

DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS À RELAÇÃO DE EMPREGO*

FROM PASSENGER TRANSPORT APPLICATIONS TO EMPLOYMENT LIST

Gabriela Amorim Paviani**

RESUMO

A revolução digital trouxe consigo diversas transfigurações no mundo moderno. Devido ao fenômeno da globalização e à evolução tecnológica, houve um crescente acesso dos indivíduos à *internet* e a plataformas (aplicativos) digitais, o que culminou em alterações na estrutura empresarial, na forma de prestação do serviço e nas relações empregatícias, surgindo, inclusive, novas profissões. Nesta senda, somando-se a busca pela eficiência da mobilidade urbana e pelo acesso ao transporte por todos os cidadãos, os aplicativos que realizam o transporte individual de passageiros, a exemplo da Uber, Cabify, 99 Táxis, Easy Táxi, entre outros, tornaram-se uma opção viável para essas problemáticas. Concomitantemente a esse crescimento, surgem debates atinentes ao direito ao trabalho, especialmente, dado o tema do presente artigo, acerca da existência de relação de emprego entre as empresas e os condutores (usuários-motoristas) dos aplicativos, na medida em que prestam serviço de transporte de pessoas. Para tanto, a pesquisa fez uso do método lógico dedutivo, com o emprego de referências bibliográficas relativas ao tema, a fim de demonstrar a existência das mudanças, fruto da tecnologia, e do vínculo laboral.

Palavras-chaves: Revolução digital. Aplicativo. Mobilidade urbana. Relação de emprego.

ABSTRACT

The digital revolution has brought with it several transfigurations in the modern world. Due to the phenomenon of globalization and technological

* Artigo enviado em 12.04.2021 e aceito em 06.06.2021.

** Mestre em Direito Negocial pela Universidade Estadual de Londrina-UEL. Especialista em Direito Empresarial pela Universidade Estadual de Londrina-UEL. Assessora de Juiz de 1º grau do Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. Integrante do núcleo de pesquisa “O trabalho além do direito do trabalho” (USP), “Trabalho e capital” (UFRGS) e “Intervenção do Estado sobre o domínio econômico em face da Constituição Federal de 1988” (UEL). E-mail: gabrielapaviani@gmail.com.

evolution, there was an increasing access of individuals to the internet and to digital platforms (applications), which culminated in changes in the business structure, as well as in the form of service provision and in employment relationships, arising, including new professions. Along this path, adding to the search for the efficiency of urban mobility and access to transport for all citizens, the applications that carry out individual passenger transport, such as Uber, Cabify, 99 Taxis, Easy Táxi entered others, have become an option viable for these issues. Concomitantly with this growth, there are debates regarding the right to work, especially, given the theme of this article, about the existence of an employment relationship between companies and the drivers (user-driver) of the applications, as they provide transportation services of people. For that, the research used the logical deductive method, with the use of bibliographic references referring to the theme, with the aim of demonstrating the existence of changes, the result of technology, and the employment relationship.

Keywords: *Digital revolution. Application. Urban mobility. Employment relationship.*

1 INTRODUÇÃO

O final do século XX foi marcado pela Terceira Revolução Industrial, também conhecida por revolução tecnológica, a qual influenciou grandemente no Direito do Trabalho, ao criar tipologias de emprego.

A possibilidade de realizar atividades laborativas por aplicativos digitais parecia algo distante; entretanto, na modernidade, cresce exponencialmente em todo o globo. A humanidade desenvolveu-se em todos os sentidos conforme surgiam as necessidades, saindo de um estágio primitivo onde prevaleciam a caça, pesca e subsistência, bem como a propriedade coletiva dos meios de produção para a fase atual, de modo que aquilo tido como bem comum passou a se individualizar. Atrelada a tais mutações, houve a produção de excedentes, que trouxe a ideia de comércio e um mundo que, necessariamente, era e continua sendo movido, sobremaneira, pelo capitalismo.

Vive-se hodiernamente a era dos aplicativos digitais, os quais promovem grandes impactos no que tange ao serviço de transporte individual de passageiros, e, por conseguinte, geram implicações no Direito do Trabalho.

