

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

O MOTORISTA DA UBER E A CONFIGURAÇÃO DA RELAÇÃO DE EMPREGO.

AIMÉE DE OLIVEIRA SILVA

RIO DE JANEIRO

2017/2

AIMÉE DE OLIVEIRA SILVA

O MOTORISTA DA UBER E A CONFIGURAÇÃO DA RELAÇÃO DE EMPREGO

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 **Professora Dra. Sayonara Grillo Coutinho Leonardo da Silva.**

RIO DE JANEIRO

2017/2

CIP - Catalogação na Publicação

S586m Silva, Aimée de Oliveira
O motorista da Uber e a configuração da relação de emprego / Aimée de Oliveira Silva. -- Rio de Janeiro, 2017.
90 f.

Orientadora: Sayonara Grillo Coutinho Leonardo da Silva.

Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Direito, Bacharel em Direito, 2017.

1. direito do trabalho. 2. vínculo de emprego. 3. uber. 4. motorista. 5. empregado. I. Silva, Sayonara Grillo Coutinho Leonardo da , orient. II. Título.

Elaborado pelo Sistema de Geração Automática da UFRJ com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

AIMÉE DE OLIVEIRA SILVA

O MOTORISTA DA UBER E A CONFIGURAÇÃO DA RELAÇÃO DE EMPREGO.

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 **Professora Dra. Sayonara Grillo Coutinho Leonardo da Silva.**

Data da Aprovação: ____/____/____.

Banca Examinadora:

Orientador

Membro da Banca

Membro da Banca

RIO DE JANEIRO

2017/2

AGRADECIMENTOS

O período de graduação e, em especial, da elaboração do presente trabalho foi composto por infinitos momentos de alegrias, angústias, nervosismos e tristezas, portanto mais do que justo o meu muito obrigada a todos aqueles que me apoiaram, pois sem eles jamais conseguiria.

A Deus, meu companheiro fiel, amigo de todas as horas;

Aos meus pais, Roberto e Fátima, que sonharam junto comigo este momento. Obrigada pelos ensinamentos diários e por se esforçarem para oferecer a mim e a minha irmã acima de tudo, carinho, amor e educação;

À minha irmã, Karina, minha melhor amiga, minha companheira. Obrigada pelo apoio e pelos estímulos para que eu não desanimasse, pois, obstáculos maiores ainda virão;

Aos meus avós, Geraldo, Maria, Jorge e Zulmira, que, apesar de jamais não os tê-los, senti sempre que me proporcionaram a força necessária para percorrer toda essa caminhada;

Aos meus tios, Jorginho e Nina (*in memoriam*). Saudades!

À minha tão amada Faculdade Nacional de Direito, pela oportunidade única de engrandecimento pessoal. Hoje, posso dizer que tive a imensa honra de fazer parte do corpo discente da melhor faculdade de direito do Brasil!

Aos meus amigos de graduação e que agora irão me acompanhar por toda a vida, Camila, Carol, Daniel, Eloísa, Gustavo, Isabelle, Karina e Roberta (Cindy), o meu eterno agradecimento pelo compartilhamento de áudios e cadernos durante esses cinco maravilhosos e árduos anos.

RESUMO

No atual contexto socioeconômico brasileiro, inúmeras pessoas realizam o labor como motoristas por intermédios de aplicativos de transporte urbano. O objetivo do presente trabalho é verificar se o desempenho desta atividade é realizado de forma autônoma ou se constitui vínculo de emprego. Para tanto, são analisados os requisitos fático-jurídicos que ensejam o reconhecimento do vínculo de emprego. Ato contínuo, estuda-se em profundidade o fenômeno da “uberização”, bem como a empresa que deu nome a esse novo modelo econômico. Por fim, são apresentadas as decisões judiciais nas quais a empresa Uber figurou no polo passivo, verificando-se a fundamentação que ensejou ou não o reconhecimento do vínculo de emprego.

Palavras-chaves: direito do trabalho; vínculo de emprego; motorista; uber; trabalho autônomo; empregado

ABSTRACT

In the current Brazilian socioeconomic context, many people work as drivers through urban transportation applications. The objective of this study is to verify if the performance of this activity is carried out autonomously or if it constitutes employment bond. In order to do so, we analyze the legal-prerequisite requirements for recognition of the employment relationship. Then, we study the phenomenon called "uberification", as well as the company that gave it its name to this new economic model, is studied in depth. Finally, the judicial decisions in which the company Uber appeared in the passive position are presented, being verified the reasoning that gave or not the recognition of the bond of employment.

Keywords: labor law; employment bond; driver; uber; autonomous work; employee

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1. UBERIZAÇÃO E RELAÇÃO DE TRABALHO: A EMPRESA UBER	37
1.1. “Uberização”	38
1.2. A empresa Uber	40
1.3. Os motoristas “parceiros” da Uber	43
1.4. A polêmica entrada da Uber no Brasil	48
1.3. Uber: uma inovação disruptiva	52
2. ESTUDO DE CASOS	55
2.1. A audiência pública “Mobilidade Urbana, Emprego e Novas Tecnologias”	55
2.2. A reação do Poder Judiciário nos Estados Unidos e na Inglaterra	58
2.2.1. Estados Unidos – Califórnia	58
2.2.2. Inglaterra – Londres	63
2.3. A reação do Poder Judiciário no Brasil	66
2.3.1. Caso Paradigma - Minas Gerais	67
2.3.2. Decisões reconhecendo o vínculo de emprego	74
2.3.3. Decisões não reconhecendo o vínculo de emprego	77
2.4. A atuação do Ministério Público do Trabalho	80
CONCLUSÃO	82
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	84

INTRODUÇÃO

O mundo do trabalho está sempre em constante mutação. Na clássica briga entre capital e trabalho, diariamente surgem novas formas tanto de o homem prestar trabalho quanto de o capital explorar o trabalho prestado. Incumbe, portanto, ao Direito do Trabalho estar sempre atento aos desvirtuamentos que possam ocorrer nessa caminhada, cumprindo a sua tarefa de igualar forças naturalmente desiguais.

O surgimento de novas tecnologias, especialmente aquelas que de alguma forma auxiliem na inserção do trabalhador no mercado, em um ambiente de crise global como o que vivemos, deve ser estudado de forma aprofundada para fins de verificar possível fraude trabalhista em nome da modernização e do empreendedorismo.

É sintomático que o discurso do empreendedorismo se fortaleça e apareça como solução para o problema gerado pela “erosão do trabalho” ou aquilo que Souto Maior, citado por Daniel Bianchi e Maíra Saruê Machado, entende ser o grande paradoxo do mundo moderno, qual seja, “enquanto uma grande parcela da população não tem acesso ao (mercado de) trabalho, e isso põe em risco a sua sobrevivência, uma outra parcela, não menos considerável, está “se matando” de tanto trabalhar ou alienando-se no trabalho”¹.

No Brasil, em 2017, estima-se que existam 500 mil motoristas de Uber², dez vezes mais do que o número registrado em outubro do ano passado. Contudo, tais trabalhadores, que, muitas vezes, para ingressarem na plataforma alugam carros³ e se superendividam⁴, vivem inúmeras incertezas na conjuntura atual. Em primeiro, porque com a empresa “ameaçou” se retirar do Brasil, se, por ventura, a PL 28/2017 fosse votada no Senado Federal nos mesmos moldes de como foi aprovada na Câmara e, conseqüentemente, os brasileiros que utilizam o aplicativo para gerar renda se sentiriam prejudicados. Em segundo, porque a classe “uberista”

¹ SOUTO, Jorge Maior. **Curso de Direito do Trabalho – Volume I**. São Paulo: LTr, 2011. In: BIANCHI, D; MACHADO, M. **A situação dos motoristas de Uber: Superexploração do trabalho por trás do discurso empreendedor**. In: COUTINHO, A; WANDELLI, L (Org.). Anais do II Encontro RENAPEDTS: Rede nacional de pesquisas e estudos em direito do trabalho e da seguridade social. 1ª edição. Florianópolis: Empório do Direito, 2016.

² RIBEIRO, Francisco Gabriel. Uber tem 500 mil motoristas no Brasil e diz “modelo fica inviável com PL”. **Uol**, São Paulo, 27 out. 2017. Disponível em: <<https://tecnologia.uol.com.br/noticias/redacao/2017/10/27/uber-tem-500-mil-motoristas-no-brasil-e-diz-modelo-fica-inviavel-com-pl.htm>>

³ UBER. **Aluguel de veículos**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/aluguel-veiculos-uber/>>. Acesso em 20 nov. 2011.

⁴ CANÇADO, Patrícia. Com desemprego em alta, Uber vira refúgio. **Estadão**, São Paulo, 18 dez. 2016. Disponível em: <<http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,com-desemprego-em-alta-uber-vira-refugio,10000095253>>. Acesso em 20 nov. 2017

é solitária, sem representação sindical, não fazendo frente à exploração capitalista.

“A Uber seria uma empresa de tecnologia ou de transporte?”, “A espécie de dominação impessoal e bastante sofisticada, feita pela Uber pode ser comparada à subordinação clássica?”, “Os motoristas “parceiros” da Uber são empregados ou autônomos?”. As respostas para essas perguntas, infelizmente, ainda não foram respondidas, vez que se instaurou verdadeira celeuma na doutrina e na jurisprudência, conforme será exposto no bojo do presente trabalho.

O objetivo do presente trabalho é buscar verificar a natureza do vínculo existente entre a Uber, considerada pelo *Wall Street Journal*, a segunda *startup* mais valiosa, com um valor de mercado estimado em 41,2 bilhões de dólares⁵, e os seus motoristas “parceiros”, para salvaguardar os direitos oriundos de uma nova relação de trabalho surgida com o avanço das tecnologias móveis e da economia de compartilhamento, considerando que o Direito do Trabalho pátrio admite ou subordinação, ou autonomia.

Para tanto, o primeiro capítulo se empenhará a conceituar a “uberização”, um novo estágio da exploração do trabalho, e busca compreender o modo de funcionamento do aplicativo Uber, tomado como exemplo de uma tecnologia que une consumidor a trabalhador, estabelecendo de que maneira se dão - no plano da realidade e não de conceitos prévios forjados pelo vácuo deixado pela ausência de regulação do novo - as relações de trabalho entabuladas por meio dessa plataforma, formalmente estabelecidas como de motoristas “parceiros”.

Por fim, o terceiro e último capítulo buscará estudar as tendências mundiais, com dois casos judiciais recentes, em primeiro o exemplo de *class action* manejada na Califórnia, com decisão favorável aos trabalhadores em primeira e segunda instâncias, no sentido de considerá-los empregados e não autônomos, com tratativas milionárias de acordo entre o Uber e os litigantes, na tentativa de composição de direitos. Em segundo, decisão de tribunal trabalhista londrino reconhecendo direitos trabalhistas aos motoristas “parceiros” da Uber, em especial quanto a remuneração mínima e duração do trabalho. Cotejam-se, igualmente, as decisões trabalhistas tendo a Uber no polo passivo em território nacional, em sentidos diametralmente opostos, procedência e improcedência.

Enfim, analisado todo o arcabouço trazido pela pesquisa, com apoio na metodologia dedutiva aplicada - análise da bibliografia e estudo de casos - tenta-se estabelecer tendências

⁵ LIMA, Luciana. Mão de obra sofreu “uberização”. **Exame**, São Paulo, 11 ago. 2017. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/negocios/mao-de-obra-sofreu-uberizacao/>>. Acesso em 20 nov. 2017.

de enquadramento do trabalho prestado por meio do aplicativo Uber no direito pátrio, buscando retirá-lo da zona limite entre trabalho subordinado e trabalho autônomo.

1. UBERIZAÇÃO E RELAÇÃO DE TRABALHO: A EMPRESA UBER.

A escolha do título deste trabalho não se deu por um acaso, pois, dentre tantos empreendimentos de economia compartilhada, o nome “uberização” deu-se em função da principal empresa do ramo: a Uber.

A Uber surgiu de uma ideia empreendedora e economicamente está à frente de muitas poderosas montadoras, que, ao se sentirem ameaçadas começaram a traçar estratégias para barrar a *startup* mais famosa do momento. A General Motors, por exemplo, anunciou no começo de 2017 investimento de mais de US\$ 500 milhões de dólares na Lyft, principal concorrente do aplicativo nos EUA⁶.

Se autodenominando empresa do ramo tecnológico, a Uber ficou conhecida mundialmente por concorrer com os taxistas e cativar os seus usuários ao disponibilizar “sem qualquer custo adicional” balas de hortelã, opção de escolher a música da preferência do usuário, remédios, cabos USB, água e outros produtos que, geralmente, eram oferecidos apenas em transportes particulares de alto luxo.

Neste capítulo, trataremos da “uber economia”, termo utilizado por Hill, citado por Kramer⁷, para descrever a forma como estes novos serviços estão sendo realizados no mercado. E, ele ainda completa dizendo que os tipos de emprego que estão se tornando base da economia são principalmente temporários e os de meio período, e que cada vez mais os trabalhadores estão se tornando autônomos, *freelancers* e temporários.

Em seguida, buscaremos aprofundar o conhecimento e saber mais sobre esse famoso modelo de economia de compartilhamento ao analisar a fórmula de sucesso da Uber, bem como tentaremos conhecer quem são os seus idealizadores, como surgiu, porquê surgiu e como funciona.

Por fim, será tratado o polêmico ingresso da Uber no Brasil. Os inúmeros protestos

⁶ POZZI, Sandro. General Motors investe na Lyft, concorrente da Uber. *El País*, Madrid, 05 jan. 2016. Disponível em: < https://brasil.elpais.com/brasil/2016/01/04/economia/1451923917_672622.html>. Acesso em 19 nov. 2017.

⁷ HILL, S. **Raw deal: how the “Uber economy” and runaway capitalism are screwing American workers**. 1.ed. New York: St. Martin’s Press, 2015. *apud* KRAMER, Josiane. **A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?** 2017. 129 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Paraná, Paraná, 2017.

ocorridos no país a fora foram encabeçados por taxistas que acreditam terem perdido mercado para os motoristas parceiros da Uber, vez que alegam tratar-se de uma concorrência desleal. O motorista, para operar um táxi, necessita de uma vasta documentação, sendo que, na maioria das capitais brasileiras, as Prefeituras pararam de emitir alvarás e quem quiser ser taxista deverá comprar ou alugar de alguém que possua o documento. Por outro lado, para ser um “motorista parceiro da Uber” bastaria ter um carro – podendo o mesmo ser até alugado – e um *smartphone*.

1.1. “Uberização”.

Com a evolução da sociedade e a chegada de novas tecnologias, transformações foram ocorrendo. A Uber, o serviço de transporte privado individual de passageiros viabilizado por meio do aplicativos de *smartphone*, além de ser um fenômeno global em rápido crescimento, emprestou seu nome para o novo modelo econômico. A Uber atraiu consumidores por representar uma forma mais barata e confortável de ir de um ponto a outro, num mercado anteriormente dominado por um único modelo de transporte individual. Agregou motoristas que encontraram nas plataformas uma complementação da renda ou uma saída para a crise que exterminou empregos e oportunidades.

A “uberização”, de acordo com Abílio, refere-se “a um novo estágio de exploração do trabalho, que traz mudanças qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho”⁸. Os mais pessimistas acreditam que a “uberização” é um novo passo nas terceirizações e transforma o trabalhador em um “empreendedor” disponível ao trabalho, retirando-lhe garantias constitucionais e mantendo-lhe subordinado sob uma nova lógica, a por meio de algoritmos.

A utilização do termo “uberização do trabalho” ou “uber economia” não estão ligados intimamente à Uber, mas sim a empresas em modo geral, que se tornam responsáveis por desenvolver a plataforma para que os seus “parceiros” executem o seu trabalho. Hoje, em dia, a uberização já chegou ao setor da saúde⁹ e também ao da educação¹⁰. Ou seja, o que se tem

⁸ ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Rio de Janeiro. 2017. Disponível em: <<http://www.passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em 19 nov. 2017.

⁹ SALAS, Javier. “Uberização” do emprego chega ao setor da saúde. **El País**, Madrid, 14 out. 2017. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2017/10/06/ciencia/1507290730_571750.html>. Acesso em 19 nov. 2017

¹⁰ MOREIRA, Rene. Prefeitura de Ribeirão Preto planeja criar ‘Uber do professor’. **Estadão**, São Paulo, 22 jul. 2017. Disponível em: <<http://educacao.estadao.com.br/noticias/geral,prefeitura-de-ribeirao-preto-planeja-criar-uber-do-professor,70001899946>>. Acesso em 19 nov. 2017.

nos dias de hoje é uma nova forma de organização produtiva e “este parece ser um futuro provável e generalizável para o mundo do trabalho”¹¹.

