16.2021.5.01.0036/1#e097ac7> Acesso em: 21 setembro 2022.

Argumentam que instrumentos de controle não induzem efetiva subordinação, pois diretriz de trabalho (que seria o caso da UBER) é diferente de poder diretivo do empregador (presente na subordinação), já que até o trabalhado autônomo não pode ser considerado uma anarquia, podendo a empresa zelar por um padrão de qualidade que garanta a continuidade e prosperidade do negócio aferindo o cumprimento das diretrizes traçadas⁴⁵.

A avaliação do motorista feita pelo passageiro e vice-versa e a possibilidade de seu descredenciamento, *“em caso de grave violação contratual, não pode ser confundida com controle ou poder disciplinar, pois se trata de regras de segurança para a própria população, e contratos de qualquer espécie contém hipóteses de rescisão por variados motivos”*⁴⁶.

Sustentam, também, que o fato da UBER ter o registro das viagens e os dados obtidos por sistema de big data, não reflete subordinação e nem mesmo a “algorítmica”, pois alegam que todos os cidadãos estão sujeitos a monitoramento constante, e que, ainda assim, o motorista detém o poder de manter ou não o aplicativo conectado⁴⁷.

Além disso, defendem que nem mesmo em períodos em que o motorista se encontra conectado à plataforma é possível afirmar que esteja à disposição da Uber, já que não há qualquer obrigatoriedade de aceitar as viagens, pois o motorista pode se conectar à plataforma e, sem ônus, não realizar as viagens propostas⁴⁸.

⁴⁵ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100690-48.2020.5.01.0013. 13ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Ricardo Georges Affonso Miguel. Sentença, p. 3. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100690-48.2020.5.01.0013/1#d0bbf3f> Acesso em: 21 setembro 2022.

⁴⁶ RIO DE JANEIRO. Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Processo nº 0100697-17.2019.5.01.0323. 3ª Turma. Relator: Rildo Albuquerque Mousinho De Brito. Acórdão, p. 26. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100697-17.2019.5.01.0323/2#140ca20> Acesso em: 21 setembro 2022.

⁴⁷ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100465-14.2020.5.01.0050. 50ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Maria Alice De Andrade Novaes. Sentença, p. 8. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100465-14.2020.5.01.0050/1#e7a292f> Acesso em: 21 setembro 2022.

⁴⁸ RIO DE JANEIRO. Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Processo nº 0100476-97.2020.5.01.0323. 8ª Turma. Desembargadora: Dalva Amélia de Oliveira. Acórdão, p. 25. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100476-97.2020.5.01.0323/2#97d4047> Acesso em: 20 setembro 2022.

Defendem que a UBER é uma empresa de tecnologia que promove a intermediação de serviços por meio de plataforma digital, não sendo os serviços de transporte em si inerentes à sua atividade fim, uma vez que as viagens são da competência do motorista independente⁴⁹, Sustentam não ser possível aplicar os requisitos do artigo 3º da CLT, já que consideram ser uma legislação pensada para regular situações ligadas à subordinação jurídica em que há uma interferência do empregador na liberdade do empregado maior do que aquela que é proposta aos trabalhadores que prestam serviços por intermédio dos aplicativos⁵⁰.

Assim, alegam que o motorista não está inserido na atividade essencial da empresa, funcionando a Uber como mera intermediadora dos serviços entre o motorista e o usuário, sem vínculo entre as partes, ou seja, sem subordinação jurídica, estrutural e algorítmica, já que não consideram que haja direção laboral por meio da programação do aplicativo, mas sim apenas o compartilhamento dos serviços através da plataforma digital para a aproximação e captação de clientes⁵¹.

Outrossim, defendem que as recompensas oferecidas pela Uber para incentivar os motoristas a ficarem mais tempo disponíveis no aplicativo não se traduzem em controle ou fiscalização, e sim em uma estratégia para fortalecer a presença da empresa no mercado, já que a escassez de motoristas pode deixar o passageiro esperando por mais tempo e suscetível a pagar tarifas mais caras em razão do "preço dinâmico". Esse panorama pode diminuir a atratividade do aplicativo, reduzir a demanda por viagens, e impactar diretamente os ganhos dos motoristas.⁵²

⁴⁹ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100058-16.2021.5.01.0036. 36ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Jose Monteiro Lopes. Sentença, p. 16 e 17. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100058-16.2021.5.01.0036/1#e097ac7> Acesso em: 21 setembro 2022.

⁵⁰ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100745-94.2020.5.01.0046. 46ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Jose Alexandre Cid Pinto Filho. Sentença, p. 7. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100745-94.2020.5.01.0046/1#3fc3f8f> Acesso em: 21 setembro 2022.

⁵¹ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0101098-48.2020.5.01.0204. 24ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Jose Horta De Souza Miranda. Sentença, p. 9. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0101098-48.2020.5.01.0204/2#5fc687d> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁵² RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100607-14.2020.5.01.0019. 19ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Carolina Ferreira Trevizani. Sentença, p. 8. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100607-14.2020.5.01.0019/2#fbc5158> Acesso em: 20 setembro 2022.

Nesse mesmo raciocínio, alegam que as avaliações das viagens para medir a satisfação dos usuários servem para estimular a adoção de boas práticas pelos motoristas e também o engajamento dos usuários, que é um valioso diferencial competitivo para as plataformas digitais. Defendem que a qualidade do serviço impacta diretamente na demanda do motorista, já que o intuito dele ao se cadastrar no aplicativo é aproveitar a escalabilidade de captação de clientes da plataforma, que dificilmente teria o mesmo alcance se fosse realizada de forma individual⁵³.

3.2.3 Reconhecimento da personalidade/pessoa física

Defendem a personalidade sob o fundamento de que compartilhar ferramenta de trabalho (o veículo) não afasta esse requisito, já que não se compartilha o aparelho celular que vincula pelo número o motorista à empresa. Argumentam que a prestação só é impessoal quando não se identifica a pessoa que realizou a tarefa, o que não é o caso já que o motorista é identificado pela foto, pelo nome e outros usuários, coletada pela própria UBER, que também a divulga aos usuários⁵⁴.

Assim, a personalidade/pessoa física seria evidenciada pelo fato do serviço ser prestado por pessoa física que não pode se substituída livremente, já que o motorista tem que se sujeitar ao reconhecimento facial e a UBER analisa a documentação enviada, avalia pelos critérios por ela definidos, para que só assim o motorista possa ser considerado apto a prestar serviços por meio do aplicativo, sendo a licença concedida pela empresa, pessoal e intransferível⁵⁵.