Diante da relevância do assunto, este estudo abordará a questão, mediante a adoção do método lógico dedutivo, o qual é considerado uma combinação de ideias em sentido interpretativo, caminhando-se do raciocínio geral para o particular.

Em outras palavras, será feita, na presente pesquisa, a análise das alterações da mobilidade urbana diante das inovações e será investigada a possível existência de vínculo de emprego entre as plataformas digitais e os respectivos motoristas. Dessa forma, espera-se contribuir para o desenvolvimento do tema, especialmente no tocante ao campo dos impactos das inovações no Direito do Trabalho.

2 SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

A busca pela eficiência da mobilidade urbana vem sendo debatida há muito tempo, exatamente porque tal setor impacta diretamente o bem-estar e qualidade de vida dos cidadãos, além de influenciar a atividade econômica urbana, posto alterar o sistema de transporte de mercadorias. Ademais, outro ponto pertinente ao tema gira em torno de uma mobilidade urbana sustentável, capaz de acarretar menor dano ao meio ambiente, ante a economia compartilhada.

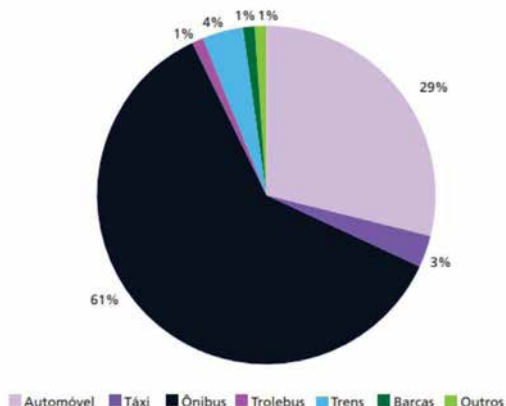
Ressalta-se que questões atinentes a desigualdades socioespaciais podem ser minoradas com um transporte urbano eficiente, uma vez que os indivíduos, os quais moram nas margens dos grandes polos urbanos, podem locomover-se para os grandes centros com facilidade. Isto porque o deslocamento reflete na parcela da distribuição de renda da sociedade: na medida em que possibilita o acesso ao mercado de bens e serviços, transmuta-se em um mecanismo de inclusão ou exclusão.

É nesse sentido que políticas públicas com o objetivo de criar uma mobilidade urbana adequada aos desafios sociais, econômicos e ambientais tornam-se alvo de ações governamentais, ao ponto de, no ano de 2012, com o advento da Lei 12.587, terem sido elaboradas diretrizes e metas mediante a Política Nacional de Mobilidade Urbana, quais sejam: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática, controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012).

Observa-se que um dos fatores que possuem relação direta com a mobilidade no Brasil é o êxodo rural; em tempos modernos, denota-se que aproximadamente 84% da população brasileira reside em centros urbanos. A maioria das capitais possui mais de 1 milhão de habitantes, sendo 17 municípios com mais de 1 milhão de habitantes, e 25 municípios, fora as demais capitais, com mais de 500 mil. (IBGE, 2020). Ocorre que a alteração da população do âmbito rural para as cidades deu-se de modo muito acelerado, de maneira que os investimentos no que diz respeito à infraestrutura de transporte urbano público não acompanharam tal alteração.

Conforme os estudos emitidos pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), é límpido que em 1977, ano do primeiro gráfico que será analisado neste trabalho, o uso do transporte público era superior à metade de todas as modalidades de transporte, ocupando o patamar de 61% somente a utilização de ônibus:

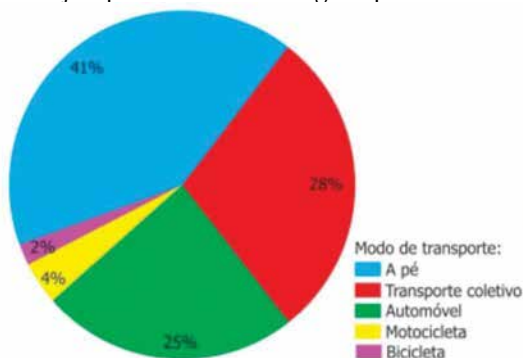
Gráfico: Mobilidade nas áreas metropolitanas do Brasil - 1977



Fonte: IPEA, 2011

Por sua vez, ao se analisar o gráfico datado de 2018¹, produzido pela ANTP (Associação Nacional dos Transportes Públicos), nota-se uma transmutação quanto aos meios de transporte utilizados pela população, visto a redução do uso do transporte público para 28%. Tal fato pode derivar-se de várias causas: pelo êxodo rural; pelo descontentamento das pessoas com o transporte público, pelo avanço da tecnologia (vide a crescente proliferação dos aplicativos de transporte individual de passageiros nas cidades brasileiras e no mundo); ou até mesmo pelo somatório de todos os fatores acima listados.