O modelo de negócio da Uber é tão somente a mais recente ilusão dessa modalidade de trabalho “colaborativo”, aparentemente desprovido de vínculos empregatícios. De acordo com Angelieri, a economia compartilhada, marcada pela “uberização”, é uma saída para a crise¹². No mesmo sentido, Hélio Gurovitz, citado por Daniel Bianchi e Maíra Saruê Machado, apoia a uberização, defendendo que “qualquer intromissão do Estado na uberização do trabalho, que proíba um motorista independente de oferecer seu serviço a alguém que queira pagar por ele só gera desemprego, ineficiência econômica e a negociação ilegal de licenças” e aponta, ainda, isso como “uma enorme oportunidade para políticos corruptos cobrarem propinas”¹³.

No caso brasileiro, em particular, o que se vê é que a Uber e suas concorrentes aproveitam-se de um histórico sistema de carências da classe trabalhadora, combinado com as sempre altas taxas de emprego “informal” e o aprofundamento do desemprego estrutural. Talvez, por isso, hoje, o Brasil é um dos mercados mais estratégicos para a Uber. Conseqüentemente, espera-se que a legislação trabalhista brasileira se adapte a essa “modernização”, direcionamento, inclusive, já seguido no governo Temer, ante a entrada em vigor da nova legislação trabalhista.

O que se pretende não é gerar discurso de ódio a todas as empresas de aplicativos que compartilham do mesmo ideal da Uber, o que se quer é unicamente regulamentar a situação laboral dos motoristas. O que não se pode é, sob o véu da tecnologia, tais empresas firmarem-se no mercado como mediadoras entre consumidores e trabalhadores, definirem as regras do jogo, arrecadarem porcentagens sobre os valores pagos pelos clientes, gerenciarem e vigiarem os “parceiros” para, no final, alegarem serem somente prestadoras de serviço.

¹¹ ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração**. Rio de Janeiro. 2017. Disponível em: <<http://www.passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em 19 nov. 2017.

¹² ANGELIERI, Fernando. ‘Uberização’ – Uma saída para superar as dificuldades? **Santander Negócios & Empresas**, São Paulo, 17 jul. 2015. Disponível em: <<https://www.santandernegocioseempresas.com.br/detalhe-noticia/uberizacao-uma-saida-para-a-criese.html>>. Acesso em 19 nov. 2017.

¹³ GUROVITZ, Hélio. A uberização veio para ficar. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, 01 jul. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/blog/helio-gurovitz/post/uberizacao-veio-para-ficar.html>>. Acesso em 19 nov. 2017. *apud* BIANCHI, Daniel; MACHADO, Maíra Saruê. **A situação dos motoristas de Uber: superexploração do trabalho por trás do discurso empreendedor**. In: COUTINHO, Aldacy Rachid; WANDELLI, Leonardo Vieira (Org.). **Anais do II Encontro RENAPEDTS: Rede nacional de pesquisas e estudos em direito do trabalho e da seguridade social**. 1ª edição. Florianópolis: Empório do Direito, 2016.

1.2. A empresa Uber.

A Uber é uma das *startups* de maior sucesso do mundo e, em dezembro de 2015, foi avaliada em \$ 68 bilhões de dólares, tendo levado apenas seis anos para superar empresas como General Motors e Ford, bem como as tradicionais empresas de transporte Hertz e Avis¹⁴.

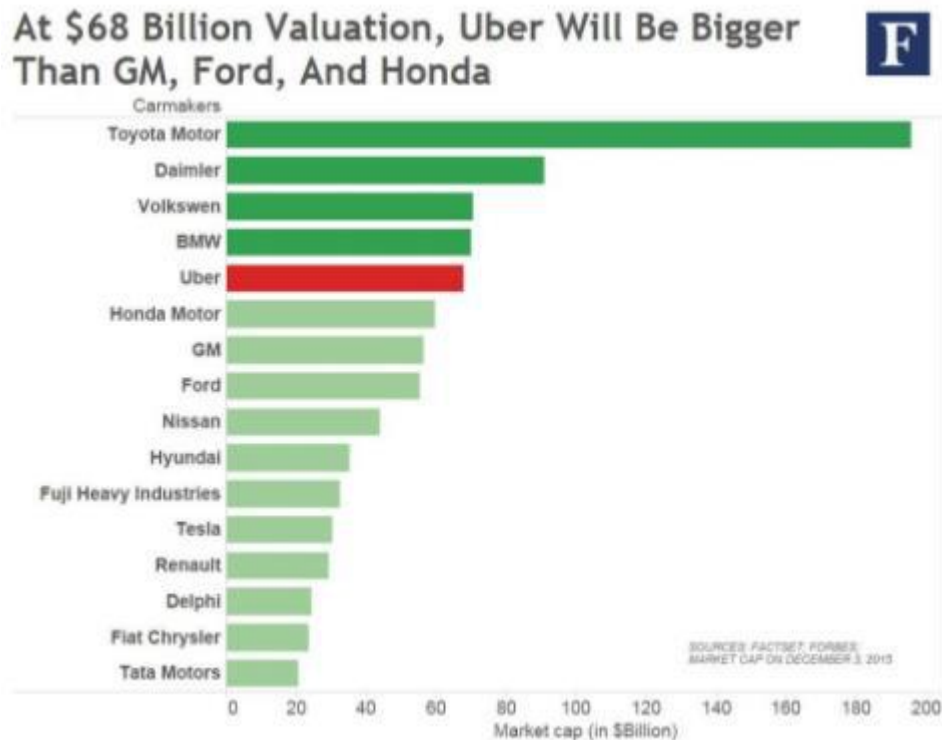


Figura 02: A gigante do mercado Uber

Fonte: <https://www.forbes.com>

A Uber nasceu nos Estados Unidos, na cidade de São Francisco, Califórnia, no início de 2009. Fundada por Garret Camp e Travis Kalanick, a concepção inicial era oferecer um serviço de transporte de luxo por meio de um aplicativo para *smartphone*. A operação em fase de testes foi iniciada em 2010, mas o lançamento ocorreu apenas em 2011, inicialmente restrito à cidade de São Francisco. Apesar do longo período entre o início da empresa em 2009 e o seu lançamento em 2011, a expansão ocorreu de forma muito rápida. Ainda em 2011, a Uber já

¹⁴ ZALESKI, Olívia. Uber ultrapassa carros de aluguel entre viajantes executivos. **Bloomberg Brasil Notícias**, São Paulo, 22 abril 2016. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com.br/blog/uber-ultrapassa-carros-de-aluguel-entre-viajantes-executivos/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

operava em Paris e continuava a expansão nos EUA¹⁵.

Nos anos de 2012 e 2014, a empresa realizou um processo intenso de crescimento internacional para vários continentes. Em 2012, por exemplo, a empresa já operava no Canadá, Inglaterra e Austrália. Em 2013, Ásia e África passavam a contar com os serviços da Uber em países como África do Sul e Singapura. A América Latina recebeu a empresa apenas no ano de 2014, iniciando pela cidade de Tijuana, no México. Em julho de 2017, a Uber operava em 77 países e em mais de 600 cidades¹⁶.



Figura 02: A expansão da Uber

Fonte: <https://www.jyu.fi>

O crescimento geográfico foi também acompanhado pela ampliação dos serviços oferecidos pela Uber, voltados aos mais variados segmentos de mercado. Para o segmento de alto padrão, foi desenvolvido o UberBLACK, com carros sedans pretos para transportar até cinco passageiros. O uberX e o UberPool foram criados para atender o segmento mais sensível a preços, fazendo uso de automóveis compactos, mas com tarifas significativamente mais baixas. O UberSELECT, por sua vez, foi criado para que os usuários tenham mais controle

¹⁵ UBER. **Nossa história.** Disponível em: < <https://www.uber.com/pt-BR/our-story/> >. Acesso em 19 nov. 2017.

¹⁶ UBER. **Fatos e dados sobre a Uber.** Disponível em: < <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/> >. Acesso em 19 nov. 2017.

sobre o tipo de carro que vão receber quando solicitarem uma viagem. O UberSELECT, com carros em modelos pré-fixado, de várias cores e menores, oferece maior comodidade ao usuário, não chegando, é claro, à luxuosidade do UberBLACK. Além dessas variedades, a empresa utilizava portfólios e variações de serviços conforme o perfil da demanda em cada cidade. Por exemplo, em 2015, a Uber possuía em Londres o UberEXEC e UberXL ou, ainda, o UberBERLINE em Paris. As modalidades de serviços tinham, também, diferentes tipos de exigências, que variavam pela localidade¹⁷.

Para utilização dos serviços da Uber, o usuário instala o aplicativo em seu *smartphone* e realiza um cadastro, fornecendo: nome, telefone celular, e-mail, idioma, informações de um cartão, seja de crédito ou de débito, podendo até mesmo optar pelo pagamento em espécie. Ao abrir o aplicativo, o usuário pode visualizar um mapa do local onde pode ajustar sua localização. Por meio do GPS, o aplicativo Uber associa o passageiro solicitante a motoristas mais próximos e estima o tempo de espera. O preço estimado para a viagem pode ser visualizado antes de confirmar o pedido de transporte. Após confirmar a localização exata, o aplicativo contata o outro lado da plataforma, os motoristas. Uma vez aceita a viagem, o passageiro recebe as informações sobre o motorista e seu automóvel, podendo acompanhar o deslocamento do carro no mapa do aplicativo. Até a chegada do carro, o usuário pode acompanhar o trajeto através de seu aparelho celular.

Ao entrar no carro, o passageiro nota um padrão de qualidade do serviço. Ao chegar no destino, o passageiro, caso opte, não precisa realizar nenhum pagamento em dinheiro, pois a conta é cobrada diretamente no cartão de crédito ou cartão de débito cadastrado no aplicativo. O preço final da tarifa também pode ser dividido com mais de um usuário Uber. Nesta etapa final do serviço, ambos, motorista e passageiro realizavam uma avaliação, cujo papel é coletar informações sobre usuários e motoristas, que funciona como um mecanismo de incentivo e monitoramento sobre a qualidade do serviço prestado. O interesse do “uberista” em permanecer vinculado à plataforma e receber um maior número de corridas é o que os incentiva a buscar boas avaliações, o que garante o padrão de qualidade do serviço. No Brasil, a Uber fica com 20% do valor de cada viagem do UberBLACK e 25% no uberX, sendo o restante a remuneração

¹⁷ UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

do motorista¹⁸.

Em todo mundo, a Uber enfrentou pesadas resistências à entrada, tanto por autoridades públicas quanto por motoristas de táxi, companhias de táxi e sindicatos. Muitas das reações podiam ser explicadas pela novidade do serviço e velocidade de entrada. A falta de regulação e a potencial concorrência com um serviço que era fortemente regulado, o serviço de táxi, criaram uma situação em que os carros da Uber atuavam de forma mais livre que os taxistas. Dessa forma, a Uber aparecia como um potencial concorrente para o táxi, mas não necessitava observar a regulação deste transporte, o que causou as reações adversas.

Entre as principais reações contra a Uber, pode-se citar três principais: (1) acusação de concorrência desleal, dado que a Uber não precisava observar a mesma regulamentação a que estavam sujeitos os taxistas; (2) preocupações sobre a segurança, já que a autoridade municipal não fiscalizava os automóveis e motoristas vinculados à plataforma; e (3) relação de trabalho entre motorista e Uber, pois, para a Uber, o motorista é um empreendedor, prestando seus serviços de maneira autônoma, enquanto que críticos argumentavam que haveria um vínculo de trabalho, que exigiria conformidade com a legislação trabalhista. As manifestações e protestos pelo mundo chegaram a provocar confrontos físicos, com agressões e depredações. Esses conflitos culminaram na suspensão de alguns serviços do aplicativo pelo Judiciário em algumas cidades da Espanha, em dezembro de 2014, e na convocação para prestação de esclarecimentos de dois executivos da Uber na França, em junho de 2015, além de diversos incidentes e restrições ao uso do aplicativo em todo o mundo.

1.3 Os motoristas “parceiros” da Uber.

O motorista para ser “parceiro” da Uber necessita ter carteira nacional de habilitação (CNH) com autorização para exercer atividade remunerada (EAR). Posteriormente, é necessário realizar cadastramento no site oficial da Uber e então a própria empresa irá realizar checagem de informações e de segurança. Após ser aprovado por uma comissão, ao motorista cabe apenas enviar pelo site da Uber foto do CRLV. Agora, basta ficar *online*¹⁹.

¹⁸ UBER. **Nossa história**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/our-story/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

¹⁹ UBER. **Regras**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/regras/>>. Acesso em 19 nov. 2017

“O cadastro no serviço é bem simples, o que surpreendeu até o secretário municipal de Transportes, Sérgio Avelleda, em reunião com vereadores há duas semanas. “Descobri que os candidatos são aprovados apenas enviando a documentação pelo correio.” A verdade é que nem isso é necessário: fotos do registro do carro e da carteira de motorista podem ser despachadas pelo celular. Quem nunca trabalhou na direção deve incluir a observação “exerce atividade remunerada” na habilitação. Isso significa realizar um exame psicotécnico e desembolsar 140 reais em uma unidade do Poupatempo. Na prática, é possível tornar-se uberista em quatro horas.²⁰”

A depender das propriedades do veículo, há enquadramento nas categorias uberX, UberSELECT e UberBLACK, conforme regras pré-estabelecidas pela companhia. Também é fundamental lembrar que, durante o período de parceria entre a Uber e o motorista, inúmeras políticas e regras deverão ser cumpridas, sob pena do motorista ter deduzido/compensado/reavido qualquer valor que o mesmo tenha a receber por eventuais danos relacionados ao mau uso da plataforma ou até mesmo, em *ultima ratio*, ser excluído do aplicativo.

Ao receber uma chamada de um usuário a tela do aplicativo pisca e é emitido um som. Somente após o motorista aceitar a viagem é que o aplicativo mostrará quem é o usuário, e a localização. Assim que o usuário entra no carro, o motorista parceiro inicia a viagem por meio do aplicativo. Ao chegar ao destino indicado, o motorista parceiro encerra a viagem na plataforma digital. Em seguida, o aplicativo mostra o preço da viagem e a tela de avaliação do usuário, por meio de uma nota entre 1 e 5 estrelas²¹.

O *feedback*, ou seja, esse sistema de avaliação mútua por notas é o que, segundo a Uber, garante o nível de qualidade da plataforma. Desta forma, motoristas “parceiros” que não mantenham uma nota mínima de aprovação (4.6) por parte dos usuários são desconectados da plataforma. O mesmo acontece com usuários que não mantenham uma nota mínima de aprovação por parte dos motoristas “parceiros”. É importante destacar que as notas são anônimas e apresentadas de forma compilada, apenas²².

²⁰ MESSIAS, Carlos. Jornalista virou Uber por um mês e lucrou só 30 reais por dia. **Veja São Paulo**, São Paulo, 04 abril 2017. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/uber-teste-motorista-um-mes/#>>. Acesso em 19 nov. 2017.

²¹ UBER. **Cidades**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/cities/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

²² UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

“Porque se você não tiver uma quantidade mínima de avaliação você é bloqueado. Ou eles te bloqueiam, pra você ir lá conversar pra melhorar sua nota, ou eles te bloqueiam e é como se você fosse mandado embora da Uber. Aí não pode voltar mais pro aplicativo. A nota tem que bater uma média de 4.65, no mínimo. Se chegar a 4.7 a Uber já começa a mandar mensagem, e-mail informando como melhorar as notas, tratamento de clientes, etc.²³”.

O professor Rodrigo Carelli, em estudo, traça o perfil dos “parceiros” da Uber, que, em sua maioria, são do sexo masculino, com idades entre 31 e 40 anos, que possuem ensino médio completo e que trabalham, em média, de 45 a 60 horas por semana. De acordo com os depoimentos, a Uber foi a alternativa para complementar a renda de alguns e, para outros, foi uma maneira de não morrer de fome, tendo em vista que se encontram desempregados ou trabalham em atividades que não estão gerando nenhuma renda por conta da crise econômica²⁴.

A empresa Uber faz transparecer que, ao ingressar na plataforma, o motorista irá receber rios de dinheiro. Entretanto, não é bem assim. A propagando enganosa realizada pela Uber, vez que a empresa faz falsa promessa de que o motorista “parceiro” lucre até R\$ 4 mil por mês, foi desmascarada pela revista Veja. Na reportagem, o jornalista Carlos Messias se tornou motorista da Uber por um mês e lucrou apenas 30 reais por dia²⁵.

“No primeiro dia, percebi que não ia ser moleza. Durante cinco horas, realizei catorze viagens em um percurso total de 112 quilômetros, o suficiente para provocar dores nos tornozelos, pela constante troca de marchas, e cansaço mental, culpa do trânsito caótico da metrópole. O faturamento de 147 reais na jornada de estreia também causou desapontamento. Descontados a taxa de 25% do Uber mais a gasolina e o celular, lucrei 60 reais. Isso sem incluir gastos indiretos, como eventuais multas, manutenção, IPVA e depreciação do automóvel (se for próprio) ou aluguel (caso não seja).²⁶”.

As entrevistas realizadas pelo professor Carelli e a reportagem da revista Veja só revelam em profundidade o que verdadeiramente está por trás da falsa promessa de “ganhar

²³ CARELLI, Rodrigo de Lacerda. **O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XXI**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017. p. 132.

²⁴ *Ibidem*, p. 135.