Dessa forma, sustentam que a possibilidade de substituição do motorista cadastrado por outro não desnaturaria do elemento desse requisito, uma vez que quem substitui também

⁵³ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100607-14.2020.5.01.0019. 19ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Carolina Ferreira Trevisani. Sentença, p. 8. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100607-14.2020.5.01.0019/2#fbc5158> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁵⁴ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100712-83.2020.5.01.0053. 53ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Juliana Ribeiro Castello Branco. Sentença, p. 9-10. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100712-83.2020.5.01.0053/2#06c40e6> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁵⁵ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100235-69.2021.5.01.0071. 71ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Kiria Simões Garcia. Sentença, p. 6. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100235-69.2021.5.01.0071/2#d97e4da> Acesso em: 20 setembro 2022.

precisa se cadastrar, o que comprova a anuência da reclamada. Além disso, o compartilhamento do veículo não conseguiria afastar a pessoalidade, já que o automóvel é apenas uma ferramenta de prestação de serviços⁵⁶.

3.2.4 Do não reconhecimento da pessoalidade/pessoa física

Há decisões que não reconhecem sequer a pessoalidade, em virtude da possibilidade de cadastramento de um motorista adicional em uma mesma conta⁵⁷, pois argumentam que dessa forma não existe uma vinculação rígida entre a Uber e o motorista cadastrado⁵⁸.

3.2.5 Reconhecimento da onerosidade

A onerosidade é reconhecida em decisões que alegam que a Uber é quem recebe os valores das corridas, retém um percentual e faz o repasse do restante aos motoristas de acordo com os parâmetros da empresa sobre os quais o motorista não possui ingerência⁵⁹, já que a Uber é quem ajusta, de forma unilateral, a política de preços e tarifas que afetam diretamente a remuneração do motorista, não sendo dado aos trabalhadores a possibilidade de fixar, combinar ou ajustar o valor do serviço, caracterizando a clássica retribuição salarial por produção/tarefa⁶⁰.

⁵⁶ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100605-78.2020.5.01.0040. 40ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Rafael Pazos Dias. Sentença, p. 10. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100605-78.2020.5.01.0040/2#ddd9f3f> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁵⁷ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100594-22.2021.5.01.0264. 64ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Mauricio Madeu. Sentença, p. 11. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100594-22.2021.5.01.0264/2#3d5e9be> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁵⁸ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100620-21.2017.5.01.0018. 18ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Marcos Dias De Castro. Sentença, p. 4. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100620-21.2017.5.01.0018/2#0d9c1fc> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁵⁹ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100712-83.2020.5.01.0053. 53ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Tania Da Silva Garcia. Sentença, p. 5. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100620-21.2017.5.01.0018/2#81ee4f5> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁶⁰ RIO DE JANEIRO. Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Processo nº 0100696-66.2020.5.01.0074. 4ª Turma. Desembargadora: Tania Da Silva Garcia. Acórdão, p. 22-23. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100620-21.2017.5.01.0018/2#81ee4f5> Acesso em: 20 setembro 2022.

Sustentam que a narrativa de que seria o motorista quem remunerava a UBER é paradoxal, já que inúmeros são os trabalhos remunerados por comissões ou por tarefa, não sendo a forma de remuneração desta empresa uma inovação disruptiva ou algo que não se possa compreender⁶¹.

Defendem que a necessidade da mão de obra é definitiva e permanente considerando que o motorista está definitivamente inserido na cadeia produtiva essencial das atividades da empresa e, dessa forma, os frutos do trabalho do motorista são apropriados pela Uber, já que possui receita e lucro em decorrência da atividade por ele desenvolvida, não sendo o resultado do trabalho por ele desenvolvido diretamente usufruído⁶².

3.2.6 Do não reconhecimento da onerosidade

Há decisões que defendem que embora os percentuais sejam pré-fixados pela empresa, a cobrança é pelo uso do aplicativo e intermediação para a realização do serviço, sendo os valores efetivamente pagos pelos passageiros. O motorista poderia escolher a forma de recebimento do pagamento (seja por cartão de crédito ou em espécie), ou seja, a forma a ser remunerado, sendo o valor repassado a UBER referente à utilização da plataforma⁶³.

Defendem que percentual do valor dos serviços repassados pela Uber (entre 75% e 80% do valor pago pelos usuários) evidencia uma vantagem remuneratória de contrato de parceria, e não de relação de emprego, sendo um indício da relação comercial que envolve os motoristas e a empresa.⁶⁴

⁶¹ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100476-97.2020.5.01.0323. 3ª Vara do Trabalho de São João de Meriti. Juiz do Trabalho: João Renda Leal Fernandes. Sentença, p. 19. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100476-97.2020.5.01.0323/2#c7ad1d2> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁶² RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100291-02.2021.5.01.0072. 72ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Claudio José Montesso, p. 12. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100997-86.2020.5.01.0082/2#ff918ca> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁶³ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100997-86.2020.5.01.0082. 82ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Jose Mateus Alexandre Romano. Sentença, p. 10. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100997-86.2020.5.01.0082/2#ff918ca> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁶⁴ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100328-71.2020.5.01.0037. 37ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Bruno Andrade De Macedo. Sentença, p. 6. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100328-71.2020.5.01.0037/2#6dc0f7c> Acesso em: 20 setembro 2022.

3.2.7 Reconhecimento da alteridade:

Nenhuma decisão analisada abordou o reconhecimento deste requisito.

3.2.8 Do não reconhecimento da alteridade:

Em algumas decisões, os julgadores não reconheceram esse requisito com base no depoimento do próprio motorista em face da Uber. Por exemplo, o caso em que o motorista afirmou que arcava com todos os riscos de sua atividade, como a manutenção e despesas do veículo por ele utilizado⁶⁵.

Em outro caso semelhante, o motorista e a testemunha afirmaram que o combustível, a manutenção de carro, o pagamento do aluguel de veículo, entre outros fatores, muitas vezes geravam prejuízos que eram assumidos por eles, não pela UBER. Entretanto, defendem os julgadores que o empregado nunca deve assumir os prejuízos e os riscos do negócio, devendo o empregador assumir o risco da atividade econômica, cumprindo ao empregado prestar os serviços⁶⁶.

3.2.9 Reconhecimento da não eventualidade:

Defendem que a há doutrina que trata como eventual o empregado que não está inserido nos fins normais da empresa, ou seja, suas tarefas são, em regra, esporádicas e de curta duração. Como a UBER fora considerada uma prestadora de serviços de transporte, o motorista então estaria inserido nos fins normais da empresa, imprescindível à sua

⁶⁵ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100906-63.2017.5.01.0029. 29ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Patrícia V. De Medeiros Ribeiro. Sentença, p. 4. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100906-63.2017.5.01.0029/2#b36bf2b> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁶⁶ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100601-12.2020.5.01.0082. 82ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Jose Mateus Alexandre Romano. Sentença, p. 15. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100601-12.2020.5.01.0082/2#37a106e> Acesso em: 20 setembro 2022.

consecução, o que se mostra ainda mais evidente quando a empresa oferece bônus e outros incentivos para que esse motorista permaneça mais tempo “on line”⁶⁷.