Gráfico: Distribuição percentual das viagens por modo de transporte



Fonte: Sistema de informações da mobilidade urbana da ANTP, 2018.

¹ Destaca-se que o gráfico escolhido é o mais recente encontrado na área, publicado em 2018, ante o lapso exigido para a conclusão e publicação de uma pesquisa de base estatística.

É nesse cenário de alterações, e por influência de um mundo cada vez mais digital, em que a multiplicação de aplicativos se tornou recorrente, que surgiram os *Aplicativos de Mobilidade Urbana*, também conhecidos como *Aplicativos de Transporte Individual de Passageiros*, os quais geram impactos no Direito do Trabalho e Processo do Trabalho.

Coadunando com a tendência demonstrada pela comparação entre os gráficos apresentados, a pesquisa Origem e Destino de 2017, patrocinada pelo governo municipal de São Paulo, que levanta dados sobre a mobilidade urbana na cidade, foi o primeiro estudo, depois do surgimento dos aplicativos de transporte individual por aplicativos, a ratificar o aumento de utilização desse meio de locomoção, e, por consequência, a demonstrar uma possível queda da utilização de transporte público no que se refere aos ônibus. (TRANSPORTES METROPOLITANOS, 2020).

Tabela 01: Mobilidade urbana em São Paulo

	ÔNIBUS	METRÔ	TREM	TÁXI E APLICATIVOS
2007	9 Milhões	2,2 Milhões	0,8 Milhão	0,1 Milhão
2017	8,6 Milhões	3,4 Milhões	1,3 Milhão	0,5 Milhão
Porcentagem	5%	53%	55%	424%

Fonte: Pesquisa “Origem e Destino” adaptada pela Autora

De acordo com a pesquisa realizada pelo Ibope Conecta, em 2017, restou demonstrado que os aplicativos de transporte mais manuseados pelos brasileiros são: Uber (54% de usuários); 99 Táxis (12% de usuários); Easy Táxi (5% de usuários); Cabify (4% dos usuários); outros (5% usuários); os demais 20% dos entrevistados não possuem aplicativo de transporte privado.

É por tal motivo que se optou, no presente trabalho, por analisar apenas os quatro aplicativos de mobilidade mais utilizados pelos brasileiros (TRANSPORTES METROPOLITANOS, 2020), como se verá adiante.

3 OS PRINCIPAIS APLICATIVOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO BRASIL

A Uber Technologies Inc., ou apenas Uber, como é conhecida, é uma das empresas pioneiras no ramo de aplicativos de transporte de passageiros, encontrando-se, em tempos atuais, como líder em popularidade

e lucratividade neste setor. Tal aplicativo atinge níveis de operação exorbitantes: são mais de 600 cidades em que ele está presente, em 69 países do mundo, sendo que, no Brasil, são atendidos cerca de 22 milhões de passageiros (BIDERMAN, 2020).

A aludida empresa foi criada no ano de 2009, por Garrett Camp e Travis Kalanick. A ideia surgiu diante de uma dificuldade vivenciada por ambos para conseguirem retornar ao hotel após o encerramento de uma conferência na França. Naquele momento, por ser tarde da noite, o transporte público estava inoperante, mal havia taxis em funcionamento, muito menos um motorista em particular para atendê-los. Foi então que eles pensaram na possibilidade de contratar um motorista particular rapidamente, o simples uso do celular (UBER, 2020).

A proposta inicial era apenas o oferecimento de serviços de transporte em carros de alto padrão, como um Cadillac Escalade ou uma Mercedes S550, assemelhando-se a um serviço prestado por um taxi de luxo.