²⁵ MESSIAS, Carlos. **Jornalista virou Uber por um mês e lucrou só 30 reais por dia**. <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/uber-teste-motorista-um-mes/#>>. Acesso em 15 nov. 2017.

²⁶ CARELLI, Rodrigo de Lacerda. **O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XXI**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017, p. 134.

rios de dinheiro”. Na verdade, está-se diante de modalidade de trabalho extenuante, típica da referida precarização das relações de trabalho. Assim, o aprofundamento da precarização das condições de trabalho advindo do contexto de crise econômica e flexibilização de direitos é vivenciado como mera fatalidade. E, nesse cenário em que a taxa de desemprego começa a apresentar alta após um período de crescimento do trabalho formal – em um país marcado por altas taxas de informalidade –, os valores do empreendedorismo são, mais do que nunca, ressaltados como caminho certo para o sucesso econômico, ainda que no formato de “trabalhador por conta” ou “empreendedor de si”²⁷.

Nesse contexto, a chegada da Uber apareceu como uma alternativa aparentemente promissora para que os seduzidos pela filosofia “uberista” pudessem obter renda e trabalho em meio a um cenário adverso. O chamariz da Uber para novos motoristas ressalta justamente esse aderente discurso empreendedor, seu site traz os lemas “ganhe quando quiser” e “defina seu próprio horário”²⁸. Essas características de um trabalho “autônomo” são as mesmas destacadas como pontos positivos pelos motoristas no estudo de Carelli.

“Me sinto como um profissional autônomo: a Uber não exige o dia ou a hora em que eu tenho que trabalhar. Eu entrei pra Uber pela qualidade de vida, eu não tinha no meu emprego anterior. Aqui eu tenho mais liberdade, posso viajar quando quiser. Eu sigo o aplicativo: pra onde ele me levar, eu vou levando. Isso aqui é meio viciante (...) Você quer descansar, mas toca [o alerta de solicitação de corrida] e você vai de novo.”²⁹.

Via de regra, o ingresso na Uber veio após um período de desemprego e, em muitos casos, endividamento. Por isso, a primeira avaliação da empresa costuma ser positiva – os motoristas são gratos ao fato de terem obtido renda “graças à Uber”. De modo geral, o trabalho na Uber começou como uma opção de renda temporária ou como um “bico”, mas acabou se tornando a principal ocupação do motorista e, na maior parte dos casos, a principal fonte de renda da família.

Em geral, os rendimentos obtidos pelo trabalho com a Uber são considerados adequados

²⁷ KRAMER, Josiane. **A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?** 2017. 129 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Paraná, Paraná, 2017.

²⁸ UBER. **Home**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

²⁹ CARELLI, Rodrigo de Lacerda. op. cit. p. 137.

ou mesmo elevados. Mas o cálculo costuma ser feito através do ganho bruto diário, sem descontar os gastos que possuem com o carro (como manutenção, desgaste, IPVA, combustível, eventual seguro etc.), com o pagamento do celular utilizado para o trabalho, com o pacote de dados necessário para conectar o celular à internet e acessar os aplicativos, com as refeições ao longo do dia, ou, ainda, com a mais distante de suas preocupações, que são gastos previdenciários ou qualquer espécie de caixa para o caso de acidente que impossibilite ao motorista ou ao carro seguir trabalhando.

“No quesito despesas, ressaltou na pesquisa o desconhecimento por parte dos motoristas de seus reais custos. Ao serem perguntados, vários somente se referiram ao combustível, outros somaram a este custo mais óbvio e diuturno a prestação do carro ou seu aluguel. Outros também se lembraram da prestação do conversor para combustível a gás. Nenhum deles, no entanto, referiu-se, na hora do relato de suas despesas, à depreciação do carro, manutenção periódica, impostos (como IPVA) e troca de peças ou pneus³⁰.”

Ainda no que diz respeito ao teor de seu trabalho, embora a Uber diga não haver exclusividade dos motoristas para com a empresa, o regulamento contido no site da empresa proíbe angariar usuários da Uber durante viagem e oferecer serviços de transportes fora do aplicativo³¹. Sob essa ótica proibitiva de captação de clientes, resta evidente que, ainda que a empresa Uber declare, quando indagada, não haver exclusividade no trabalho dos motoristas, fica claro que existe a sensação de exclusividade.

Assim, vimos que, realizando extensas jornadas com ou sem exclusividade para a Uber e nomeando sua ocupação pela alcunha da empresa, o fato de esses trabalhadores considerarem-se autônomos ou empreendedores parece dizer mais respeito à valorização social do empreendedorismo do que à realidade dos fatos. No dia a dia do trabalho dos motoristas, ao contrário, fica evidente a subordinação que possuem à empresa Uber, que controla as tarifas cobradas, os estimula a trabalhar mais e pode punir ou excluir motoristas através de regras próprias e desconhecidas pelos motoristas.

³⁰ CARELLI, Rodrigo de Lacerda. **O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XXI**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017, p. 133.

³¹ UBER. **Home**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

1.4. A polêmica entrada da Uber no Brasil.

No momento em que este tópico está sendo escrito, o plenário do Senado inicia as discussões do Projeto de Lei 28/2017, que tem por objetivo regulamentar o serviço de transporte privado individual de passageiros. O senador Ricardo Ferraço discursa contra o Projeto de Lei 28/2017, pois acredita que “estatizar uma atividade como esta, submetendo isso ao poder público é um retrocesso, é voltar às cavernas”³². Por outro lado, o senador Lindbergh Farias afirma que “a competitividade da empresa é alcançada graças à exploração da mão de obra” e prossegue afirmando que “não quer proibir, mas quer sim proteger os parceiros da Uber”³³. Nesse mesmo dia, o Senado Federal aprovou, por quarenta e seis votos contra dez, o texto-base do Projeto de Lei Complementar 28/2017.

O aplicativo Uber não divide opiniões apenas no Senado Federal, mas em todo o mundo. A verdade é que, desde a entrada da Uber no mercado mundial inúmeros protestos eclodiram, sendo a maioria deles encabeçado por taxistas. Hoje, a Uber já foi regulamentada por leis em 82 regiões do mundo³⁴, porém, no Brasil, mais da metade das capitais já têm projetos de lei contra a Uber³⁵.

No Brasil, a Uber iniciou as operações na cidade do Rio de Janeiro, às vésperas da Copa do Mundo de Futebol, em maio de 2014. Até junho de 2015, a empresa já atuava em quatro cidades brasileiras: Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Brasília, oferecendo os serviços UberBLACK, uberX e UberBIKE. Os serviços da Uber no Brasil serviam, de forma geral, como para conectar usuários e “motoristas parceiros”, exceto o UberBIKE. O UberBIKE não consistia no aluguel de uma bicicleta, mas sim na possibilidade de chamar um carro com suporte para bicicletas³⁶. Dessa forma, o usuário poderia utilizar o transporte por automóvel em um trajeto que poderia ser complementado por bicicleta em outro momento. As tarifas e as

³² BRASIL. Congresso. Senado. **Diário Oficial do Senado Federal**. Brasília, DF, nº 85, sessão 31 out. 2017, p. 251-253, 31 out. 2017.

³³ Ibidem

³⁴ GOMES, Helton Simões. Uber já foi regulamentado por leis em 82 regiões pelo mundo, incluindo SP. **G1**, Rio de Janeiro, 11 mai. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/05/uber-ja-foi-regulamentado-por-leis-em-82-regioes-pelo-mundo-incluindo-sp.html>>. Acesso em 19 nov. 2017.

³⁵ BARIFOUSE, Rafael. Mais da metade das capitais brasileiras já têm projetos de lei contra o Uber. **BBC Brasil**, São Paulo, 09 set. 2015. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/09/150908_uber_projetos_de_lei_rb>. Acesso em 19 nov. 2017.

³⁶ ALECRIM, Emerson. UberBIKE: São Paulo e Brasília terão carros do Uber com suporte para bicicleta. **Tecnoblog**, São Paulo, 20 nov. 2015. Disponível em: <<https://tecnoblog.net/181754/uberbike-sao-paulo-brasil/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

condições dos veículos eram as mesmas do UberBLACK ou uberX³⁷.

No Brasil, hoje, a Uber opera em mais de 100 cidade e oferece cinco produtos: o uberX, o uberPOOL, o UberSELECT, UberBLACK, além do novíssimo UberEATS, uma espécie de *delivery* de comida que permite que qualquer pessoa peça seu prato favorito de restaurantes cadastrados na plataforma digital.

A estratégia de entrada da Uber no Brasil, como era de se esperar, foi de um crescimento muito rápido, concentrando a operação em bairros de maior demanda potencial, seguido de expansão para as demais regiões da mesma cidade, primeiramente o Rio de Janeiro, bem como pela entrada em outras capitais de elevada densidade e renda. Esta estratégia era justificada pela natureza dos negócios, em que a criação de uma massa de usuários (passageiros) e prestadores de serviço (motoristas) era crítica para gerar as economias de rede³⁸. Assim, para funcionar, a plataforma Uber deveria disponibilizar um número grande de motoristas, para que as viagens solicitadas fossem atendidas rapidamente. Ocorrendo isso, os usuários passariam a ter incentivos para instalar e utilizar o aplicativo. Mas, ao mesmo tempo, se não houvesse usuários, os motoristas ficariam ociosos e, então, não teriam incentivos para se cadastrarem. A necessidade de rapidamente atrair massa crítica de usuários e motoristas concomitantemente, portanto, justificaria a estratégia de entrada rápida. Entretanto, na mesma velocidade em que a Uber expandiu sua atuação nas cidades brasileiras, taxistas e governos municipais reagiram à entrada deste novo modelo de negócio no serviço de transporte de pessoas.

Nas cidades em que a Uber atua, a reação imediata veio dos taxistas. Os taxistas detinham exclusividade do transporte público individual de passageiros por automóveis, sendo assim, contemplados por uma espécie de reserva de mercado. De fato, o serviço de táxi suporta uma severa regulação no âmbito nacional. A verdade é que para explorar a atividade de táxi, o motorista precisa obter a licença concedida pelo poder público municipal, que, raramente abre espaço para novas licenças. Portanto, cria-se um ciclo vicioso. O motorista interessado em ser taxista, alternativamente, se vê coagido a comprar licença de um motorista já atuante, mas

³⁷ UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. Disponível em: < <https://www.uber.com/pt-BR/cities/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

³⁸ ALECRIM, Emerson. UberBIKE: São Paulo e Brasília terão carros do Uber com suporte para bicicleta. **Tecnoblog**, São Paulo, 20 nov. 2015. Disponível em: <[https://tecnoblog.net/181754/uberbike-sao-paulo-brasilia/](https://tecnoblog.net/181754/uberbike-sao-paulo-brasil/)>. Acesso em 19 nov. 2017.

pagando um elevado custo de entrada³⁹.

A Uber, ao se estabelecer no mercado, quebrou a lógica anteriormente estabelecida e não apenas atuava como forma alternativa de transporte, mas, principalmente, permitiu a entrada de novos motoristas na prestação desse serviço, sejam aqueles que já atuavam como empresas de transporte executivo, sejam aqueles que se sentiram estimulados a ingressar na atividade. Quem foi mais afetado por esse novo modelo de negócio foram os detentores de licenças, motoristas ou não, cujo valor decorria justamente do direito de impedir a entrada de novos motoristas e, assim, assegurar rendas supra competitivas. Por exemplo, anteriormente à entrada da Uber, o mercado possuía um número definido de licenças de táxi, que não variava conforme as flutuações de oferta e de demanda, mas por meio da decisão de cada prefeitura.

Nota-se aqui a questão complexa com que se defrontava a Uber. Se por um lado a empresa necessitava viabilizar rapidamente sua implementação de modo a garantir os benefícios de economias de rede aos seus usuários, por outro, ao se apressar para conseguir chegar a uma massa crítica de clientes e fornecedores, a empresa cria uma forte oposição por parte daqueles que se beneficiavam do *status quo* anterior. As reações ao modelo de negócio da Uber eram mais do que esperadas. E seus efeitos podiam extrapolar a mera manifestação pública, visto que a classe de taxistas tradicionalmente tem forte influência sobre o poder público municipal, com quem tem relação de longa data.

A classe dos taxistas atuou de diversas formas, desde por meio de manifestações e “trancamento” de ruas em forma de protesto; até por meio de pressão política e, por vezes, coerção física para a proibição da Uber. Com a popularização da plataforma digital, os taxistas tiveram que se reorganizar e se organizar contra a Uber. Em algumas oportunidades, os motoristas passaram a oferecer descontos aos seus clientes⁴⁰ e até mesmo promoções com corridas no valor módico de cinco reais⁴¹.

³⁹ MELLO, Kathia; DANTAS, Carolina. Uber x Táxi. **G1**, Rio de Janeiro, 13 jul. 2015. Disponível em: <http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2015/uber-x-taxi/>. Acesso em 19 nov. 2017.

⁴⁰ ALBERTO, Felype. Taxistas usam apps e oferecem descontos de até 40% para atrair passageiros em Juiz de Fora. **G1**, Zona da Mata, 01 out. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/taxistas-usam-apps-e-oferecem-descontos-de-ate-40-para-atrair-passageiros-em-juiz-de-fora.ghtml>>. Acesso em 19 nov. 2017.

⁴¹ LIMA, Camila. Em protesto, taxistas decidem fazer corridas por R\$ 5,00 nesta sexta-feira. **O Imparcial**, Maranhão, 24 agosto 2017. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/noticias/2017/08/em-protesto-taxistas-decidem-fazer-corridas-por-r-500-nesta-sexta-feira/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

A rápida entrada e crescimento da Uber nas cidades teve um efeito adverso do ponto de vista de regulação. Em primeiro lugar, por um lado, a Uber era capaz de atender qualquer pessoa portando um *smartphone*, tornando-se um substituto muito próximo ao táxi, ao menos para esse público. Entretanto, o serviço da Uber não era um serviço de táxi, já que os motoristas não aceitam passageiros na rua por gesto, por exemplo. Tampouco tinham os motoristas cadastrados na plataforma direito ao usufruto dos privilégios tributários a que faziam jus os taxistas. Em outras palavras, o serviço da Uber não era um transporte público individual, pois, de fato, o serviço não era “aberto ao público em geral”.

A conclusão era que a Uber operava em um segmento do mercado legal, até então inexistente, mas que passou a ser economicamente viável por meio da difusão de *smartphones* com GPS e uma plataforma tecnológica que aproximava motoristas a passageiros. Neste contexto, a entrada da empresa no mercado era transformadora e não havia regulações ou experiências prévias para guiar as autoridades públicas. A ausência de regulamentação incontroversa se juntou aos fortes interesses organizados daqueles que exploravam o mercado de transporte por táxis, sobretudo os detentores de licenças, tendo por reação dominante a votação de lei municipal proibindo o uso do aplicativo. Por exemplo, várias cidades brasileiras possuíam projetos de lei para proibição da Uber antes mesmo da entrada da empresa na cidade, tais como Curitiba, Vitória, Goiânia, Joinville e Manaus.

Os taxistas não são os vilões da histórica, como a mídia vem deixando transparecer. O cerne da questão é muito mais abrangente do que mera desavença entre motoristas da Uber e taxistas. A verdade é que a empresa Uber ingressou no Brasil sem pedir licença e há uma infinidade de questões – de ordem judicial, de legislação, de transporte público, de responsabilidade fiscal, de segurança e dentre tantas outras, que precisam ser debatidas.

O setor de táxis sofreu com excesso de regulação, tanto no Brasil como ao redor do mundo, com o condão de evitar externalidades negativas e falhas do mercado, ligadas especialmente a assimetrias de informação que prejudicavam consumidores e questões de segurança. Logo, a burocratização dos serviços de táxi somados a taxas sempre altas de emprego informal tornaram o Brasil um dos mercados mais estratégicos para a Uber⁴².

⁴² ROSA, Bruno. Brasil será maior mercado do Uber na região. **O Globo**, Rio de Janeiro, 29 jul. 2016. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/brasil-sera-maior-mercado-do-uber-na-regiao-19807422>>. Acesso em

1.5. Uber: uma inovação disruptiva.

A inovação disruptiva transforma um mercado ou um setor existente, introduzindo simplicidade, conveniência e acessibilidade onde a complexidade e o alto custo eram a norma. Eles fazem isso em parte aproveitando novas tecnologias, mas também desenvolvendo novos modelos de negócios e explorando tecnologias antigas de novas maneiras. Inicialmente, uma inovação disruptiva é formada em um nicho de mercado que pode parecer pouco atraente ou inconsequente para a indústria, mas, eventualmente, o novo produto ou ideia redefine completamente a indústria⁴³.

No início da era das fotocópias, a Xerox mirou nas grandes corporações e cobrou altos preços a fim de proporcionar o desempenho que aquele nicho de clientes necessitavam. Entretanto, outros pequenos clientes não podiam pagar por esses valores cobrados pela Xerox, e tiveram de fazer uso dos papéis carbono ou mimeógrafo. No final de 1970, surgiram as copiadoras pessoais, oferecendo uma solução acessível para indivíduos e pequenas organizações e um novo mercado foi criado. A partir deste relativamente modesto início, os fabricantes de fotocopiadoras pessoais gradualmente construíram uma posição importante no mercado de fotocopiadoras que antes era apenas ocupado pela Xerox.