Dessa forma, mesmo sendo possível que o motorista trabalhe nos horários que preferir, essa flexibilidade de horários não afasta a presença da não eventualidade, já que de acordo com a teoria dos fins da empresa, adotada pela doutrina e jurisprudência, o que deve ser analisado é se o trabalho se insere ou não nos fins do empreendimento econômico desenvolvido⁶⁸.

A descontinuidade não impediria o reconhecimento do vínculo empregatício, pois não há no ordenamento jurídico delimitação de jornada não como requisito da relação de emprego, o que possibilita, até mesmo a configuração de mais de um vínculo empregatício concomitantemente, ainda que diante da execução naturalmente intermitente das corridas.⁶⁹

Defenderam, também, que o fato da Uber, não estabelecer dias, horários ou tempo mínimo de conexão para os motoristas, não afastaria a habitualidade, uma vez que o contrato de trabalho é um contrato realidade em que a realidade fática do motorista é a prestação de serviços diários⁷⁰. Além disso, defendem que a liberdade de horário não é um impeditivo para o reconhecimento do vínculo já que:

nas modernas relações de trabalho há diversos exemplos de possibilidade de o trabalhador optar, ele próprio, os momentos em que estará de fato trabalhando. Um claro exemplo é o trabalho em *home-office*. O empregador

⁶⁷ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100605-78.2020.5.01.0040. 40ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Rafael Pazos Dias. Sentença, p. 9. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100605-78.2020.5.01.0040/2#ddd9f3f> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁶⁸ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100733-31.2020.5.01.0030. 30ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Nelie Oliveira Perbeils. Sentença, p. 9. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100733-31.2020.5.01.0030/2#99463e5> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁶⁹ RIO DE JANEIRO. Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Processo nº 0100601-12.2020.5.01.0082. 7ª Turma. Desembargadora: Raquel De Oliveira Maciel. Acórdão, p. 37-38. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100351-05.2017.5.01.0075/1#a0f9ccf> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁷⁰ RIO DE JANEIRO. Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Processo nº 0100794-80.2020.5.01.0323. 8ª Turma. Desembargadora: Mery Bucker Caminha. Acórdão, p. 15. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100351-05.2017.5.01.0075/1#a0f9ccf> Acesso em: 20 setembro 2022.

não tem conhecimento e não se interessa em saber que horas e em que momento o trabalhador estará realizando suas atividades, mas sim se elas foram realizadas e entregues tal como dele se espera⁷¹.

Dessa forma, a não eventualidade estaria relacionada com a necessidade permanente de energia do trabalhador que está à disposição, e ao que é *“rotineiro, necessário, permanente, na empresa, pouco importando para sua caracterização o lapso temporal de vinculação ou ativação do trabalhador”*⁷².

3.2.10 Do não reconhecimento da não eventualidade

Defendem, majoritariamente, que a escolha de dias e horas de trabalho por parte do prestador de serviços e não da empresa, enfraquece a habitualidade, já que nos contratos de trabalho a habitualidade é exigência e não opção do trabalhador⁷³ e, no caso da Uber, não há qualquer expectativa de permanência na prestação dos serviços, tanto é que pode o motorista prestar serviços para outros aplicativos concorrentes⁷⁴

3.3 O panorama geral das sentenças e dos acórdãos dos processos analisados:

Na 1ª Instância foi constatado que dos 46 processos analisados, 16 (35%) reconheceram o vínculo empregatício, enquanto os outros 30 (65%) não reconheceram. Quanto aos requisitos abordados nas sentenças, infere-se que os mais utilizados para negar o vínculo foram, nessa ordem, a subordinação (em 90% dos casos), a não eventualidade (em

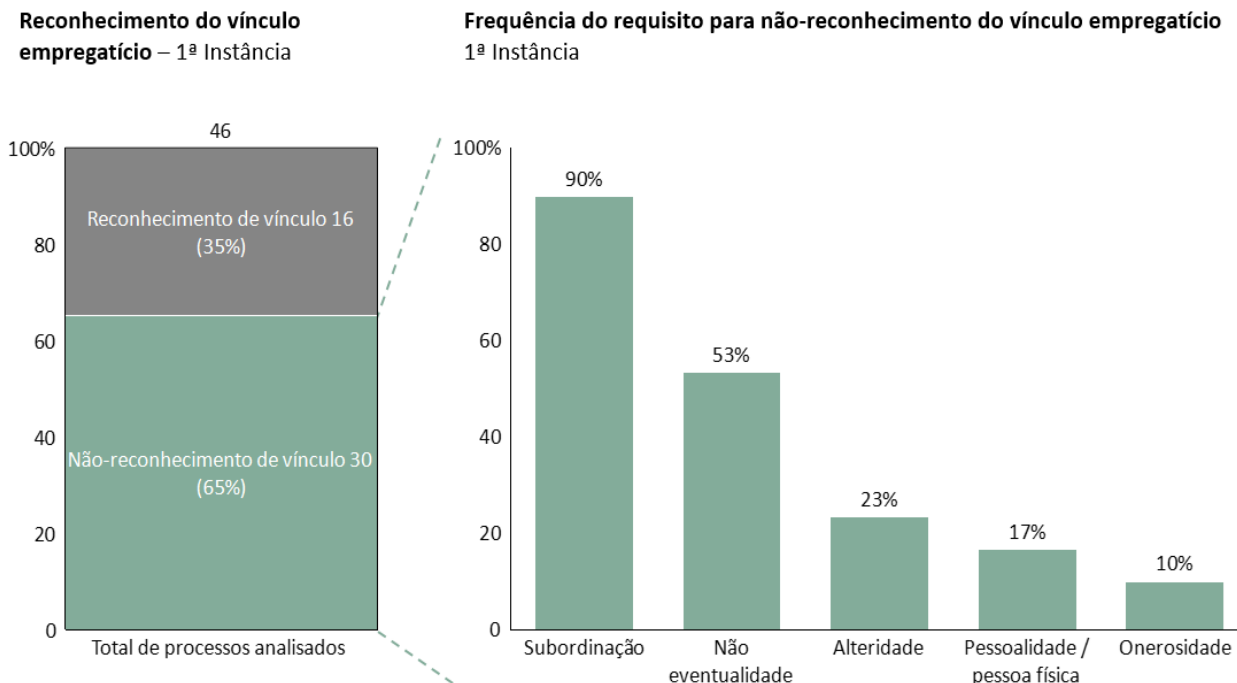
⁷¹ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100291-02.2021.5.01.0072. 72ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Ronaldo Santos Resende. Sentença, p. 8-9. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100291-02.2021.5.01.0072/2#2e13c2e>. Acesso em: 20 setembro 2022.