Entretanto, o sucesso foi tão estrondoso que, hoje, a Uber oferta diversos tipos de serviços, dentre eles: Uber X (carros compactos, quatro portas e com ar condicionado); Uber Juntos (permite a divisão dos custos da viagem com outros usuários); Uber *Comfort* (possibilita aos usuários a escolha de carros mais confortáveis); Uber *Black* (oferece aos usuários carros de linha *premium*, modelo sedã com bancos de couro); Uber *Eats* (serviço de entrega de refeições); Patinetes (sistema de compartilhamento, em que o usuário pode alugar um patinete elétrico por um determinado período de tempo); Transporte Público (o aplicativo transmite informações aos usuários, em tempo real, sobre linhas de metrô, ônibus e trens).

Enfatiza-se que a Uber se autodefine tal e qual como uma empresa de tecnologia, não como uma mera transportadora de pessoas, exatamente porque faz uso de uma plataforma digital, a qual permite aos seus usuários conectá-la e requerer a prestação de um serviço, em conformidade com o próprio Termo de Uso da empresa:

Os Serviços integram uma plataforma de tecnologia que permite aos(as) Usuários(as) de aplicativos móveis ou *sites* de *Internet* da Uber, fornecidos como parte dos Serviços (cada qual um “Aplicativo”), solicitar e programar serviços de transporte e/ou logística e/ou compra de certos bens com terceiros independentes provedores desses serviços, inclusive terceiros independentes fornecedores de transporte, terceiros independentes fornecedores de logística e terceiros independentes fornecedores de bens, mediante contrato com a Uber ou com determinadas afiliadas da Uber (“Parceiros Independentes”). A menos que diversamente acordado pela Uber em contrato escrito celebrado em separado com você, os Serviços são disponibilizados para seu uso pessoal e não comercial. (UBER, Termos de Uso, 2020).

O usuário, maior de 18 anos, ou com idade igual ou superior a 12 anos - este último desde que com o consentimento de seus representantes legais ou devidamente representado - conforme procedimento específico para cada

caso, pode registrar uma conta pessoal, intitulando-se usuário de serviços. A partir da análise documental, ele estará livre para o uso do aplicativo.

Após a finalização da corrida, caberá ao usuário avaliar o serviço prestado pelo motorista por meio do próprio aplicativo

Dentre os diversos serviços disponibilizados pela 99 Táxis, o 99COMFORT é uma categoria muito similar àquela cujo serviço é ofertado pelo 99TOP; porém, não se faz necessário seguir o padrão instaurado pelo “táxi preto”² e, por esse motivo, é mais econômico quando comparado a ambas categorias. Todavia, no 99TOP, são encontrados os motoristas mais bem avaliados.

A 99 Táxis, com o objetivo de fidelizar seus motoristas e incentivá-los a realizar a prestação adequada de serviços, ofereceu a eles um cartão de crédito gratuito e aceito em qualquer estabelecimento que emprega a bandeira MasterCard.

Em 2017, a 99 Táxis ganhou a licitação realizada pela prefeitura de São Paulo. Assim, os servidores públicos municipais da referida cidade poderão utilizar-se do transporte ofertado pela empresa por uma tarifa de R\$ 2,46 (dois reais e quarenta e seis centavos) independentemente da categoria do serviço; todavia, a utilização de classes diferentes da popular dependerá de autorização da prefeitura (BRIGATTO, 2017).

Em janeiro de 2018, a 99 Táxis foi adquirida pela empresa chinesa DiDi Chuxing, maior rival da Uber no cenário mundial, pelo montante de um bilhão de dólares, tornando-se a primeira *startup* brasileira a ser incorporada por um valor tão exorbitante. A DiDi Chuxing se autodefine como uma

[...] plataforma de mobilidade líder no mundo. A empresa oferece uma gama completa de opções de transporte baseadas em aplicativos para mais de 450 milhões de usuários, incluindo táxi, carro particular, opções de luxo, ônibus, micro ônibus, bicicleta e entrega de alimentos. Os passeios diários chegaram a 30 milhões, permitindo que mais de 21 milhões de motoristas na plataforma DiDi encontrem oportunidades flexíveis de trabalho e renda. A DiDi está comprometida em colaborar com as cidades, a indústria de táxis e as comunidades para