A empresa Uber, hoje, é típico exemplo de uma inovação disruptiva, pois modificou de modo radical a relação entre pessoas que gostariam de se deslocar e outras que detinham um veículo ocioso e estavam dispostas a transportar as primeiras. Ao ser lançada, a Uber vislumbrou uma oportunidade econômica ao facilitar a relação entre potenciais passageiros e motoristas, tendo por base o crescimento exponencial de *smartphones*, que dava a ambas as partes conectividade e georreferenciamento⁴⁴. Por meio do aplicativo da Uber, esse encontro ocorre de forma direta, rápida e segura, seja no que se refere ao valor e pagamento da viagem, seja quanto à qualidade e confiabilidade para passageiros e motoristas.

Entretanto, toda inovação disruptiva, por definição, afeta as estruturas sociais e

19 nov. 2017.

⁴³ FRAZÃO, Ana. Economia de compartilhamento e tecnologias disruptivas: a compreensão dos fenômenos e suas consequências sobre regulação jurídica. *Jota*, São Paulo, 14 jun. 2017. Disponível em: <http://anafrazao.com.br/files/publicacoes/2017economia_do_compartilhamento_e_tecnologias_disruptivas.pdf>. Acesso em 2 nov. 2017.

⁴⁴ UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/cities/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

econômicas previamente existentes. Ao fomentar o rápido desenvolvimento de seu modelo de negócios nas cidades brasileiras, a Uber começou a alterar o *status quo* do mercado de transporte privado individual urbano, tendo impacto na modalidade pública desse transporte, aquela feita por meio de taxis licenciados pelo poder público municipal.

Ademais, a Uber também realizou um verdadeiro rearranjo na relação entre empregado e empregador, com a promessa de que não celebra contratos de trabalho, mas sim contratos de “parceria”. A empresa se justifica dizendo que os motoristas “parceiros” são autônomos, podem fazer o próprio salário, e se quiserem ganhar mais basta apenas trabalhar tempo suficiente para auferir uma boa remuneração.

No cenário de desemprego estrutural atual, a Uber captura milhares de interessados. Ocorre que, apesar do discurso empreendedor, *in casu*, a empresa estabelece unilateralmente inúmeras regras que devem ser cumpridas, sob pena do motorista sofrer severa sanção, e também retém um percentual do valor cobrado pela corrida, que varia entre 20% e 25%.

Sob a justificativa de ser apenas uma empresa de tecnologia, a Uber conseguiu durante muito tempo se esquivar dos olhos do direito do trabalho, porém a justiça trabalhista do Reino Unido, em brilhante decisão, decidiu que a alegação de que os “uberistas” são apenas parceiros empresariais soa, no mínimo, ridícula. Após interposto recurso, a decisão foi confirmada devendo, então, a Uber considerar os seus motoristas empregados, com direito a férias e um piso salarial⁴⁵.

O negócio de sucesso da Uber, admirado pelos neoliberais, é, na verdade, nos termos de Marx, citado por Daniel Bianchi e Maíra Machado, mais uma forma que os capitalistas encontraram para diminuir seus custos e aumentar o nível de exploração do trabalho⁴⁶. Porém, as autoridades administrativas e judiciais estão com os olhos bem abertos para a “escravidão moderna da era digital”⁴⁷. Hoje, além da Inglaterra, países como Estados Unidos, Canadá, Itália,

⁴⁵ REUTERS, Daniel. Justiça do Reino Unido obriga Uber a pagar salário mínimo e férias. **Carta Capital**, São Paulo, 14 nov. 2017. Disponível em: <<https://www.cartacapital.com.br/internacional/justica-do-reino-unido-obriga-uber-a-pagar-salario-minimo-e-ferias>>. Acesso em 14 nov. 2017.

⁴⁶ BIANCHI, Daniel; MACHADO, Maíra Saruê **A situação dos motoristas de Uber: Superexploração do trabalho por trás do discurso empreendedor**. In: COUTINHO, A; WANDELLI, L (Org.). **Anais do II Encontro RENAPEDTS: Rede nacional de pesquisas e estudos em direito do trabalho e da seguridade social**. 1ª edição. Florianópolis: Empório do Direito, 2016, p. 281.

⁴⁷ *Ibidem*, p. 281

Brasil, entre outros, já se manifestaram sobre a condição do trabalhador “autônomos” dos motoristas da empresa Uber⁴⁸.

⁴⁸ BRASIL. Ministério Público do Trabalho. **Grupo de Estudos “Ge Uber”**. 10 nov. 2016. No prelo.

2. ESTUDO DE CASOS.

A Uber é uma empresa transnacional e, introduz em escala global, uma forma de organização e extração de valor do trabalho humano utilizando a tecnologia. Sua forma de atuação é um misto de uma suposta flexibilidade combinada com alto nível de controle das condutas dos seus parceiros, esse modelo tem potencial de se replicar para todo o mercado de novos serviços, tendo em vista que sua forma de utilização tecnológica está cada vez intensa⁴⁹.

É importante debater o tema na sociedade e trazer a controvérsia acerca do uso do aplicativo Uber e sua regulamentação. Além do conflito com os taxistas, a nova frente de batalha da Uber no mundo é lutar para não reconhecer o vínculo trabalhista de motoristas que usam seu aplicativo.

Neste capítulo, o foco será trazer à baila os argumentos trazidos pelos palestrantes da audiência pública “Mobilidade Urbana, Emprego e Novas Tecnologias”, que ocorreu no Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região, e proporcionou a todos os presentes um caloso e democrático debate sobre a controvérsia do reconhecimento ou não do vínculo de emprego. Em um segundo momento, serão analisadas as mais interessantes e relevantes decisões proferidas na seara trabalhista acerca da empresa Uber no mundo e no Brasil. Neste ponto, é que poderemos verificar como o Judiciário está se comportando ao se deparar com tais demandas.

3.1. A audiência pública “Mobilidade Urbana, Emprego e Novas Tecnologias”.

Em 05 de maio de 2017, o Tribunal Regional do Trabalho da 1ª região promoveu um saudável confronto de ideias ao realizar a audiência pública “Mobilidade Urbana, Emprego e Novas Tecnologias”. O objetivo era discutir a “uberização” das relações com foco nas transformações tecnológicas que modificaram a forma de celebrar contratos de negócios jurídicos.

Para travar a complexa discussão foram convidados o deputado federal Carlos Zarattini, a procuradora do trabalho Fernanda Barbosa Diniz, o auditor fiscal do trabalho Claudio Secchin, a juíza do trabalho Daniella Müller e a advogada da Uber, Ana Pellegrini. Os taxistas

⁴⁹ KRAMER, Josiane. **A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?** 2017. 129 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Paraná, Paraná, 2017

se fizeram representados nas pessoas de Antônio Oliviero, presidente do Sindicato dos Motoristas de Empresas e Auxiliares do Rio de Janeiro, e André Oliveira, presidente da Associação de Assistência dos Taxistas do Brasil.

O deputado Carlos Zarattini, autor do Projeto de Lei 5.587/2016⁵⁰, direciona a sua fala para a regulamentação do aplicativo Uber, bem como de todas as demais empresas que atuam no mesmo segmento mercadológico. E completa dizendo que, caso o aplicativo seja regulamentado, a partir deste momento, o “uberista” irá se equiparar com os taxistas, que são profissionais autônomos.

A procuradora do trabalho Fernanda Diniz, ao assumir o parlatório, diz que sempre quando o direito do trabalho se afasta de uma relação a tendência é a precarização, escravidão, etc. De acordo com a sua visão, o § único do art. 6º da CLT é suficiente para solucionar a questão⁵¹. O controle presente no § único do art. 6º da CLT está justamente no próprio aplicativo – é a subordinação algorítmica, pois, se, por exemplo, a Uber quiser, que determinados motoristas se desloquem até um determinado ponto basta que a empresa, de forma unilateral, aumente a tarifa naquele determinado ponto⁵². Para finalizar, a procuradora ainda diz que a forma de controle também está, inclusive, nas políticas e regras que a Uber impõe aos seus “parceiros”.

O auditor do fiscal do trabalho, Carlos Secchin, diz que a Uber nada mais é do que um “bico virtual” e, na sua visão, o contrato de trabalho é “assinado” a partir do momento em que o motorista é habilitado no aplicativo. Prossegue relatando que a Uber não tem os insumos básicos para operar – o veículo e o trabalhador – e, se traveste como empresa de tecnologia para superexplorar a força de trabalho de quem está desesperado a procura de emprego para sustentar sua família.

A juíza do trabalho e representante da AMATRA, Daniella Müller, expõe que se está

⁵⁰ BRASIL. Projeto de Lei 5.587/2016. **Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros**. Brasília, DF, jun. 2016. Disponível em: <http://www.imprensa nacional.gov.br/mp_leis/leis_texto.asp?ld=LEI%209887>. Acesso em 10 out. 2017.

⁵¹ Art. 6º da CLT - (...) § único - Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio

⁵² A procuradora Fernanda dá como exemplo um *show*. No momento em que o *show* acabar, a Uber irá aumentar a tarifa na localidade em que o *show* foi realizado a fim de que os seus motoristas “parceiros” se desloquem até aquele local em que a demanda está alta.

diante de um modo de produção diferente do que se havia encarado até agora. O trabalho na plataforma digital, na verdade, é uma reorganização dos meios de produção. Entretanto, com o avançar tecnológico, o que existe hoje é um vácuo jurídico em que toda o olhar da justiça fica defasado diante dessa nova realidade de trabalho. Por outro lado, a juíza chama atenção para o art. 8º da CLT e diz que, diante da lacuna jurídica, o princípio da primazia da realidade sobre a forma deve nortear os magistrados quando há indícios de subordinação, o que efetivamente acontece *in casu*.

“A Uber é uma empresa de tecnologia ou de transporte?”; “Sendo de transporte, o motorista está dentro da atividade-fim da Uber?”; “O motorista, estando dentro dessa atividade-fim, haveria, ao menos, uma subordinação estrutural?”. Müller afirma que os juízes do trabalho terão que enfrentar esses e tantos outros questionamentos para, só então, verificar se há ou não vínculo de emprego.

Na última fala do dia, a representante da Uber Ana Pellegrini, alerta para alguns pontos interessantes: 1º) Os motoristas são clientes da Uber, pois eles contratam a Uber para utilizar o aplicativo para captação de clientes; 2º) Os motoristas pagam à Uber pelo uso do aplicativo uma taxa de serviço de 25% ou 20% em relação às viagens realizadas e fica com o percentual de 75% a 80%; 3º) O pagamento dos serviço é feito pelo usuário em dinheiro, cartão de crédito ou cartão de débito – nos dois primeiros casos a Uber realiza o repasse aos motoristas parceiros semanalmente na conta corrente indicada, deduzindo a taxa Uber do repasse; 4º) A Uber emite uma nota fiscal ao motorista pelo serviço de intermediação e tecnologia prestado; 5º) O motorista pode conceder descontos aos usuários, o que acontece principalmente nos casos de pagamento em dinheiro; 6º) O motorista pode utilizar outros aplicativos, de acordo com sua preferência; e 7º) O motorista tem o risco do negócio, afinal é ele quem arca com valores referentes ao seguro, combustível, DPVAT.

Segundo a advogada Ana Pellegrini, a Uber e os motoristas “parceiros” mantêm uma relação que não pode ser confundida com uma relação de emprego. Não há subordinação, vez que o motorista “parceiro” não tem chefe, nem qualquer tipo de controle sobre o trabalho prestado. Não há onerosidade, pois quem paga pelos serviços do motorista “parceiro” é o próprio usuário da plataforma (passageiro). Não há pessoalidade, pois não há necessidade de o motorista “parceiro” prestar serviço de forma pessoal, bastando que qualquer motorista “parceiro” vinculado à conta do primeiro preste os serviços. E, por fim, não há eventualidade,

tendo em vista que o motorista “parceiro” tem ampla liberdade para utilizar a plataforma nos horários que preferir, não havendo qualquer determinação mínima de cumprimento de horários ou número de viagens.

3.2. A reação do Poder Judiciário nos Estados Unidos e na Inglaterra.

3.2.1. Estados Unidos – Califórnia.

A advogada Shannon Liss-Riordan, que ficou conhecida por postular em causas envolvendo grandes empresas de tecnologia californianas⁵³, ingressou, em 17 de novembro de 2014, com reclamação trabalhista envolvendo quatro motoristas⁵⁴ da plataforma Uber Technologies perante a Corte do Distrito Norte da Califórnia (*United States District Court Northern District of California*).

O caso (CV 13-3826) foi apreciado pelo juiz federal Edward M. Chen. Na reclamação trabalhista intitulada “*Second Amended Class Action Complaint and Jury Demand*”, é requerida que as reivindicações sejam julgadas por um júri e que a ação seja apreciada como *class action* (ação coletiva), de acordo com os termos da *Rule 23*⁵⁵ do Código de Processo Civil Norte Americano (Federal Rules of Civil Procedure)⁵⁶.

Os pedidos contidos na petição inicial são: “(i) *award restitution for all charged gratuities which were not remitted to the drivers; (ii) award reimbursement that the drivers who were misclassified as independent contractors were required to bear; award pre- and post-judgment interest; (iii) award reasonable attorneys’ fees, costs, and expenses; and (iv) award any other relief to which the plaintiffs may be entitled*”⁵⁷. Que, em uma tradução livre,

⁵³ LIEN, Tracey. **Meet the attorney suing Uber, Lyft, GrubHub and a dozen California tech firms**. Los Angeles Times. Disponível em: <<http://uberlawsuit.com/Meet%20the%20attorney%20suing%20Uber,%20Lyft,%20GrubHub%20and%20a%20dozen%20California%20tech%20firms.pdf>>. Acesso em 15.11.2017.

⁵⁴ As partes são Douglas O’Connor, Thomas Colopy, Matthew Manahan e Elie Gurfinkel.

⁵⁵ Fed. R. Civ. P 23 - Class Actions (a) Prerequisites. One or more members of a class may sue or be sued as representative parties on behalf of all members only if: (1) the class is so numerous that joinder of all members is impracticable; (2) there are questions of law or fact common to the class; (3) the claims or defenses of the representative parties are typical of the claims or defenses of the class; and (4) the representative parties will fairly and adequately protect the interests of the class. (...)

⁵⁶ CHAVES, Letícia Rughi Rodrigues de Xavier. **Informe sobre Ações envolvendo a UBER no Direito Comparado**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017, p. 330.

⁵⁷ UNITED STATES. District Court for the Northern District of California. 2015. Disponível em:

consistem em: (i) restituição de todos os direitos trabalhistas que não foram pagos aos motoristas; (ii) indenização pelo fato de os motoristas terem sido erroneamente classificados como autônomos; (iii) pagamento das despesas processuais, dos honorários advocatícios; e (iv) restituição de qualquer outro benefício, aos quais os reclamantes sejam titulares como empregados⁵⁸.

A fundamentação da reclamação consiste em explicitar fatos que demonstram o vínculo de emprego entre os motoristas da Uber e a empresa. Dentro os fatos, alegam que a Uber comunica aos passageiros que não é necessário dar gorjeta ao motorista, porém ele não é compensado por tal gratuidade. Na cultura norte-americana, é usual o pagamento de gorjeta na base de 20% do valor do percurso, portanto, os motoristas alegam que, de certa forma, a gratuidade da gorjeta é retida pela Uber.

Plaintiffs bring this action on their own behalf, and on behalf of other similarly situated Uber drivers, for violation of the California Unfair Competition Law, Cal. Bus. & Prof. Code § 17200 et seq. (“UCL”), based upon Uber’s violation of the California Gratuities Law, California Labor Code Section 351, and failure to remit to drivers the entire gratuity paid by customers or that customers would otherwise intend to leave for them⁵⁹.

No mais, alegam que, antes de se tornarem “parceiros” da Uber enfrentam uma série de procedimentos rigorosos e, só se aprovados, poderão ingressar na plataforma. A Uber controla, fiscaliza e impõe regras de conduta, limpeza e pontualidade. Se não respeitadas, o motorista está sujeito às sanções e penas previamente estabelecida⁶⁰.

O juiz Edward, ao analisar profundamente a questão, já observou o que seria mais do que evidente: os “motoristas parceiros” da Uber não prestam serviços para si próprios, conforme explanação da própria empresa em sede de defesa, mas sim à Uber. A empresa de tecnologia criou a sua plataforma digital, entretanto necessita de mão de obra humana para

<<https://assets.documentcloud.org/documents/2328122/uber-class-action-chen-ruling.pdf>>.. Acesso em: 04 out. 2017.

⁵⁸ CHAVES, Letícia Rughi Rodrigues de Xavier. **Informe sobre Ações envolvendo a UBER no Direito Comparado**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017, p. 331

⁵⁹ UNITED STATES. **District Court for the Northern District of California**. 2015. Disponível em: <<https://assets.documentcloud.org/documents/2328122/uber-class-action-chen-ruling.pdf>>.. Acesso em: 04 out. 2017.