⁷² RIO DE JANEIRO. Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Processo nº 0100696-66.2020.5.01.0074. 7ª Turma. Desembargadora Relatora: Sayonara Grillo Coutinho. Acórdão, p. 21-22. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100696-66.2020.5.01.0074/2#dcb03a>. Acesso em: 20 setembro 2022.

⁷³ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100989-63.2020.5.01.0065. 65ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Cissa De Almeida Biasoli. Sentença, p. 6. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100351-05.2017.5.01.0075/1#a0f9ccf>. Acesso em: 20 setembro 2022.

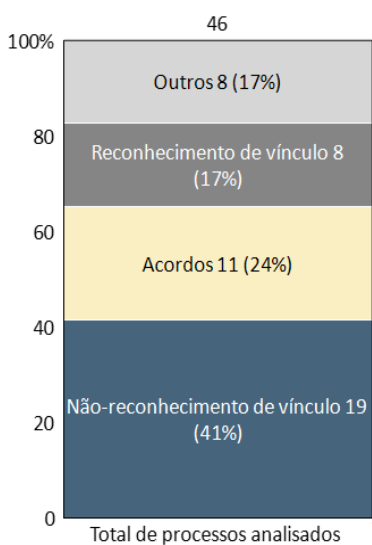
⁷⁴ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100328-71.2020.5.01.0037. 37ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Adriana Freitas De Aguiar. Sentença, p. 7. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100989-63.2020.5.01.0065/2#d2c820a>. Acesso em: 20 setembro 2022.

53% dos casos), a alteridade (em 23% dos casos), a pessoalidade (em 17% dos casos) e a onerosidade (em 10% dos casos).

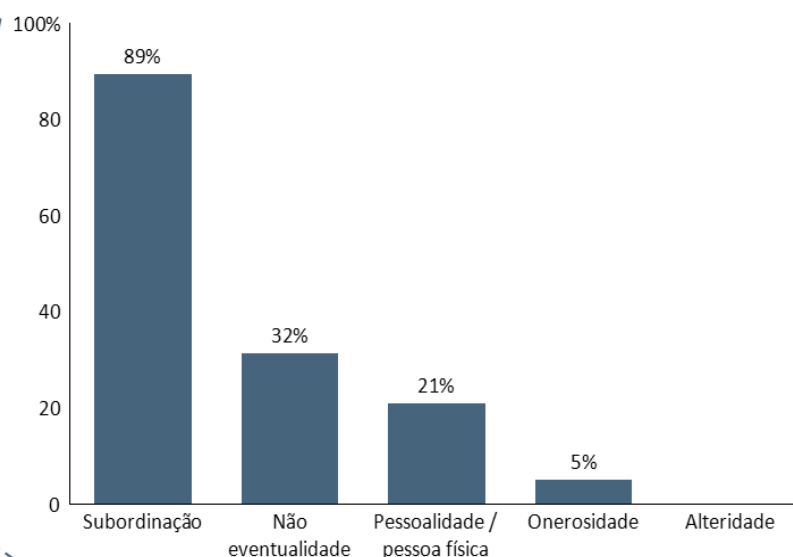


Na 2ª Instância foi constatado que dos 46 processos analisados, 8 (17%) reconheceram o vínculo empregatício, 19 (41%) não reconheceram, 11 (24%) processos tiveram acordos antes do acórdão e 8 (17%) processos ou ainda estão aguardando acórdão, ou o processo fora anulado ou houve deserção. Quanto aos requisitos abordados nos acórdãos, infere-se que os mais utilizados para negar o vínculo foram, nessa ordem, a subordinação (em 89% dos casos), a não eventualidade (em 32% dos casos), a pessoalidade (em 21% dos casos) e a onerosidade (em 5% dos casos).

Reconhecimento do vínculo empregatício – 2ª Instância



Frequência do requisito para não-reconhecimento do vínculo empregatício 2ª Instância



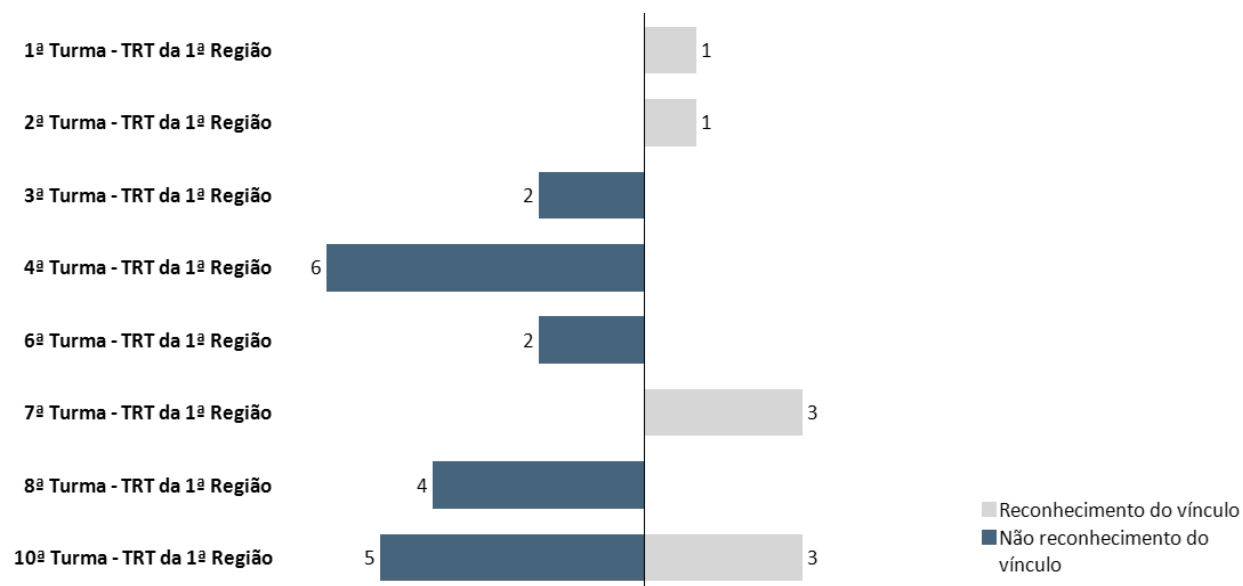
Portanto, os dois gráficos demonstram que os requisitos da subordinação e da não eventualidade são os mais utilizados, tanto na primeira quanto na segunda instância para refutar a existência de vínculo empregatício entre os motoristas e a UBER.

Além disso, os 27 processos que chegaram a 2ª instância com o respectivo acórdão reconhecendo ou não o vínculo foram distribuídos da seguinte forma: 1ª Turma do TRT da 1ª Região com 1 processo reconhecendo vínculo; 2ª Turma do TRT 1ª Região com 1 processo reconhecendo vínculo; 3ª Turma do TRT da 1ª Região com 2 processos não reconhecendo o vínculo; 4ª Turma do TRT da 1ª Região com 6 processos não reconhecendo vínculo; 6ª Turma do TRT da 1ª Região com 2 processos não reconhecendo o vínculo; 7ª Turma do TRT da 1ª Região com 3 processos reconhecendo o vínculo; 8ª Turma do TRT da 1ª Região com 4 processos não reconhecendo o vínculo; 10ª Turma do TRT da 1ª Região com 5 processos não reconhecendo o vínculo e 3 reconhecendo o vínculo.

Dessa forma, ainda que considerando a especificidade de cada caso analisado, esses dados indicam uma possível tendência de posicionamento, principalmente, na 4ª e na 8ª Turmas que obtiveram 6 e 4 processos, respectivamente, não reconhecendo o vínculo empregatício. Em contrapartida, é interessante ressaltar o caso da 10ª Turma que já demonstra uma possível tendência de posicionamento menos uniforme⁷⁵.

⁷⁵ Deve-se levar em consideração a peculiaridade de cada caso e a possível mudança de composição de cada Turma.

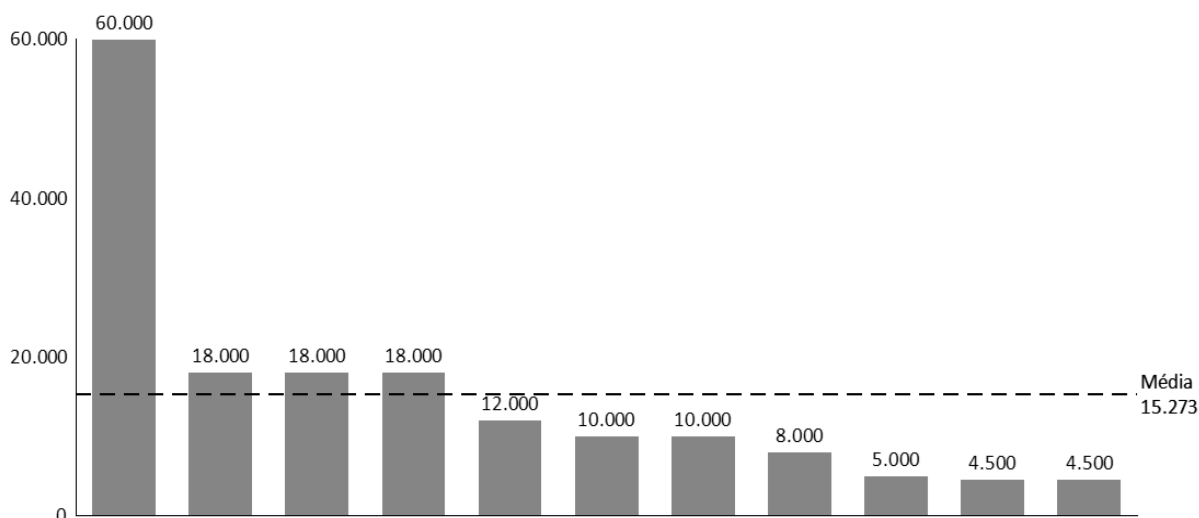
Reconhecimento do vínculo empregatício por Turma do TRT da 1ª Região
(N=27)



3.4 Acordos

Dentre os processos analisados, 11 acordos foram efetuados que resultaram em um valor médio de R\$ 15.000,00, variando de acordo com a especificidade de cada caso, mas que, muitas vezes, são valores significativamente inferiores aos pleiteados pelos motoristas que levam em consideração na base de cálculo, por exemplo, fatores como férias, 13º salário, FGTS, entre outros.

Valor dos acordos realizados
(R\$)



Além disso, os acordos possuem, em sua maioria, termos que implicam na renúncia do direito de pleitear o reconhecimento do vínculo na justiça, como por exemplo:

*“Com o cumprimento do presente acordo a parte autora dará às partes réis quitação geral quanto aos serviços eventuais prestados, **sem o reconhecimento de vínculo de emprego**, e às diferenças pretendidas na presente ação, ficando prejudicados os recursos porventura interpostos”⁷⁶.(grifei)*

*“Com o cumprimento do presente acordo, a parte autora dará à parte ré quitação geral quanto ao objeto do pedido da presente ação e à relação jurídica havida entre as partes, **sem indagação quanto ao vínculo de emprego**. Indagada pelo Conciliador, a parte autora demonstrou plena e inequívoca ciência quanto aos efeitos do acordo, notadamente sobre a não indagação quanto ao vínculo de emprego”⁷⁷(grifei)*

⁷⁶ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100906-63.2017.5.01.0029. 29ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juíza do Trabalho: Patrícia V. De Medeiros Ribeiro. Sentença, p. 3. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100906-63.2017.5.01.0029/2#b36bf2b> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁷⁷ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100690-48.2020.5.01.0013. 13ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro. Juiz do Trabalho: Ricardo Georges Affonso Miguel. Sentença, p. 3. Disponível

Isso demonstra como a homologação desses acordos pode ser um obstáculo para o próprio judiciário traçar seu caminho em busca de uma consolidação de jurisprudência e, principalmente, para o próprio motorista que, muitas vezes, está em uma situação de vulnerabilidade financeira.

3.5 Estratégia da UBER

É interessante ressaltar que em um acórdão da 7ª turma do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região⁷⁸ da Desembargadora Raquel de Oliveira Maciel no processo de nº 0100601-12.2020.5.01.0082, foi levantada a discussão em torno da possível estratégia da Uber de fazer uso das conciliações como tentativa de manipulação da jurisprudência, já que pesquisas citadas pela Relatora apontam que a depender do julgador que recebe aquela demanda, a empresa opta ou não pelo acordo, nas lides que envolvem o reconhecimento ou não de vínculo de emprego entre motoristas e plataforma.

A Desembargadora ressalta que o intuito dessa estratégia é que os motoristas tenham a impressão que a jurisprudência é uníssona no sentido de não reconhecimento de vínculo, o que pode desestimular muitos trabalhadores que tenham reais razões para levarem seus respectivos casos à apreciação do Judiciário.