⁶⁰ CHAVES, Letícia Rughi Rodrigues de Xavier. op. cit. p. 331

lucrar.

Even more fundamentally, it is obvious drivers perform a service for Uber because Uber simply would not be a viable business entity without its drivers. See *Yellow Cab Coop.*, 226 Cal. App. 3d at 1293-1294 (holding that cab drivers provided service to cab company because “the enterprise could no more survive without [drivers] than it could without working cabs”); see also *JKH Enterprises*, 142 Cal. App. 4th at 1054 (finding that delivery drivers were employees of courier service as a matter of law in part because “the worker’s duties are an integral part of the operation,” and “their work is the basis for [defendant’s] business”). Uber’s revenues do not depend on the distribution of its software, but on the generation of rides by its drivers. As noted above, Uber bills its riders directly for the entire amount of the fare charged – a fare amount that is set by Uber without any input from the drivers. See *Coleman Depo. Tr.* at 165:2-21; 187:20-188:16; Docket No. 223-38. Uber then pays its drivers eighty percent of the fare it charges the rider, while keeping the remaining twenty percent of the fare as its own “service fee.” See, e.g., *Service Agreement* at 4; *Colopy Depo Tr.* at 128:15-19; Docket No. 223-62. Put simply, the contracts confirm that Uber only makes money if its drivers actually transport passengers⁶¹.

Com interesse em tratar a questão mais profundamente, a Corte aplicou “*the Borello test*”. *S.G. Borello & Sons v. Dept. of Industrial Relations* serve, principalmente, para distinguir um empregado de um autônomo. Em *Borello*, a Suprema Corte avaliou os seguintes fatores:

1) whether the one performing services is engaged in a distinct occupation or business; 2) the kind of occupation, with reference to whether, in the locality, the work is usually done under the direction of the principal or by a specialist without supervision; 3) the skill required in the particular occupation; 4) whether the principal or the worker supplies the instrumentalities, tools, and the place of work for the person doing the work; 5) the length of time for which the services are to be performed; 6) the method of payment, whether by the time or by the job; 7) whether or not the work is a part of the regular business of the principal; and 8) whether or not the parties believe they are creating the relationship of employer-employee⁶².

E, somam-se a esses oito fatores, mais cinco:

⁶¹ UNITED STATES. **District Court for the Northern District of California**. 2015. Disponível em: <<https://assets.documentcloud.org/documents/2328122/uber-class-action-chen-ruling.pdf>>.. Acesso em: 04 out. 2017.

⁶² *Ibidem*.

*1) the alleged employee's opportunity for profit or loss depending on his managerial skill; (2) the alleged employee's investment in equipment or materials required for his task, or his employment of helpers; (3) whether the service rendered requires a special skill; (4) the degree of permanence of the working relationship; and (5) whether the service rendered is an integral part of the alleged employer's business*⁶³.

O juiz Chen, em brilhante decisão, conclui que a Uber não é apenas uma empresa de tecnologia, como faz questão de transparecer, mas é sim uma empresa de transportes, que, por intermédio da tecnologia presente em seu aplicativo, conecta os motoristas cadastrados à usuários que buscam chegar aos seus destinos.

Uber's self-definition as a mere "technology company" focuses exclusively on the mechanics of its platform (i.e., the use of internet enabled smartphones and software applications) rather than on the substance of what Uber actually does (i.e., enable customers to book and receive rides). This is an unduly narrow frame.¹⁰ Uber engineered a software method to connect drivers with passengers, but this is merely one instrumentality used in the context of its larger business. Uber does not simply sell software; it sells rides. Uber is no more a "technology company" than Yellow Cab is a "technology company" because it uses CB radios to dispatch taxi cabs, John Deere is a "technology company" because it uses computers and robots to manufacture lawn mowers, or Domino Sugar is a "technology company" because it uses modern irrigation techniques to grow its sugar cane. Indeed, very few (if any) firms are not technology companies if one focuses solely on how they create or distribute their products. If, however, the focus is on the substance of what the firm actually does (e.g., sells cab rides, lawn mowers, or sugar), it is clear that Uber is most certainly a transportation company, albeit a technologically sophisticated one⁶⁴.

Em dezembro de 2015, o juiz do caso acolheu o pedido para tornar a ação como *class action*⁶⁵. Nesse sentido, Chen decide que o caso agora incluirá todos os motoristas que ingressaram na Uber a partir de 16 de agosto de 2009, desde que cumpridos certos requisitos

⁶³ UNITED STATES. **District Court for the Northern District of California**. 2015. Disponível em: <<https://assets.documentcloud.org/documents/2328122/uber-class-action-chen-ruling.pdf>>.. Acesso em: 04 out. 2017

⁶⁴ Ibidem

⁶⁵ É uma espécie de ação coletiva prevista na legislação norte-americana que permite que uma classe composta por pessoas que sofreram o mesmo prejuízo, ou prejudicadas pelo mesmo fato e, portanto, possuem um interesse em comum, pleiteiem em conjunto uma indenização pelos prejuízos sofridos. Essa forma de ação é possível graças ao dinâmico e sofisticado plano jurídico norte-americano, calcado principalmente em precedentes judiciais e pouco atrelado ao direito escrito, o que possibilita a discussão de matérias que jamais poderiam ser trazidas a juízo de outra forma.

enumerados em sua decisão.

All UberBlack, UberX, and UberSUV drivers who have driven for Uber in the state of California at any time since August 16, 2009, and meet all the following requirements: (1) who signed up to drive directly with Uber or an Uber subsidiary under their individual name, and (2) are/were paid by Uber or an Uber subsidiary directly and in their individual name, and (3) electronically accepted any contract with Uber or one of Uber's subsidiaries which contain the notice and opt-out provisions previously ordered by this Court, and did not timely opt out of that contract's arbitration agreement⁶⁶.

Em resposta, várias tratativas com os advogados dos motoristas, a Uber manifestou-se apresentando um acordo de U\$ 100 milhões de dólares, sem o reconhecimento do vínculo de emprego. Por outro lado, o juiz Edward prontamente recusou a proposta e decidiu ser injusta e insuficiente a indenização acordada pela Uber e os advogados dos motoristas. Ademais, aduziu que tão valor estava longe dos U\$ 850 milhões de dólares, previamente avaliada como razoável. Insatisfeita, a Uber recorreu da decisão⁶⁷.

Posteriormente, no ano posterior, outra reviravolta no caso. A Uber entra com recurso perante a *U. S. 9th Circuit Court of Appeals* de São Francisco. Decide a Corte, que motoristas que trabalharam entre 2013 e 2014, deverão resolver seus litígios por meio da arbitragem. A Corte argumenta que o juiz Chen não tem autoridade para estender a *class action* a esses motoristas⁶⁸.

Hoje, o caso ainda aguarda desfecho, o que, pelo interesse e relevância da questão, pode levar um pouco mais de tempo.

⁶⁶ UNITED STATES. **District Court for the Northern District of California**. 2015. Disponível em: <<https://assets.documentcloud.org/documents/2328122/uber-class-action-chen-ruling.pdf>>.. Acesso em: 04 out. 2017.

⁶⁷ CHAVES, Letícia Rughi Rodrigues de Xavier. **Informe sobre Ações envolvendo a UBER no Direito Comparado**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017, p. 331.

⁶⁸ *Ibidem*, p. 331

3.2.2. Inglaterra – Londres.

Em Londres, dois motoristas ingressaram com ações trabalhistas, acusando a plataforma de transporte urbano de sonegar direitos trabalhistas, como férias e licença médica. Os motoristas também se mostraram insatisfeitos com a redução de seu pagamento quando há avaliações negativas dos clientes. O Tribunal do Reino Unido (*Employment Tribunals*) reconheceu, no final de outubro de 2016, que os motoristas da Uber são considerados empregados e não autônomos ou agentes empresariais⁶⁹. Mais recentemente, em 10 de novembro de 2017, após interposição de recurso, a *Court of Appeal* confirmou a decisão judicial proferida pelo *Employment Tribunal*. A partir de agora, a empresa de transporte por aplicativo será obrigada a garantir que seus motoristas no país recebam um salário mínimo e tenham direito a tempo livre, o que pode colocar em xeque o modelo de negócio da Uber⁷⁰. Porém, em comunicado disponibilizado após o resultado da decisão, o direito de operações da Uber no Reino Unido afirmou que a companhia irá recorrer da decisão.

O juiz mergulhou a fundo no caso e desconstruiu a tese sustentada pela Uber de que seria apenas uma intermediadora de serviços, mas é justamente ao contrário, vez que a empresa tem como principal função ofertar serviço de transporte e para tanto emprega motoristas para esse fim.

Segundo Ana Frazão:

“Para chegar à conclusão pela existência do vínculo de trabalho (dependente *work relation ship*), o Tribunal, preliminarmente, analisou com cuidado o negócio da Uber, diante do argumento da empresa de que apenas presta serviços de tecnologia. Já no início de sua fundamentação, o Tribunal adverte que qualquer organização (i) que gerencie uma empresa em cujo “coração” está a função de transportar pessoas em veículos motorizados, (ii) que opere em parte por meio de companhia que procura se desviar das responsabilidades “reguladas” aplicáveis aos transportadores privados – ou seja, os PHV – Private Hire Vehicle – operators – mas (iii) que exija dos motoristas e passageiros que concordem, por meio de contrato, que ela não provê o serviço de

⁶⁹ FRAZÃO, Ana. **A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber: o que temos a aprender com ela?** In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017, p. 319.

⁷⁰ BORGES, Liliana. Tribunal de Londres diz que motoristas do Uber são funcionários da empresa. **Estadão**, São Paulo, 10 nov. 2017. Disponível em: <<http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,tribunal-de-londres-diz-que-motoristas-do-uber-sao-funcionarios-da-empresa,70002079800>>. Acesso em 20 nov. 2017

transporte e (iv) recorra, em seus documentos e cláusulas contratuais, a ficções, linguagem torcida (*twisted language*) e novas terminologias (*brand new terminology*) merece certo grau de ceticismo.⁷¹”

Além disso, para chegar à conclusão pela existência do vínculo de trabalho, a corte londrina buscou averiguar se, no caso concreto, os motoristas se enquadravam como *workers* ou como *employment*, distinção esta realizada pelo *Employment Rights Act*.⁷² *Worker*, seria uma categoria de empregado precarizando em relação ao empregado pleno (*employee*), não obstante sejam considerados também empregados e não autônomos⁷³.

“A legislação do Reino Unido define “*worker*” como aquele que possui direito ao salário mínimo (£ 6,50/hora), 28 dias de férias, inclusão no plano de pensão, um sistema de trabalho seguro, além do direito de ser tratado como empregado, sem discriminações. O “*employee*” possui todos esses direitos, além de um contrato de trabalho por escrito, licença maternidade, aviso prévio e contribuição previdenciária⁷⁴”.

A decisão ainda destaca que os motoristas não podem negociar com os passageiros, exceto para reduzir a tarifa determinada pela Uber. Ora, esse motorista não é um empreendedor, mas sim um empregado, que, inclusive, não pode negociar preços com seus clientes/passageiro, mas sim com o seu empregador. Dessa forma, Ana Frazão salienta que o contrato entre o motorista e o passageiro seria, na verdade, mera ficção jurídica⁷⁵.

Cabe destacar ainda os inúmeros fatos demonstrados na decisão inglesa que demonstram o flagrante vínculo de emprego:

⁷¹ FRAZÃO, Ana. **A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber: o que temos a aprender com ela?** In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017, p. 319.

⁷² KRAMER, Josiane. **A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?** 2017. 129 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Paraná, Paraná, 2017.

⁷³ CHAVES, Letícia Rughi Rodrigues de Xavier. **Informe sobre Ações envolvendo a UBER no Direito Comparado**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017, p. 332.

⁷⁴ *Ibidem*, p. 331.

⁷⁵ FRAZÃO, Ana. **A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber: o que temos a aprender com ela?** In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017, p. 320.

¹⁵¹ FRAZÃO, Ana. **A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber: o que temos a aprender com ela?** In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017, p. 320.

“Dentre os inúmeros aspectos explorados pelo tribunal para justificar a grande ingerência da Uber sobre os seus motoristas e a conseqüente existência da relação de trabalho, encontram-se os seguintes: (i) o fato de a Uber entrevistar e recrutar motoristas; (ii) o fato de a Uber controlar as informações essenciais (especialmente o sobrenome do passageiro, informações de contato e destinação pretendida), excluindo o motorista destas informações; (iii) o fato de a Uber exigir que motoristas aceitem viagens e/ou não cancelem viagens, assegurando a eficácia desta exigência por meio da desconexão dos motoristas que violarem tais obrigações; (iv) o fato de a Uber determinar a rota padrão; (v) o fato de a Uber fixar a tarifa e o motorista não poder negociar um valor maior com o passageiro; (vi) o fato de a Uber impor inúmeras condições aos motoristas (como escolha limitada de veículos aceitáveis), assim como instruir motoristas sobre como fazer o seu trabalho e, de diversas maneiras, controlá-los na execução dos seus deveres; (vii) o fato de a Uber sujeitar motoristas, por meio do sistema de rating, a determinados parâmetros que ensejarão procedimentos gerenciais ou disciplinares; (viii) o fato de a Uber determinar questões sobre descontos, muitas vezes sem sequer envolver o motorista cuja remuneração será afetada; (ix) o fato de a Uber aceitar o risco da perda; (x) o fato de a Uber deter as queixas dos motoristas e dos passageiros; e (xi) o fato de a Uber se reservar ao poder de alterar unilateralmente os termos contratuais em relação aos motoristas⁷⁶.”

Todos esses fatos foram considerados para mostrar que, não havendo propriamente contrato entre o motorista e o passageiro, o foco da relação, no que diz respeito ao motorista, é o contrato que o une à Uber, por meio do qual o primeiro, mediante compensação, torna-se disponível para transportar passageiros da última. Assim, seria absurdo, em tais circunstâncias, imaginar a Uber como cliente do motorista.

A decisão do Tribunal em comento demonstra que fora observada a realidade dos fatos, pois o convencionado pela empresa e os motoristas não representa de forma adequada os direitos e obrigações e se caracteriza muito mais com uma relação de trabalho do que comercial, e, portanto, tal acordo não poderia ser considerado.

A busca pela essência do negócio desenvolvido foi fundamental para a elucidação do caso em concreto, o Tribunal não se limitou a uma análise restrita da forma

¹⁵¹ FRAZÃO, Ana. **A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber: o que temos a aprender com ela?** In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017, p. 320.

contratual, buscou como já dito observar a fundo a realidade fática.

3.3. A reação do Poder Judiciário no Brasil.

Passa-se, agora, à análise das decisões judiciais em que a empresa Uber figurou no polo passivo, iniciando-se pelo caso paradigmático.

Após pesquisa nos sítios eletrônicos de todos os Tribunais Regionais do Trabalho do Brasil, apenas algumas decisões foram encontradas. O baixo número de decisões judiciais selecionadas pode ser atribuído a dois fatores. Em primeiro lugar, os mecanismos de pesquisa da Justiça do Trabalho são mais restritos se comparados aos mecanismos da Justiça Civil por conta da Resolução 121/2010 do CNJ que, em seu art. 4º, §1º, II⁷⁷, restringe a pesquisa na Justiça do Trabalho, aos critérios de número da ação, nome do advogado e número de registro na OAB. Em segundo lugar, a empresa frequentemente solicita a tramitação dos feitos sob sigilo de justiça, dificultando o acesso a pessoas alheias aos processos.

A análise das decisões em que a Empresa Uber do Brasil figura no polo passivo será iniciada pela apreciação da decisão proferida no caso paradigma, assim nomeado em decorrência da sua relevância jurídica e social. A seguir, serão comentadas as demais decisões acerca do tema, divididas quanto ao seu posicionamento em relação à existência ou inexistência do vínculo de emprego.

3.3.1. Caso Paradigma - Minas Gerais.

A primeira decisão judicial abordada é a sentença proferida na 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte/MG. Trata-se de reclamatória trabalhista nº 0011359-34.2016.5.03.0112, ajuizada em desfavor da empresa Uber. O autor alegou ter sido contratado pela empresa em 20/01/2015, exercendo a função de motorista em Belo Horizonte/MG até a data de 18/12/2015, quando foi dispensado de forma unilateral e abusiva. Postulou as verbas que entendeu serem

⁷⁷ Art. 4º da Resolução 121 do Conselho Nacional de Justiça – As consultas públicas disponíveis na rede mundial de computadores devem permitir a localização e identificação dos dados básicos de processo judicial segundo os seguintes critérios: I – número atual ou anteriores, inclusive em outro juízo ou instâncias; II – nome das partes; III – número de cadastro das partes no cadastro de contribuintes do Ministério da Fazenda; IV – nome dos advogados; V – registro junto à Ordem dos Advogados do Brasil. §1º - A consulta ficará restrita ao previsto no inciso I da cabeça deste artigo nas seguintes situações: (...) II – nos processos sujeitos à apreciação da Justiça do Trabalho.

devidas em decorrência da extinção do vínculo⁷⁸.