Além disso, o fato é que essas conciliações que ocorrem apenas em segundo grau às vésperas das sessões de julgamento e, justamente, seguem o caminho contrário dos reais motivos e objetivos do fomento aos meios consensuais de resolução de conflitos. A medida adotada pela Uber agrava as taxas de congestionamento e dispêndio inócuo de toda a estrutura de servidores e magistrados da Justiça do Trabalho, haja vista que às vésperas do julgamento, e de forma sistemática, são protocoladas petições com pedido de retirada do processo de pauta para a celebração de acordo, quando a possibilidade de conciliar poderia ser analisada na instância adequada.

em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100690-48.2020.5.01.0013/2#d0bbf3f> Acesso em: 20 setembro 2022.

⁷⁸ RIO DE JANEIRO. Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Processo nº 0100601-12.2020.5.01.0082. 7ª Turma. Juíza do Trabalho: Raquel De Oliveira Maciel. Acórdão, p. 9 e 45. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100601-12.2020.5.01.0082/2#7d7aafa>. Acesso em: 20 setembro 2022.

Destaca que não há a intenção de obstaculizar a celebração do acordo celebrado pelas partes, entretanto, esse comportamento da Uber possui uma dimensão mais grave, já que no acordo do caso dos autos continha uma cláusula de renúncia de pretensões e direitos, o que evidencia que a manipulação da jurisprudência pela homologação desses acordos pode gerar consequências mais severas, considerando ainda que trabalhador está, em regra, desempregado, propenso a firmar qualquer acordo, mesmo que desvantajoso.

Dessa forma, conclui que o procedimento de homologação de acordo extrajudicial não autoriza transformar a Justiça do Trabalho em mero órgão homologador de rescisão trabalhista e, por isso, decidiu pela rejeição do acordo proposto pela Uber.

3.6 Uber e o TRT 1ª Região

		2ª Instância	
		Reconhecimento do vínculo empregatício	Não reconhecimento do vínculo empregatício
1ª Instância	Reconhecimento do vínculo empregatício	3	7
	Não reconhecimento do vínculo empregatício	5	12

Em resumo, 3 processos que reconheceram o vínculo na 1ª instância foram mantidos na 2ª instância, assim como 12 processos que não reconheceram na 1ª mantiveram o mesmo posicionamento na 2ª. Entretanto, 5 processos que não reconheceram vínculo na 1ª instância, reconheceram na 2ª, enquanto 7 processos que reconheceram na 1ª, não reconheceram na 2ª. Isso demonstra o quanto o judiciário ainda não tem um posicionamento consolidado, fazendo com que, em alguns casos, a resolução da lide fique a mercê de um “tudo ou nada” sem previsibilidade e segurança jurídica.

CONCLUSÃO

O presente trabalho buscou questionar o funcionamento das plataformas de trabalho de transporte individual, fazendo uma análise mais aprofundada da empresa Uber desde a sua entrada no país até os atuais conflitos no judiciário, mais especificamente, no Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região.

Percebe-se, dessa forma, que embora algumas decisões defendam o reconhecimento do vínculo empregatício entre a Uber e os motoristas, como visto anteriormente, o judiciário trabalhista do Rio de Janeiro está majoritariamente inclinado ao não reconhecimento desse vínculo. Enquanto alguns magistrados defendem a autonomia desses trabalhadores, outros dizem estar à espera de uma solução legislativa específica, sob o argumento de que o judiciário não deve tomar o lugar do legislativo.

O entendimento predominante na 1ª e na 2ª instâncias do TRT da 1ª Região é o de que só é possível reconhecer apenas uma parcela dos requisitos que constam no artigo 2º e 3º da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) para a configuração da relação de emprego. Os requisitos mais reconhecidos foram os da onerosidade e da pessoalidade, pois defenderam que o primeiro está presente porque há contrapartida econômica, os motoristas trabalham em troca de dinheiro e, portanto, não se trata de um trabalho voluntário, e o segundo porque o motorista é uma pessoa física e a empresa uma pessoa jurídica.

Esse posicionamento majoritário não reconheceu, em muitos casos, os requisitos da subordinação e da não eventualidade, pois defenderam que os motoristas podem escolher as corridas que desejam realizar, assim como podem decidir sobre o horário de trabalho, ou seja, pode decidir quando irão trabalhar e o tempo em que ficarão disponíveis na plataforma.

Em contrapartida, a juízes e desembargadores que defenderam o vínculo empregatício – posicionamento minoritário – reconheceram a subordinação alegando que a Uber não realiza apenas a intermediação, como também a organização e gestão dos serviços, podendo ser considerada, dessa forma, uma empresa que presta serviços de transportes. Além disso, reconheceram a não eventualidade alegando que a liberdade de horário não é um impeditivo para o reconhecimento do vínculo.

Os magistrados que defenderam uma terceira via que não seja a dos requisitos dos artigos 2º e 3º da CLT e nem a do trabalho autônomo argumentaram que não há como enquadrar a categoria no vínculo empregatício mesmo estes não sendo verdadeiramente autônomos. Dessa forma, seria necessária a criação de uma nova categoria capaz de viabilizar a continuidade do trabalho por plataformas digitais, já que o Direito do Trabalho é visto muitas vezes como um impedimento ao desenvolvimento de modelos de negócios na economia.

Defenderam que reconhecer o vínculo tornaria a atividade econômica do negócio inviável, da mesma forma que não reconhecer nenhum direito aos trabalhadores de plataforma também poderia ser prejudicial. Assim, alegaram que o melhor caminho seria regulamentar a trabalho parassubordinado - que não foi pensado pelo constituinte de 88 – com a garantia de certos direitos, mas sem retirar a liberdade e a flexibilidade da prestação desses serviços⁷⁹.

Isso demonstra o quão complexo e controverso tem sido o debate sobre a regulação dessas plataformas e quanto é essencial que se chegue a uma solução o quanto antes. Por mais que as empresas insistam na autonomia de seus colaboradores fica evidente que, na prática, a relação entre motoristas e os aplicativos ultrapassa os limites impostos pela legislação para que um serviço seja considerado verdadeiramente autônomo.

Dessa forma, é necessário refletir de forma aprofundada acerca dos ônus e bônus de cada proposta de solução para a regulação das plataformas apresentada no legislativo, já que há muitos projetos de lei e pouca discussão efetiva sobre o tema. É essencial, também, que o direito do trabalho seja desmistificado para que não seja visto como empecilho tanto pelos motoristas quanto pelas empresas, mesmo para os motoristas que não usam a Uber como um emprego *full time*, ou seja, aqueles que efetivamente possuem um trabalho mais flexível e sob demanda.

Nesse contexto das controvérsias das plataformas e de um judiciário com posicionamentos heterogêneos, a solução deve ser dada aliada a um debate próximo àqueles

⁷⁹ RIO DE JANEIRO. Justiça do Trabalho. Processo nº 0100594-22.2021.5.01.0264. 4ª Vara do Trabalho de São Gonçalo. Juiz do Trabalho: Mauricio Madeu. Sentença, p. 14-15. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100351-05.2017.5.01.0075/1#a0f9ccf>. Acesso em: 20 setembro 2022.

que são e devem ser a prioridade no debate para chegar a uma solução: os motoristas. Assim, resta evidente que esses motoristas devem ser protegidos independentemente do adjetivo, já que o Direito do Trabalho, e sua devida proteção e função civilizatória, não devem ser aplicados apenas a um grupo privilegiado e sim a todos os trabalhadores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALOISI, Antonio; DE STEFANO, Valerio. **Your Boss Is an Algorithm Artificial Intelligence, Platform Work and Labour**, 2020.

ANTUNES, Ricardo; FILGUEIRAS, Vitor. **Plataformas digitais, Uberização do trabalho e regulação no Capitalismo contemporâneo**. Contracampo, Niterói, v. 39, n. 1, p. 27-43, abr./jul. 2020.

BRASIL, **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm
Acesso em: 15/10/2022

BRASIL, **Portal da Câmara dos Deputados**. Projeto de Lei 3748/2020. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=node05o0lqgoedxlo9ecyvqb2n2gb37461608.node0?codteor=1912324&filename=PL+3748/2020 Acesso em: 15/10/2022.

BRASIL, **Portal da Câmara dos Deputados**. Projeto de Lei 4172/2020. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1921884&filename=PL+4172/2020>. Acesso em: 15/10/2022

BRASIL, **Portal da Câmara dos Deputados**. Projeto de Lei 4172/2020. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/147606> Acesso em: 15/10/2022

CÂMARA do Rio aprova lei que prevê multa a motoristas do Uber. G1, 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/08/camara-do-rio-aprova-lei-que-preve-multa-motoristas-do-uber.html> Acesso em: 27/09/2022

CÂMARA do Rio vota novo projeto de lei que proíbe circulação do Uber. G1, 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/09/camara-do-rio-vota-novo-projeto-de-lei-que-proibe-circulacao-do-uber.html> Acesso em: 27/09/2022

CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE, Cássio Luís ; OITAVEN, Juliana Carreiro Corbal. **Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos** – Brasília : Ministério Público do Trabalho, 2018.

CARELLI, Rodrigo. **Os desafios para a regulação do trabalho em plataformas**. Nexo, 2021. Disponível em: <https://pp.nexojournal.com.br/ponto-de-vista/2021/Os-desafios-para-a-regula%C3%A7%C3%A3o-do-trabalho-em-plataformas> Acesso em: 05/03/2022.

CARELLI, Rodrigo; SEFERIAN, Gustavo, **Le rôle clé du pouvoir judiciaire dans la régulation des plateformes de VTC**. In: Chronique internationale de l'IRES - n° 168 - décembre 2019.

CAVALLINI, Marta. **Desemprego recua para 8,7% no terceiro trimestre, com novo recorde de trabalhadores sem carteira assinada**. G1, 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2022/10/27/desemprego-recua-para-87percent-em-setembro.ghtml> Acesso em: 01/11/2022.

DA ROCHA, Cláudio Jannotti; MEIRELES, Edilton. **O direito do trabalho e a uberização: primeiras linhas analíticas** In: MEIRELES, Edilton (Org). Trabalho, reformas e tecnologia, 1ª Edição, 2020.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho: obra revista e atualizada conforme a lei da reforma trabalhista e inovações normativas e jurisprudenciais posteriores** —Mauricio Godinho Delgado. — 18. ed.— São Paulo : LTr, 2019.

FIRMINO, Antony; GÓES, Geraldo; MARTINS, Felipe. **Painel da Gig Economy no setor de transportes do Brasil: quem, onde, quantos e quanto ganham**. Ipea, 2022. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/cartadeconjuntura/index.php/2022/05/painel-da-gig-economy-no-setor-de-transportes-do-brasil-quem-onde-quantos-e-quanto-ganham/> Acesso em: 24/02/2022.

GARZON, Matheus. **Gasolina a R\$6,40 provoca debandada de motoristas em apps de corrida.** Metr p les, 2021. Disponível em: <https://www.metropoles.com/distrito-federal/gasolina-a-r-640-provoca-debandada-de-motoristas-em-apps-de-corrida>. Acesso em 28/01/2022.

JUSTIÇA do Rio d  liminar a motorista do Uber. Jusbrasil, 2015. Disponível em: <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/noticias/219838212/justica-do-rio-da-liminar-a-motorista-do-uber>
Acesso em: 27/09/2022

KALIL, Renan. **O gerenciamento algorítmico nas plataformas digitais.** Carta Capital, 2021. Disponível em <https://www.cartacapital.com.br/opiniaio/gerenciamento-algoritmico-plataformas-digitais-uberizacao/> Acesso em: 24/02/2022.

LUCENA, Cláudio; MOSELE, Rafael. **Plataformas digitais e a media o algorítmica de oportunidades de trabalho.** INPD, 2021. Disponível em: <https://www.inpd.com.br/post/plataformas-digitais-e-a-media%C3%A7%C3%A3o-algor%C3%ADmica-de-oportunidades-de-trabalho> Acesso em: 05/03/2022.

MACHADO, Sidnei; ZANONI, Alexandre Pilan (Org) **O trabalho controlado por plataformas digitais: dimensões, perfis e direitos** - UFPR - Clínica Direito do Trabalho: Curitiba, 2022.

MARTINS, Rafael. **Uber exclui motoristas por cancelamento de corridas.** G1, 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/09/24/uber-exclui-mais-de-15-mil-motoristas-por-cancelamento-constante-de-corridas-diz-associao.ghtml> Acesso em: 24/02/2022.

MOTORISTA do Uber que teve carro rebocado no Rio se diz 'perseguido'. G1, 2015. Disponível em:< <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/07/motorista-da-uber-que-teve-carro-rebocado-no-rio-se-diz-perseguido.html> Acesso em: 27/09/2022.

MOTTA, Ana s. **Apps prometem aumento de até 50%, mas entregadores e motoristas questionam.** Uol, 2022. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2022/04/07/apps-de-transporte-e-entrega-agem-contra-impacto-da-alta-dos->

[combustiveis.htm#:~:text=A%20cada%20R%24%201%20de,de%20acordo%20com%20a%20empresa">combustiveis.htm#:~:text=A%20cada%20R%24%201%20de,de%20acordo%20com%20a%20empresa](#) Acesso em: 28/01/2022.