A reclamada Uber do Brasil Tecnologia Ltda. apresentou defesa, arguindo preliminar de incompetência absoluta da justiça do trabalho e a inépcia da petição inicial. No mérito, argumentou que inexistente vínculo de emprego entre as partes, alegando inexistência de pessoalidade, exclusividade, habitualidade, onerosidade e subordinação. Pugnou pela improcedência dos pedidos e requereu a condenação do autor por litigância de má-fé.

É importante ressaltar que serão abordados os aspectos da sentença que possuem generalidade, ou seja, que podem ser transpostos a situações análogas. Assim, questões materiais abordadas no processo, como os referentes à prova testemunhal, podem ser conferidas no documento original⁷⁹. Na decisão, o magistrado decidiu acerca dos seguintes aspectos: competência da Justiça do Trabalho para verificar a existência de vínculo de emprego entre as partes; existência fática dos elementos de pessoalidade, onerosidade, não eventualidade e subordinação.

Entendeu o magistrado ser competente a Justiça do Trabalho para a análise do mérito processual, nestes termos:

“A determinação da competência material da Justiça do Trabalho é fixada em decorrência da causa de pedir e do pedido formulados na peça de ingresso. Assim, se o reclamante assevera que a relação material é regida pela CLT e formula pedidos de natureza trabalhista, a Justiça do Trabalho é competente para apreciar o feito nos termos do art. 114, I e X, da Constituição da República”⁸⁰.

Entendimento diverso estaria o magistrado realizando análise claramente equivocada.

⁷⁸ Afirmou que recebia salário-produção entre R\$4.000,00 e R\$7.000,00, que laborou em média duas horas diárias em sobre jornada, que laborava em período noturno sem perceber adicional, que laborou em feriados sem compensação, que não recebeu as verbas rescisórias. Postulou a aplicação das multas do art. 467 e 477, §8º da CLT, o reembolso de despesas para a realização do trabalho e indenização por dano moral sofrido em razão da dispensa arbitrária.

⁷⁹ BRASIL. **33ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Reclamante: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira Reclamadas: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda. Sentença. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, Minas Gerais, 13 de fevereiro de 2017. Disponível em: <<https://s.conjur.com.br/dl/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber.pdf>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

⁸⁰ BRASIL. **33ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Reclamante: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira Reclamadas: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda. Sentença. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, Minas Gerais, 13 de fevereiro de 2017. Disponível em: <<https://s.conjur.com.br/dl/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber.pdf>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

É de competência da Justiça do Trabalho a análise da existência do vínculo de emprego, ainda que tal vínculo venha a ser declarado inexistente. Ainda quanto à competência da Justiça do Trabalho, foi suscitada de ofício a incompetência material da Justiça do Trabalho quanto aos recolhimentos previdenciários, nos termos da Súmula 368, I, do TST⁸¹ e da Súmula Vinculante 53 do STF⁸².

Antes de adentrar no mérito, o julgador Márcio Toledo Gonçalves contextualizou historicamente os novos tempos em que estamos vivendo, relatando três grandes formas de organização do trabalho na sociedade urbana industrial. A primeira, denominada Fordismo, consubstanciava-se nas linhas de montagem em grandes indústrias. A segunda, a partir de 1960, denominada Toyotismo e caracterizada por segmentar o processo produtivo, havendo heterogeneidade nos contratos assumidos pelo empregador. Quanto à terceira forma, explica o julgador:

“A partir da segunda década do século XXI, assistimos ao surgimento de um fenômeno novo, a "uberização", que, muito embora ainda uberização se encontre em nichos específicos do mercado, tem potencial de se generalizar para todos os setores da atividade econômica. A ré destes autos empresta seu nome ao fenômeno por se tratar do arquétipo desse atual modelo, firmado na tentativa de autonomização dos contratos de trabalho e na utilização de inovações disruptivas nas formas de produção. Não há trabalho humano que não tenha nascido sob a égide do conhecimento e da tecnologia. Uma das marcas do capitalismo é exatamente esta. Da máquina a vapor à inteligência artificial, não podemos ignorar a importância dos avanços tecnológicos na evolução das relações laborais. Entretanto, é essencial perceber que, ao longo de todo esse processo de evolução tecnológica do capitalismo, uma ontologia tem permanecido, qual seja, a existência de um modo de extração de valor trabalho da força de trabalho. É neste contexto que devemos perceber o papel histórico do Direito do Trabalho como um conjunto de normas construtoras de uma mediação no âmbito do capitalismo e que tem como objetivo constituir uma regulação do mercado de trabalho de forma a preservar um 'patamar civilizatório mínimo' por meio da aplicação de princípios, direitos fundamentais e estruturas normativas que visam manter a

⁸¹ Súmula 368, I do TST: I - A Justiça do Trabalho é competente para determinar o recolhimento das contribuições fiscais. A competência da Justiça do Trabalho, quanto à execução das contribuições previdenciárias, limita-se às sentenças condenatórias em pecúnia que proferir e aos valores, objeto de acordo homologado, que integrem o salário de contribuição. (ex-OJ nº 141 da SBDI-1 - inserida em 27.11.1998).

⁸² Súmula 53 do STF - A competência da Justiça do Trabalho prevista no art. 114, VIII, da Constituição Federal alcança a execução de ofício das contribuições previdenciárias relativas ao objeto da condenação constante das sentenças que proferir e acordos por ela homologados.

dignidade do trabalhador”⁸³.

De fato, o protagonismo da empresa Uber se deve em grande parte à natureza disruptiva dos serviços que oferece, que representaram inovação na dinâmica do transporte individual de passageiros. Assim, natural que estas mudanças sejam internalizadas e sopesadas pelo direito do trabalho, que deve tutelar os hipossuficientes na relação de emprego.

No mérito, a decisão verificou a existência do elemento de pessoalidade entre as partes, privilegiando, como dito no primeiro capítulo, a ótica do empregado, ou aquele que busca ver sua condição de empregado reconhecida. Havendo informação de que os prospectivos motoristas passam por processo seletivo para integrarem a plataforma Uber e não é possível que sejam substituídos, restou verificado o elemento no caso concreto. O argumento apresentado pela empresa *in casu* foi de que o usuário do aplicativo não pode selecionar qual motorista será responsável pela realização da corrida, o que justificaria a inexistência da pessoalidade. Contudo, trata-se de argumentação que se distancia do entendimento doutrinário do elemento pessoalidade, em especial porque este elemento é julgado em relação ao empregador e o empregado, pouco importando a relação estabelecida entre o empregado e clientes ou terceiros.

O elemento da onerosidade também restou verificado, pois o funcionamento da atividade da Uber tem como dinâmica a divisão percentual entre a empresa e o motorista, operacionalizando-se de forma que a empresa retém os valores e posteriormente remunera o motorista. Assim se verifica no sítio eletrônico da empresa⁸⁴, no qual consta: “Você pode ver exatamente quanto ganhou após cada viagem, além do resumo das suas viagens do dia. Os ganhos são automaticamente transferidos para a sua conta bancária a cada semana”. Assim, percebe-se que a empresa remunera o motorista, retendo seu percentual. Porque é dado à empresa a possibilidade de inadimplir a obrigação, sem que o motorista tenha igual possibilidade, conclui-se que a empresa é quem remunera o motorista, e não este quem efetua o pagamento pela utilização do aplicativo, como argumentaram os advogados da reclamada na

⁸³ BRASIL. 33ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Reclamante: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira Reclamadas: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda. Sentença. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, Minas Gerais, 13 de fevereiro de 2017. Disponível em: <<https://s.conjur.com.br/dl/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber.pdf>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

⁸⁴ UBER. **Você em primeiro lugar – Uma experiência feita para você.** Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

peça contestacional. O elemento da onerosidade, portanto, também é verificado na relação entre a empresa e seus motoristas, não dependendo de análise fática de casos individuais.

A despeito da relativa simplicidade dos elementos de onerosidade e pessoalidade, para a verificação do vínculo de emprego são necessários também os elementos de não eventualidade e subordinação, mais complexos do ponto de vista doutrinário e fático. A decisão analisada julgou existente o elemento da não eventualidade, optando por utilizar a teoria dos fins do empreendimento combinada com a teoria da eventualidade. Na aplicação da teoria dos fins do empreendimento, questiona: “Antes, prefacialmente, cabe a indagação: afinal, quais são os fins normais da reclamada? Trata-se de uma empresa de tecnologia que apenas faz a interface entre pessoas ou uma moderna empresa de transporte de passageiros?”⁸⁵

De acordo com o magistrado, essa reflexão deve ser orientada pelo princípio da primazia da realidade sobre a forma, segundo o qual “em caso de discordância entre o que ocorre na prática e o que emerge de documentos ou acordos, deve-se dar preferência ao primeiro, isto é, ao que sucede no terreno dos fatos”⁸⁶. Portanto, embora os documentos acostados nos autos comprovassem que a Uber é empresa que explora a plataforma tecnológica, o entendimento do ilustre juiz foi diverso tendo o mesmo recorrido à doutrina civilista para verificar que, na verdade, o contrato firmado entre o usuário e a Uber quando uma viagem é solicitada é de transporte

Analisando o elemento da subordinação, o magistrado ressaltou sua importância para a constituição da relação de emprego. Explicou que se trata de um critério vinculado ao momento histórico da sociedade, que precisou sofrer modificações para adaptar-se à realidade. Ressaltou que a subordinação é um elemento multidimensional, citando Maurício Godinho Delgado, que ao relatar o RR-119400-55.2007.5.03.0001 elencou as dimensões clássica, objetiva e estrutural.

Justificando a existência da subordinação, aduziu o magistrado que o autor recebia ordens sobre o modo de oferecer os serviços e estava sujeito à aplicação de punições

⁸⁵ BRASIL. 33ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Reclamante: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira Reclamadas: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda. Sentença. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, Minas Gerais, 13 de fevereiro de 2017. Disponível em: <<https://s.conjur.com.br/dl/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber.pdf>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

⁸⁶ RODRIGUEZ, Américo Plá. **Princípio de Direito do Trabalho**. 3. ed. São Paulo: LTr, 2000. In: CARVALHO, Augusto César Leite de. **Direito do Trabalho – Curso e Discurso**. São Paulo: Ltr, 2016, p. 114.

disciplinares caso descumprisse o modelo de comportamento desejado pela demandada. Compreendeu o julgador que a ré realizava treinamento de pessoal⁸⁷ e orientava o motorista a disponibilizar ao cliente balas e água⁸⁸. No ponto, complementou:

Resta bastante evidente que a reclamada exerce seu poder regulamentar ao impor inúmeros regramentos que, se desrespeitados, podem ocasionar, inclusive, a perda do acesso ao aplicativo. Consultando seu sítio eletrônico, verifica-se a existência de um código de conduta que proíbe, dentre outras coisas, recusar o embarque de animais condutores de cegos, fazer uso de álcool ou drogas enquanto dirige ou fazer perguntas pessoais aos passageiros⁸⁹.

Explicou que o controle destas diretrizes é realizado pelos usuários, através de avaliações em que são atribuídas “estrelas” ao atendimento recebido⁹⁰, gerando uma nota a cada motorista. Através desta nota, o motorista poderia ou não se manter vinculado à plataforma. Compreendeu o magistrado que o exercício do poder diretivo, ainda que através do aplicativo e sem intervenção humana refletia a subordinação do motorista, alertando que “na era da eficiência cibernética, é preciso se atentar que o poder empregatício também se manifesta por programação em sistemas, algoritmos e redes.”

A Lei n. 12.551/2011 modificou o artigo 6º da CLT, equiparando os trabalhadores

⁸⁷ “Quanto ao modo de produção e realização dos serviços, restou comprovado que a reclamada realizava verdadeiro treinamento de pessoal. Esclareceu o Sr. Charles Soares Figueiredo (id 34c8e7b): "(...) que nessa oportunidade passaram por orientações de como tratar o cliente, como abrir a porta, como ter água e bala dentro do carro, que são obrigatórios, que teriam que manter a água gelada e estarem sempre se terno e gravata, guarda-chuva no porta malas; que o uso de terno e gravata era só para Uber Black, que também foi passado que o ar condicionado sempre deveria estar ligado, o carro limpo e lavado e o motorista sempre bem apresentado (...)"

⁸⁸ No mesmo sentido vale mencionar o depoimento do Sr. Saadi Mendes de Aquino (Id eecf75b): "(...) que (a Uber) mantém o padrão de atendimento pela avaliação do cliente e por recomendações de estilo: os melhores motoristas geralmente (e aí se listavam o que a empresa entende por um bom padrão de atendimento ao cliente, como ter balas e água disponíveis, usar trajes sociais, volume do som e uma rádio neutra, deixar o ar condicionado ligado, perguntar se o passageiro tem um caminho de preferência ou prefere a navegação, abrir a porta do carro e não falar muito com o passageiro) (...)"

⁸⁹ BRASIL. **33ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Reclamante: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira Reclamadas: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda. Sentença. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, Minas Gerais, 13 de fevereiro de 2017. Disponível em: <<https://s.conjur.com.br/dl/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber.pdf>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

⁹⁰ O depoimento do Sr. Charles Soares Figueiredo (id 34c8e7b) delinea a utilização pela ré desse novo padrão de monitoramento do trabalho: "(...) que todo o passageiro avalia o motorista ao final da corrida, que a avaliação é medida por estrelas e que o máximo são cinco estrelas e que no mínimo, uma; que essa avaliação é o que mantém o motorista na plataforma; se o motorista obtiver avaliação com uma estrela, a Uber manda um questionário no próprio aplicativo, perguntando para o passageiro o que ocorreu na viagem; que para o motorista a Uber não manda nada, ficando apenas o motorista ciente da porcentagem de estrelas, ou seja, de uma média de sua nota; que quando o passageiro chama, aparece a foto do motorista e sua nota média; que para ser mantido na plataforma, deveria obter nota mínima de 4.7; que três semanas abaixo dessa nota, o acesso à plataforma seria encerrado; (...)"

presenciais aos que realizam trabalhos a domicílio e os que trabalham a distância, conquanto estejam presentes os elementos da relação de emprego. No parágrafo único do artigo, consta que os meios informatizados são equiparados aos meios pessoais de comando para fins de subordinação jurídica. Amparado neste dispositivo legal, compreendeu o julgador estar presente o requisito da subordinação em sua dimensão clássica. Na dimensão objetiva, estaria presente o elemento pelo qual o autor da demanda realizava os objetivos sociais da empresa. Por fim, compreendeu que a subordinação estrutural também estaria presente, porque “o reclamante, na função de motorista, se encontrava inserido na organização, dinâmica e estrutura do empreendimento”. Ademais, ressaltou a ausência de autonomia do reclamante para determinar preços e para quem seria prestado o serviço.

Como visto, a decisão judicial analisou o elemento da subordinação amparado no art. 6º que equipara os trabalhadores a distância para fins de subordinação. Ademais, compreendeu que o autor estaria inserido estruturalmente nos fins da empresa, configurando a subordinação em sua dimensão estrutural.

Aliando os elementos de pessoa física, pessoalidade, onerosidade, não eventualidade e subordinação, a sentença reconheceu o vínculo de emprego entre as partes e condenou a reclamada ao pagamento das verbas rescisórias, negando provimento ao pedido de indenização por danos morais realizado pelo autor.

Entretanto, a decisão foi reformada em grau de recurso ordinário pelo Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, com relatoria da Desembargadora Maria Stela Álvares da Silva Campos. Analisando as preliminares, rejeitou-as, à exceção da preliminar de incompetência da Justiça do Trabalho para decretar a nulidade do objeto social da ré.

Inicialmente, convém relatar que a decisão em sede recursal criticou a sentença, como se verifica, *in verbis*:

“Assim, num primeiro aspecto, concluo assistir parcial razão à reclamada quando alega (id.22c623f) "(...) que o MM. Juízo a quo julgou, na verdade, uma ação civil pública (que sequer fora proposta contra a empresa), à míngua de ter analisado a questão sobre o prisma individual que a presente demanda exige, furtando-se, inclusive, de avaliar a confissão do Recorrido em depoimento pessoal". Isso fica evidente em face do que constou no ao final do último parágrafo da pág.9 do id.

2534b89 do r. julgado primeiro: "(...) na medida em que esta demanda, conquanto individual, tem natureza e potencial meta individuais". Há mesmo que se ater à prova produzida nesse feito, aqui se cuidando de um caso específico, com suas peculiaridades que não podem ser afastadas.⁹¹"

Passando ao mérito, quanto ao elemento da pessoalidade, a relatora discordou da conclusão da sentença e compreendeu que inexistente pessoalidade na relação desenvolvida. Isso porque o motorista poderia cadastrar outro motorista em sua própria plataforma, sendo responsável por remunerá-lo posteriormente conforme combinado. Compreendeu a relatora, assim, que a exigência de cadastro do motorista se dava por motivos de segurança, inexistindo o elemento de pessoalidade.