PESQUISA FGV Direito SP revela os desafios da regulação em Gig Economy no Brasil. Tiinside, 2022. Disponível em: <https://tiinside.com.br/04/01/2022/pesquisa-fgv-direito-sp-revela-os-desafios-da-regulacao-em-gig-economy-no-brasil/>

POMPEU, Ana. **STF define teses sobre veto a proibição a aplicativos de transporte.** Conjur, 2019. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-mai-09/stf-define-tese-veto-proibicao-aplicativos-transporte#:~:text=STF%20define%20tese%20sobre%20veto%20a%20proibi%C3%A7%C3%A3o%20a%20aplicativos%20de%20transporte,-9%20de%20maio&text=O%20Plen%C3%A1rio%20do%20Supremo%20Tribunal,como%20Uber%2C%20Cabify%20e%2099> Acesso em: 15/10/2022

PUBLICADA sem vetos regulamentação de aplicativos de transporte. Agência Senado, 2018. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/03/27/publicada-sem-vetos-regulamentacao-de-aplicativos-de-transporte> Acesso em: 15/10/2022

ROCHA, Raoni; PISTOLATO, Leonardo; DINIZ, Eugênio Paceli Hatem. **Precarização do trabalho travestida de modernidade: uma análise da tarefa de entregadores de mercadorias.** Rev. Psicol., Organ. Trab., Brasília, v. 21, n. 4, p. 1681-1689, dez. 2021

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região.** Processo nº 0100906-63.2017.5.01.0029. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100906-63.2017.5.01.0029/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região.** Processo nº 0100690-48.2020.5.01.0013. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100690-48.2020.5.01.0013/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região.** Processo nº 0101810-28.2017.5.01.0015. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0101810-28.2017.5.01.0015/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100594-22.2021.5.01.0264. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100594-22.2021.5.01.0264/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100997-86.2020.5.01.0082. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100997-86.2020.5.01.0082/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100601-12.2020.5.01.0082. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100601-12.2020.5.01.0082/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100696-66.2020.5.01.0074. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100696-66.2020.5.01.0074/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100465-14.2020.5.01.0050. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100465-14.2020.5.01.0050/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100485-53.2020.5.01.0034. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100485-53.2020.5.01.0034/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100511-39.2020.5.01.0038. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100511-39.2020.5.01.0038/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100783-88.2019.5.01.0031. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100783-88.2019.5.01.0031/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100712-83.2020.5.01.0053. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100712-83.2020.5.01.0053/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100235-69.2021.5.01.0071. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100235-69.2021.5.01.0071/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100605-78.2020.5.01.0040. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100605-78.2020.5.01.0040/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100476-97.2020.5.01.0323. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100476-97.2020.5.01.0323/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100733-31.2020.5.01.0030. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100733-31.2020.5.01.0030/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100453-39.2020.5.01.0522. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100453-39.2020.5.01.0522/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100058-16.2021.5.01.0036. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100058-16.2021.5.01.0036/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100072-43.2020.5.01.0227. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100072-43.2020.5.01.0227/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100061-83.2021.5.01.0031. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100061-83.2021.5.01.0031/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100022-23.2020.5.01.0225. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100022-23.2020.5.01.0225/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100989-63.2020.5.01.0065. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100989-63.2020.5.01.0065/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100403-98.2020.5.01.0041. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100403-98.2020.5.01.0041/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100323-92.2021.5.01.0076. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100323-92.2021.5.01.0076/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100794-80.2020.5.01.0323. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100794-80.2020.5.01.0323/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100776-26.2021.5.01.0064. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100776-26.2021.5.01.0064/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100984-20.2019.5.01.0051. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100984-20.2019.5.01.0051/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100745-94.2020.5.01.0046. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100745-94.2020.5.01.0046/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100932-65.2020.5.01.0026. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100932-65.2020.5.01.0026/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100797-28.2017.5.01.0036. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100797-28.2017.5.01.0036/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100225-94.2020.5.01.0027. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100225-94.2020.5.01.0027/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100351-05.2017.5.01.0075. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100351-05.2017.5.01.0075/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100620-21.2017.5.01.0018. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100620-21.2017.5.01.0018/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100954-89.2020.5.01.0005. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100954-89.2020.5.01.0005/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100776-47.2020.5.01.0036. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100776-47.2020.5.01.0036/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100353-02.2017.5.01.0066. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100353-02.2017.5.01.0066/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100607-14.2020.5.01.0019. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100607-14.2020.5.01.0019/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0101314-04.2018.5.01.0002. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0101314-04.2018.5.01.0002/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100697-17.2019.5.01.0323. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100697-17.2019.5.01.0323/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100834-97.2019.5.01.0064. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100834-97.2019.5.01.0064/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100066-17.2021.5.01.0028. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100066-17.2021.5.01.0028/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0101098-48.2020.5.01.0204. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0101098-48.2020.5.01.0204/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100328-71.2020.5.01.0037. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100328-71.2020.5.01.0037/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0 0101036-14.2017.5.01.0042. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0101036-14.2017.5.01.0042/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100476-94.2020.5.01.0033. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100476-94.2020.5.01.0033/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100505-20.2020.5.01.0042. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100505-20.2020.5.01.0042/2> Acesso em: 20/09/22.

RIO DE JANEIRO. **Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região**. Processo nº 0100291-02.2021.5.01.0072. Disponível em: <https://pje.trt1.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0100291-02.2021.5.01.0072/2> Acesso em: 20/09/22.

SUPIOT, Alain. **Governance by Numbers The Making of a Legal Model of Allegiance**, 2017.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Arguição de descumprimento de preceito fundamental 449 Distrito Federal**. Inteiro Teor do Acórdão. Relator: Ministro Luiz Fux, 2019. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750684777> Acesso em: 15/10/2022

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Recurso extraordinário 1.054.110 São Paulo**. Inteiro Teor do Acórdão. Relator: Ministro Roberto Barroso, 2019. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676> Acesso em: 15/10/2022

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. **Repercussão geral no recurso extraordinário 1.054.110 São Paulo**. Inteiro Teor do Acórdão. Relator: Ministro Roberto Barroso. Disponível em:

<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=14027911> Acesso em: 15/10/2022

TJ-RJ mantém decisão que autoriza funcionamento do aplicativo Uber. G1, 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/11/tj-rj-mantem-decisao-que-autoriza-funcionamento-do-aplicativo-uber.html> Acesso em: 27/09/2022