Quanto ao elemento de não eventualidade, retoma-se a informação de que o motorista pode determinar quando estará *online*, pelo que entendeu a relatora do acórdão que "(...) não se concebe relação empregatícia em que o empregado delibere permanecer afastado do serviço, *sponte própria*, por meses, a ele podendo retornar.⁹²"

Em relação à subordinação jurídica, a controvérsia reside quanto à obrigatoriedade das diretrizes emitidas pela empresa, tais como portar água e balas no veículo. Atendo-se à prova produzida no processo, interpretou a julgadora que tais diretrizes eram meras orientações, que não ultrapassavam o limite de ajuste entre os contratantes para a execução contratual. Rejeitou, portanto, a aplicação da subordinação em sua dimensão estrutural, reputando-a como demasiadamente ampla.

Um questionário informal foi realizado pela organização NPR, uma empresa de comunicação situada em Washington D.C., nos Estados Unidos, em maio de 2017⁹³. Este questionário não possui validade científica, mas tomou precauções para aferir a validade das respostas, elaborando perguntas que exigiam conhecimento íntimo acerca da forma de

⁹¹ BRASIL. **Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Recurso Ordinário nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrido: Rodrigo Leonardo da Silva. Relatora: Des. Maria Stela Álvares da Silva Campos. Minas Gerais. 23 de maio de 2017.

⁹² BRASIL. **Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Recurso Ordinário nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrido: Rodrigo Leonardo da Silva. Relatora: Des. Maria Stela Álvares da Silva Campos. Minas Gerais. 23 de maio de 2017.

⁹³ SHAHANI, Aarti. **The Faceless Boss: A Look Into The Uber Driver Workplace**. NPR, [S.l.], 2017. Disponível em: <<https://www.npr.org/sections/alltechconsidered/2017/06/09/531642304/the-faceless-boss-a-look-into-the-uber-driver-workplace>>. Acesso em: 18 nov. 2017.

pagamento da empresa ao motorista. Mil cento e cinquenta e oito pessoas submeteram suas respostas, das quais novecentas e quarenta e três submissões foram consideradas válidas.

Destes novecentos e quarenta e três questionados, pouco mais da metade (491) dos motoristas responderam que se sentiam “seus próprios chefes”, ao passo que os restantes (436) responderam que “não se sentiam seus próprios chefes”. Embora o sentimento não seja fonte jurídica confiável para a aferição da subordinação, a julgadora utilizou-se deste para reforçar o julgamento da inexistência de vínculo de emprego, como se vê:

“E aqui se insere como relevante a declaração do autor registrada nos documentos novos juntados pela reclamada - ids. 2fb46dd e 30f506f - efetivamente ele não se sentia empregado, sequer era sua intenção vir à Justiça do Trabalho, o que não guarda coerência alguma com alegação de fraude nos serviços que prestava mediante contatos propiciados pela reclamada, mediante prévio cadastramento. Estranhamente hoje é vinculado ao Cabify, que funciona da mesma forma que o Uber, ligando pessoas que necessitam de transporte a motorista que se dispõem a fazer o transporte. Não há fraude e sim opção do motorista em se cadastrar e receber clientes pelos aplicativos, dentre os quais a reclamada⁹⁴”.

Complementando a análise dos elementos da relação de emprego, reconheceu a desembargadora a presença de onerosidade, advertindo, contudo, que os valores percebidos pelo autor eram discrepantes se comparados a empregados que realizam o mesmo labor. Ademais, reiterou que os elementos devem ser sopesados em conjunto, não se prestando a onerosidade, por si só, como caracterizadora da relação de emprego. À unanimidade, decidiram os desembargadores pela improcedência dos pedidos, em razão da inexistência de vínculo de emprego entre as partes.

3.3.2. Decisões reconhecendo o vínculo de emprego.

A reclamatória trabalhista nº 1001492-33.2016.5.02.0013 com tramitação na 13ª Vara do Trabalho de São Paulo foi julgada parcialmente procedente a fim de condenar as rés Uber do Brasil Tecnologia Ltda., Uber International BV e Uber International Holding BV, solidariamente, a pagar ao autor aviso prévio, décimo terceiro salário, férias com acréscimo de

⁹⁴ BRASIL. **Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Recurso Ordinário nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrido: Rodrigo Leonardo da Silva. Relatora: Des. Maria Stela Álvares da Silva Campos. Minas Gerais. 23 de maio de 2017.

um terço, FGTS, multa do §8º do art.477 da CLT e compensação por dano moral⁹⁵.

O magistrado analisou os cinco elementos que caracterizam a relação empregatícia e concluiu, no caso concreto, pela presença dos mesmos.

Na visão do juiz sentenciante, o trabalho era exercido apenas por pessoa física, tendo em vista que não há possibilidade de vinculação de pessoa jurídica na plataforma. Havia pessoalidade, pois o cadastro de cada motorista no aplicativo é feito *intuitu personae*, até mesmo com foto e identificação, sendo vedado, portanto, a substituição de um trabalhador por outro, de forma indistinta. Quanto à característica da não eventualidade, o magistrado compreendeu que, ainda que a plataforma admitisse o trabalho eventual como, de fato, as testemunhas ouvidas em audiência afirmaram, o autor alegou trabalhar mais de quarenta e quatro horas por semana e, sendo a ré detentora de todas as informações do cadastro de cada motorista, a mesma se desincumbiu de comprovar a exata frequência do autor ao trabalho. No tocante à onerosidade, não restaram dúvidas para o magistrado a presença do mencionado requisito, vez que afastou a tese da ré no tocante à sua atividade econômica principal ser de transporte e não de tecnologia. Nas palavras do juiz Eduardo Rockenbach Pires, “não existe pagamento pelo motorista à empresa, em razão do fornecimento da plataforma, existe, isso sim, remuneração paga pela ré ao motorista, pelo trabalho desempenhado por ele na atividade econômica da empresa.”⁹⁶. Com a ajuda de doutrinadores, o magistrado reconhece também a presença do último requisito, o da subordinação: “a mão de obra do motorista é fator de produção na geração da mercadoria (serviço de transporte), cuja circulação propicia o excedente econômico da ré.”⁹⁷.

A sentença proferida nos autos do processo de número 0010570- 88.2017.5.03.0180, na 42ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte, também reconheceu o vínculo de emprego entre motorista vinculado à empresa Uber. Analisadas as preliminares, passou o magistrado à análise dos elementos. Quanto à pessoalidade, declarou presente o elemento fático-jurídico. Isso

⁹⁵ O juiz sentenciante condenou apenas a 1ª ré, qual seja, Uber do Brasil Tecnologia Ltda. a anotar a CTPS do autor.

⁹⁶ BRASIL. 13ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. Reclamação Trabalhista nº 1001492-33.2016.5.02.0013. Reclamante: Fernando dos Santos Teodoro. Reclamado: Uber do Brasil Tecnologia, Uber International B.V. e Uber International Holding BV. Juiz: Eduardo Rockenbach Pires. São Paulo, 11 de abril de 2017. Disponível em: <<http://pje.trt2.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=17033008332297200000061601335>>. Acesso em 20 nov. 2017.

⁹⁷ Ibidem.

porque é vedado ao dono do veículo realizar a contratação de terceiro para realizar o trabalho. Qualquer utilização da plataforma, ainda que o uso de veículos de terceiros, deve ser realizada somente por pessoas previamente cadastradas e autorizadas junto à Uber, que aduziu ser pessoal o vínculo, mas não na concepção celetista. Analisando o requisito de não eventualidade, decidiu que a instrução do feito demonstrou que o autor se manteve ativo continuamente, realizando centenas de viagens no período em que vinculado à ré⁹⁸.

Enquadrou a possibilidade do motorista de determinar seus próprios horários no campo da subordinação. No ponto, descreve as características do trabalho autônomo, utilizando como exemplo as profissões de advogado, médico ou arquiteto. Ressalta que o autônomo possui seus próprios clientes, estabelecendo os termos do contrato com cada um destes. Ademais, relembra que a insatisfação de um cliente não obstaculizaria o regular desenvolvimento do labor em relação aos demais. Enfatizou as diretrizes da empresa em relação ao motorista, no sentido de qual modelo de veículo deve ser utilizado para a realização da atividade, quem é autorizado a laborar e em especial o preço pelo qual será realizado o labor.

Aferindo que o autor não detinha nenhum cliente próprio, sendo todos da reclamada, compreendeu estar presente a subordinação em suas dimensões estrutural e direta. Como referido na decisão de primeiro grau do caso paradigmático, a subordinação estrutural se relaciona com os fins da empresa, sendo modalidade ampla de enquadramento. Justificou a existência de subordinação direta com amparo no parágrafo único do art. 6º da CLT, que, como visto, equipara os meios informatizados aos meios pessoais para fins de aferição da subordinação.

A sentença julgou procedentes os pedidos atinentes ao reconhecimento da relação de emprego, mas julgou improcedente o pedido de condenação por danos morais em razão da prática de *dumping social*.

Insatisfeitos, os réus interpuseram recurso ordinário, ao qual foi conhecido e dado parcial provimento para reformar a sentença afastando, assim, o reconhecimento do vínculo de

⁹⁸ BRASIL. 42ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Reclamação Trabalhista nº 0010570-88.2017.5.03.0180. Reclamante: Herbert Paula Martins. Reclamado: Uber International B.V., Uber do Brasil Tecnologia Ltda. e Uber International Holding B.V. Juiz: Vitor Martins Pombo. Belo Horizonte, 12 de junho de 2017.

emprego, bem como todas as garantias trabalhistas que dele advierem⁹⁹.

3.3.3. Decisões não reconhecendo o vínculo de emprego.

A sentença do processo n. 0011863-62.2016.5.03.0137, proferida em Belo Horizonte, na 37ª Vara do Trabalho é lavrada pelo Juiz do Trabalho Filipe de Souza Sickert. Trata-se de documento que não contém relatório por tratar-se de procedimento sumaríssimo. Como nos demais processos, a reclamada postulou o segredo de justiça e arguiu a incompetência da Justiça do Trabalho. Postulou o autor da demanda o reconhecimento do vínculo de emprego e as indenizações decorrentes do modo como prestado o trabalho.

As reclamadas contestaram a demanda, postulando a improcedência dos pedidos:

“Afirmam que não prestam serviços de transporte, não funcionam como transportadoras, nem operam como agente para o transporte de passageiro. Aduzem que o reclamante não lhes prestou serviços, tratando-se de usuário da plataforma disponibilizada por elas. Salientam que os motoristas não lhes são subordinados, tratando-se de profissionais autônomos, sem nenhuma exclusividade. Argumentam que elas prestam serviço aos motoristas, consistente em, por meio de uma plataforma digital, incrementar a capacidade de eles angariarem passageiros. Salientam que o reclamante dirigia quando quisesse e que a única exigência para a manutenção da parceria com elas seria "a constante promoção de experiências positivas para os usuários" (ID 011f4f7, p. 18). Alegam que, após o envio da documentação solicitada, o reclamante foi acolhido como motorista parceiro, havendo aceitado livremente as condições que lhe foram oferecidas para a utilização da plataforma Uber. Salientam que o reclamante não recebeu nenhuma remuneração por parte das reclamadas e que foi ele quem as remunerou pela utilização do aplicativo. Asseveram que o autor tinha "completa autonomia para o estabelecimento dos dias e horários nos quais pretendia se conectar ao aplicativo para atender os usuários da Uber que buscam o serviço de transporte individual privado" (ID 011f4f7, p. 18)”¹⁰⁰.

⁹⁹ BRASIL. **Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Terceira Turma. Recurso Ordinário 0010570-88.2017.5.03.0180. Recorrente: Uber International Holding B.V., Uber do Brasil Tecnologia Ltda. e Uber International B.V. Recorrido: Herbert Paula Martins. Relatora: Des. Camilla Guimarães Pereira Zeidler. Belo Horizonte, 06 de outubro de 2017.

¹⁰⁰ BRASIL. **37ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Processo nº 0011863-62.2016.5.03.0137. Reclamante: Artur Soares Neto. Reclamadas: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda., Uber International B.V. e Uber International Holding B.V. Sentença. Juiz: Filipe de Souza Sickert. Belo Horizonte, 20 de janeiro de 2017.

Compreendeu o julgador que não se confundem a subordinação jurídica e a existência de obrigações contratuais. Utilizando-se da definição de Maurício Godinho Delgado, em que “o empregado compromete-se a acolher o poder de direção empresarial no modo de realização de sua prestação de serviços”, julgou que inexistia subordinação na relação entre as partes, porque a reclamada não dava ordens ao autor nem lhe dirigia determinações.

Não há análise direta do elemento da não eventualidade na decisão, posto que optou o julgador por analisá-lo conjuntamente ao elemento da subordinação. Contudo, adota parte do depoimento do autor como razões de decidir, na parte em que refere o reclamante que desfrutou de férias sem comunicação à reclamada¹⁰¹.

Não há análise direta do elemento da não eventualidade na decisão, posto que optou o julgador por analisá-lo conjuntamente ao elemento da subordinação. Contudo, adota parte do depoimento do autor como razões de decidir, na parte em que refere o reclamante que desfrutou de férias sem comunicação à reclamada.

Enfatizando a distinção entre as obrigações contratuais e a subordinação típica da relação de emprego, concluiu que para a caracterização da subordinação jurídica seriam necessárias “ingerências significativas no modo da prestação de serviços”, que refutou inexistentes no caso.

Compreendeu que o sistema de avaliações dos passageiros funcionava sem intervenção da reclamada, tratando-se de risco assumido por ambas as partes. Reforçando seu entendimento de que inexistia subordinação, fez menção aos riscos assumidos pelo motorista, que arcou com os valores para aquisição do veículo, exames junto ao Detran e seguro passageiro.

Reconheceu que a exclusividade não é elemento fundamental ao reconhecimento do vínculo de emprego. Porém, ponderou que serve como reforço ao entendimento que inexistia subordinação jurídica entre as partes.

Quanto à existência de tabela de preços, explicou que demais contratos podem fazer uso

¹⁰¹ Tanto não havia regras quanto aos horários de utilização do aplicativo, que o reclamante afirmou haver saído de férias, durante determinado período, sem sequer haver a necessidade de prestar informação às reclamadas a respeito: "(...) que ficou fora da plataforma porque saiu de férias alguns dias, não havendo tido que informar ninguém da Uber quando saiu de férias; (...)" (ID 41a19ba, p. 3).

desta sem a consequência da relação de emprego entre as partes. Exemplificou através do contrato de representação comercial, que também veda ao representante comercial autônomo a alteração de preços.

Compreendeu que no momento do início das atividades o autor não foi contratado através de processo seletivo. Mas sim simplesmente cumpriu o procedimento de apresentação de documentos.

Amparado no fato de que o objeto social da empresa é de serviços de tecnologia, compreendeu que inexistia subordinação estrutural na relação entre as partes, pois o motorista não estaria inserido na dinâmica do funcionamento do tomador de serviços.

“Portanto, não se constituindo as reclamadas como empresas de transporte de passageiros, mas como de fornecimento de serviços de tecnologias, não vejo como afirmar que o autor estivesse inserido, como empregado, na estrutura empresarial, sob a ótica da subordinação estrutural”¹⁰².

Por fim, o magistrado advertiu que a Lei n. 13.103/2015 possibilita a existência de motoristas autônomos e empregados, a depender de análise fática. Concluiu julgando inexistente a relação de emprego entre as partes.

Da mesma forma, a sentença proferida nos autos do processo de nº 0001995- 46-2016-5-10-0111, que tramitou em rito ordinário na Vara do Trabalho do Gama – Distrito Federal, de autoria da Juíza do Trabalho Tamara Gil Kemp, julgou improcedentes os pedidos do autor em desfavor da Empresa Uber.

Enfrentadas as preliminares, compreendeu a magistrada que o autor desfrutava de total liberdade para exercer seu trabalho, pois não estava submetido a controle de horários ou ingerência da reclamada. Depreendeu da prova produzida nos autos que inexistia subordinação entre as partes, qualificando o labor desempenhado como autônomo, na condição de parceria. Explicou que o autor auferia a razão de 75% do valor da corrida, percentual que não se coaduna

¹⁰² BRASIL. 37ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Processo n.º 0011863-62.2016.5.03.0137. Reclamante: Artur Soares Neto. Reclamadas: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda., Uber International B.V. E Uber International Holding B.V. Sentença. Juiz: Filipe de Souza Sickert. Belo Horizonte, 20 de janeiro de 2017.

com a natureza de salário, já que representa mais de 50% da produção do autor¹⁰³.

Qualificou as informações enviadas pela empresa como de caráter informativo, posto que seu conteúdo era de interesse do autor em razão da parceria entre os contratantes. Dessa forma, declarou inexistente a relação de emprego entre as partes.

3.4. A atuação do Ministério Público do Trabalho.

Além das reclamações trabalhistas, a Uber é investigada pelo Ministério Público do Trabalho, através de suas Procuradorias em São Paulo e no Rio de Janeiro. Diante dos indícios de que, sob uma máscara de relação com uma plataforma eletrônica, na prática há a exploração de trabalhadores que prestam serviços a uma empresa de transportes, foram instaurados inquéritos que visam apurar se ocorreu fraude às leis trabalhistas cometida pela Uber.

O Inquérito Civil promovido pelo Ministério Público do Trabalho da 1ª Região tramita desde 29/03/2016 sob o número 001417.2016.01.000/6. E, em caso de conclusão pela fraude trabalhista, o Ministério Público do Trabalho irá requerer que a Uber formalize os contratos de trabalho com os motoristas, bem como, seja condenada a pagar dano moral coletivo.

Instituiu-se no Ministério Público do Trabalho, por meio da Portaria PGT nº 681, de 10 de novembro de 2016, o Grupo de Estudos denominado “GE Uber”, no âmbito da Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (CONAFRET), com o objetivo inicial de aprofundar os estudos das novas formas de organização do trabalho relacionadas com a atuação por meio de aplicativos.

Após intenso anos de estudos, procuradores do Ministério Público do Trabalho (MPT) aprovaram um relatório no qual firmam o entendimento que a prestação de serviços a aplicativos como Uber, Cabify, 99, Rapiddo e Loggi configura vínculo empregatício tanto de motoristas como de *motoboys*.

“De todo o exposto, em respeito à vedação do retrocesso social, conclui-se este estudo

¹⁰³ BRASIL. **Vara do Trabalho de Gama do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região**. Processo nº 0001995- 46-2016-5-10-0111. Reclamante: William Miranda da Costa. Reclamadas: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Sentença: Tamara Gil Kemp. Gama, 18 de abril de 2017.

afirmando-se que as novas relações que vêm ocorrendo através das empresas de intermediação por aplicativos, apesar de peculiares, atraem a plena aplicabilidade das normas de proteção ao trabalho subordinado, autorizando o reconhecimento de vínculos empregatícios entre os trabalhadores e as empresas intermediadoras. Reforça-se, por fim, que, diante da evidente lesão em larga escala e da possibilidade de extensão do modelo empresarial para outras atividades econômicas, exige-se a atuação do Ministério Público do Trabalho¹⁰⁴.”

O objetivo principal do Ministério Público do Trabalho é usar o relatório para embasar ações coletivas contra as empresas na Justiça do Trabalho. O árduo trabalho durou um pouco mais de um ano e contou com a colaboração de onze procuradores que examinaram exaustivamente oito ações coletivas ajuizadas em face da Uber em seis países, como Estados Unidos, Espanha e Inglaterra. Além disso, estudaram quatro processos de motoristas brasileiros contra o Uber: em um deles, a Justiça reconheceu o vínculo empregatício, enquanto, nos outros três, a Justiça foi favorável ao Uber. Os procuradores do trabalho também estudaram demanda movida por um *motoboy* contra o aplicativo de entregas Rappi, no qual a Justiça deu decisão favorável ao profissional¹⁰⁵.

É sabido que o papel do Ministério Público do Trabalho é fiscalizar o cumprimento da legislação trabalhista quando houve interesse público, procurando regularizar e mediar as relações entre empregados e empregadores. Assim, tendo em vista a disseminação do uso da Internet e da tecnologia ter se alastrado por vários setores da sociedade, incluindo o direito do trabalho, cabe ao Ministério Público do Trabalho investigar e enfrentar a questão enfrentando a questão da , enfrentando a questão da , enfrentando a questão da , enfrentando a questão da mutação na subordinação e do reconhecimento das características da organização do trabalho por programação, as quais permitem a caracterização do vínculo empregatício.

¹⁰⁴ BRASIL. Ministério Público do Trabalho. **Grupo de Estudos “Ge Uber”**. 10 nov. 2016. No prelo.

¹⁰⁵ MANS, Matheus. MPT planeja ações coletivas contra Uber e similares. **Estadão**, São Paulo, 13 jul. 2017. Disponível em: <<http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,mp-quer-acoes-coletivas-contra-uber-e-similares,70001887967>>. Acesso em 18 nov. 2017.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização do trabalho: subsunção real da viração. **Passa Palavra**, Rio de Janeiro, 19 fev. 2017. Disponível em: <<http://www.passapalavra.info/2017/02/110685>>. Acesso em 19 nov. 2017.

ALBERTO, Felype. Taxistas usam apps e oferecem descontos de até 40% para atrair passageiros em Juiz de Fora. **G1**, Zona da Mata, 01 out. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mg/zona-da-mata/noticia/taxistas-usam-apps-e-oferecem-descontos-de-ate-40-para-atrair-passageiros-em-juiz-de-fora.ghtml>>. Acesso em 19 nov. 2017

ALVES, Giovanni. **Dimensões da reestruturação produtiva: ensaios de sociologia do trabalho**. 2. ed. Londrina: Praxis, 2007.

ANGELIERI, Fernando. ‘Uberização’ – Uma saída para superar as dificuldades? **Santander Negócios & Empresas**, São Paulo, 17 jul. 2015. Disponível em: <<https://www.santandernegocioseempresas.com.br/detalhe-noticia/uberizacao-uma-saida-para-a-crise.html>>. Acesso em 19 nov. 2017.

ANTUNES, Ricardo. “A erosão do trabalho”. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 1º mai. 2009. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz0105200908.htm>>. Acesso em 11 jun. 2017.

ARAÚJO, Francisco Rossal de; COIMBRA, Rodrigo. **Direito do Trabalho – I**. São Paulo: Ltr, 2014.

AUDIÊNCIA PÚBLICA. “**Mobilidade Urbana, Emprego e Novas Tecnologias**”. Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região. Realização em: 05 mai. 2017. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=puQxXVV2o50&feature=youtu.be>>. Acesso em 20 nov. 2017.

BARROS, Alice Monteiro de Barros. **Curso de Direito do Trabalho**. 10ª edição. São Paulo:

LTR, 2016.

BIANCHI, D; MACHADO, M. **A situação dos motoristas de Uber: Superexploração do trabalho por trás do discurso empreendedor.** In: COUTINHO, A; WANDELLI, L (Org.). **Anais do II Encontro RENAPEDTS: Rede nacional de pesquisas e estudos em direito do trabalho e da seguridade social.** 1ª edição. Florianópolis: Empório do Direito, 2016.

BORGES, Liliana. Tribunal de Londres diz que motoristas do Uber são funcionários da empresa. **Estadão**, São Paulo, 10 nov. 2017. Disponível em: <<http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,tribunal-de-londres-diz-que-motoristas-do-uber-sao-funcionarios-da-empresa,70002079800>>. Acesso em 20 nov. 2017

BRASIL. Congresso. Senado. **Diário Oficial do Senado Federal.** Brasília, DF, nº 85, sessão 31 out. 2017, p. 251-253, 31 out. 2017.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, 1988. Diário Oficial da União. Disponível em: <BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.* Brasília, 1988. Diário Oficial da União. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>

_____. **Lei n.º 5.645**, de 10 de dezembro d 1970. Brasília, 1970. Diário Oficial da União. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5645.htm>

_____. **Projeto de Lei 5.587/2016.** Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF, jun. 2016. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/mp_leis/leis_texto.asp?ld=LEI%209887>. Acesso em 10 out. 2017.

_____. **33ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região.** Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Reclamante: Rodrigo Leonardo Silva Ferreira Reclamadas: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda. Sentença. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, Minas Gerais, 13 de fevereiro de 2017. Disponível em: <<https://s.conjur.com.br/dl/juiz->

reconhece-vinculo-emprego-uber.pdf>. Acesso em: 18 nov. 2017.

_____. **Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Recurso Ordinário nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrido: Rodrigo Leonardo da Silva. Relatora: Des. Maria Stela Álvares da Silva Campos. Minas Gerais. 23 de maio de 2017.

_____. **37ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Processo n.º 0011863-62.2016.5.03.0137. Reclamante: Artur Soares Neto. Reclamadas: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda., Uber International B.V. E Uber International Holding B.V. Sentença. Juiz: Filipe de Souza Sickert. Belo Horizonte, 20 de janeiro de 2017.

_____. **Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Recurso Ordinário nº 0011359-34.2016.5.03.0112. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Recorrido: Rodrigo Leonardo da Silva. Relatora: Des. Maria Stela Álvares da Silva Campos. Minas Gerais. 23 de maio de 2017.

_____. **13ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região**. Reclamação Trabalhista nº 1001492-33.2016.5.02.0013. Reclamante: Fernando dos Santos Teodoro. Reclamado: Uber do Brasil Tecnologia, Uber International B.V. e Uber International Holding BV. Juiz: Eduardo Rockenbach Pires. São Paulo, 11 de abril de 2017. Disponível em: <<http://pje.trt2.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=17033008332297200000061601335>>. Acesso em 20 nov. 2017.

_____. **42ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Reclamação Trabalhista nº 0010570- 88.2017.5.03.0180. Reclamante: Herbert Paula Martins. Reclamado: Uber International B.V., Uber do Brasil Tecnologia Ltda. e Uber International Holding B.V. Juiz: Vitor Martins Pombo. Belo Horizonte, 12 de junho de 2017.

_____. **Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Terceira Turma. Recurso Ordinário 0010570- 88.2017.5.03.0180. Recorrente: Uber International Holding B.V., Uber do Brasil Tecnologia Ltda. e Uber International B.V. Recorrido: Herbert Paula Martins. Relatora: Des. Camilla Guimarães Pereira Zeidler. Belo Horizonte, 06 de outubro de 2017.

_____. **37ª Vara do Trabalho do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região**. Processo nº 0011863-62.2016.5.03.0137. Reclamante: Artur Soares Neto. Reclamadas: Uber Do Brasil Tecnologia Ltda., Uber International B.V. e Uber International Holding B.V. Sentença. Juiz: Filipe de Souza Sickert. Belo Horizonte, 20 de janeiro de 2017

_____. **Vara do Trabalho de Gama do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região**. Processo nº 0001995- 46-2016-5-10-0111. Reclamante: William Miranda da Costa. Reclamadas: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Sentença: Tamara Gil Kemp. Gama, 18 de abril de 2017.

CARELLI, Rodrigo de Lacerda. **O caso Uber e o controle por programação: de carona para o século XXI**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017.

CARVALHO, A. **Direito do trabalho: Curso e Discurso**. São Paulo: LTr, 2016.

CATANI, Antonio David; HOLZMANN, Lorena (Org.). **Dicionário de Trabalho e Tecnologia**. Porto Alegre: Editora Zouk.

CHAVES, Letícia Rughi Rodrigues de Xavier. **Informe sobre Ações envolvendo a UBER no Direito Comparado**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). **Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano**. São Paulo: LTr, 2017.

DELGADO, Maurício Godinho. **Capitalismo, trabalho e emprego: entre o paradigma da destruição e os caminhos de reconstrução**. 2ª edição. São Paulo: LTr, 2015.

_____. **Curso do Direito do Trabalho**. 15ª edição. São Paulo: LTR, 2016.

DUBAL, Venal. **Wage slave or entrepreneur? Contesting the dualism of legal worker identities**. Disponível em: <<http://www.californialawreview.org/2-wage-slave-or->

entrepreneur/> . Acesso em 03 de out. 2017.

EDELMAN, Benjamin. **Uber can't be fixed: It's time for regulations to shut it down.** Harvard Business Review, Estados Unidos, 21 jun. 2017. Disponível em: <https://hbr.org/2017/06/uber-cant-be-fixed-its-time-for-regulators-to-shut-it-down?utm_campaign=hbr&utm_source=facebook&utm_medium=social>. Acesso em 03 de out. 2017.

ENGLAND. **Courts and Tribunals Judiciary.** Mr. Y Aslam, Mr. J Farrar and Others - V- Uber. 2016. Disponível em: <<https://www.judiciary.gov.uk/judgments/mr-y-aslam-mr-jfarrar-and-others-v-uber/>>. Acesso em: 04 out. 2017.

FABRELLAS, Ana; DURAN, Sergi Gálvez. **Sharing economy vs. Uber economy y las fronteras del Derecho del Trabajo: la (des)protección de los trabajadores en el nuevo entorno digital.** Revista para el análisis del derecho. n. 02. Janeiro de 2016.

FRAZÃO, Ana. **A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber: o que temos a aprender com ela?** In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano.* São Paulo: LTr, 2017.

_____. **Economia de compartilhamento e tecnologias disruptivas: a compreensão dos fenômenos e suas consequências sobre regulação jurídica.** *Jota*, São Paulo, 14 jun. 2017. Disponível em: <http://anafraza.com.br/files/publicacoes/2017economia_do_compartilhamento_e_tecnologias_disruptivas.pdf>. Acesso em 2 nov. 2017

GOMES, Helton Simões. **Uber já foi regulamentado por leis em 82 regiões pelo mundo, incluindo SP.** *G1*, Rio de Janeiro, 11 mai. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/05/uber-ja-foi-regulamentado-por-leis-em-82-regioes-pelo-mundo-incluindo-sp.html>>. Acesso em 19 nov. 2017.

GOMES, Orlando; GOTTSCHALK, Elson. **Curso de Direito do Trabalho.** 18. ed. Rio de

Janeiro: Forense, 2008.

GUROVITZ, Hélio. A uberização veio para ficar. **O Globo**, Rio de Janeiro, 01 jul. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mundo/blog/helio-gurovitz/post/uberizacao-veio-para-ficar.html>>. Acesso em 19 nov. 2017

JOHAL, Sunil.; ZON, Noah. **Policymaking for the Sharing Economy: Beyond Whack-A-Mole**. 2016. Disponível em: <https://mowatcentre.ca/wp-content/uploads/publications/106_policymaking_for_the_sharing_economy.pdf>

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. 17ª Edição. São Paulo: Edições Loyola, 2008.

KRAMER, Josiane. **A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?** 2017. 129 f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal do Paraná, Paraná, 2017.

LIEN, Tracey. **Meet the attorney suing Uber, Lyft, GrubHub and a dozen California tech firms**. Los Angeles Times. Disponível em: <<http://uberlawsuit.com/Meet%20the%20attorney%20suing%20Uber,%20Lyft,%20GrubHub%20and%20a%20dozen%20California%20tech%20firms.pdf>>. Acesso em 15.11.2017.

LIMA, Camila. Em protesto, taxistas decidem fazer corridas por R\$ 5,00 nesta sexta-feira. **O Imparcial**, Maranhão, 24 agosto 2017. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/noticias/2017/08/em-protesto-taxistas-decidem-fazer-corridas-por-r-500-nesta-sexta-feira/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

MELLO, Kathia; DANTAS, Carolina. Uber x Táxi. G1, Rio de Janeiro, 13 jul. 2015. Disponível em: <http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2015/uber-x-taxi/>. Acesso em 19 nov. 2017.

MESSIAS, Carlos. Jornalista virou Uber por um mês e lucrou só 30 reais por dia. **Veja São Paulo**, São Paulo, 04 abril 2017. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/uber-teste-motorista-um-mes/#>>. Acesso em 19 nov. 2017.

MOREIRA, Rene. Prefeitura de Ribeirão Preto planeja criar ‘Uber do professor’. **Estadão**, São Paulo, 22 jul. 2017. Disponível em: <<http://educacao.estadao.com.br/noticias/geral,prefeitura-de-ribeirao-preto-planeja-criar-uber-do-professor,70001899946>>. Acesso em 19 nov. 2017.

POZZI, Sandro. General Motors investe na Lyft, concorrente da Uber. **El País**, Madrid, 05 jan. 2016. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2016/01/04/economia/1451923917_672622.html>. Acesso em 19 nov. 2017.

ROSA, Bruno. Brasil será maior mercado do Uber na região. **O Globo**, Rio de Janeiro, 29 jul. 2016. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/brasil-sera-maior-mercado-do-uber-na-regiao-19807422>>. Acesso em 19 nov. 2017.

TAYLOR, Frederick Winslow. **Princípios de Administração Científica**. São Paulo: Editora Atlas, 1987

REIS, Daniela Muradas; CORASSA, Eugênio Delmaestro. **Aplicativos de Transporte e Plataforma de Controle: o mito da tecnologia disruptiva do emprego e a subordinação por algoritmos**. In: LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; JÚNIOR, José Eduardo Resende Chaves (Coord.). *Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano*. São Paulo: LTr, 2017.

SALAS, Javier. “Uberização” do emprego chega ao setor da saúde. **El País**, Madrid, 14 out. 2017. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2017/10/06/ciencia/1507290730_571750.html>. Acesso em 19 nov. 2017.

UBER. **Cidades**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/cities/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

_____. **Fatos e dados sobre a Uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

_____. **Home**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/>>. Acesso em 19 nov. 2017.

_____. **Nossa história**. Disponível em: < <https://www.uber.com/pt-BR/our-story/> >. Acesso em 19 nov. 2017.

UNITED STATES. **District Court for the Northern District of California**. 2015. Disponível em: <<https://assets.documentcloud.org/documents/2328122/uber-class-action-chen-ruling.pdf>>.. Acesso em: 04 out. 2017.

ZALESKI, Olívia. Uber ultrapassa carros de aluguel entre viajantes executivos. **Bloomberg Brasil Notícias**, São Paulo, 22 abril 2016. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com.br/blog/uber-ultrapassa-carros-de-aluguel-entre-viajantes-executivos/>>. Acesso em 19 nov. 2017.