² As disposições quanto aos requisitos e orientações da Táxi Preto estão inseridas principalmente nos artigos 3º e 4º do Decreto nº 56.489 do Município de São Paulo. “Art. 3º Constituem princípios norteadores da prestação de serviço na Categoria Táxi Preto: I - cortesia; II - segurança; III - conforto; IV - atualidade; V - eficiência; VI - sustentabilidade; VII - generalidade. Art. 4º São requisitos mínimos para a prestação do serviço na Categoria Táxi Preto, sem prejuízo de outros definidos na regulamentação: I - disponibilização de meios eletrônicos para pagamento; II - adoção de plataforma tecnológica entre usuários e taxistas; III - utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real; IV - avaliação da qualidade do serviço pelos usuários; V - disponibilização eletrônica ao usuário da identificação do taxista com foto, do modelo do veículo e do número da placa de identificação.” SÃO PAULO (município). Decreto nº 56.489, de 8 de outubro de 2015. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56489-de-08-de-outubro-de-2015/detalhe>. Acesso em: 03 mar. 2020.

resolver os desafios mundiais de transporte, meio ambiente e emprego, com inovações inteligentes em transporte. A DiDi formou uma rede global de parcerias em parceria com a Grab, Lyft, Ola, Uber, 99, Taxify e Careem, alcançando mais de 80% da população mundial. Ao melhorar continuamente a experiência do usuário e criar valor social, a DiDi se esforça para construir um ecossistema de transporte aberto, eficiente e sustentável. (99TECNOLOGIA, 2020) (*sic*).

A seu turno, a Easy Táxi, também fundada no Brasil, porém na cidade do Rio de Janeiro, no ano de 2011, por Tallis Gomes e Daniel Cohen, refere-se a um aplicativo de *smartphone*, que funciona nos sistemas operacionais IOS, *Android* ou *Windows Phone* e possibilita ao usuário solicitar um táxi e acompanhar o seu trajeto até o seu encontro, bem como até o seu destino final.

Desde seu surgimento, a Easy Táxi cresceu exponencialmente, sendo que, no ano de 2014, já contava com mais de 400.000 (quatrocentos mil) motoristas afiliados, 17 milhões de usuários, funcionando em 30 países. No Brasil, conforme números atuais fornecidos pela própria empresa, o aplicativo atua em 47 municípios.³

A Easy Táxi também ganhou notoriedade por apoiar programas de responsabilidade social: um exemplo é a implementação no Brasil do programa “Bibliotaxi”, ainda no ano de 2013, que permite trocas de livros entre os usuários, dentro dos táxis e, por conseguinte, a disseminação da leitura (Biblioteca de São Paulo, 2013).

Por ser uma das pioneiras no ramo na América Latina, a *startup* era apoiada por grandes investidores como: Millicom, Imena e pela Rocket Internet (maior incubadora científica de *e-commerce* do mundo), de maneira a conferir ao aplicativo o *status* de mercado emergente.

Ocorre que, em 2017, a Cabify, *startup* espanhola de corridas por aplicativos, a qual será explicitada mais adiante, incorporou a Easy Táxi e investiu cerca de 20 milhões de dólares - ou seja, por volta de 77 milhões de reais no aplicativo. Destaca-se, por oportuno e para fins de esclarecimento, que, não obstante o negócio acima noticiado, a Easy Táxi continua a operar com o mesmo nome e realiza os mesmos serviços (OLIVEIRA, 2019).

No que tange a Cabify, esta foi instituída em 2011 em Madrid, pelo empreendedor Juan de Antonio, funcionando em 12 países e em mais de 130 cidades; ela opera via aplicativo celular, pelos sistemas Android e IOS, mas seu

³ São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, Porto Alegre, Salvador, Belém, Campo Grande, Campos dos Goytacazes, Caxias do Sul, Cuiabá, Feira de Santana, Florianópolis, Fortaleza, Goiânia, Itu, João Pessoa, Joinville, Juiz de Fora, Jundiá, Londrina, Macaé, Macapá, Maceió, Manaus, Maringá, Natal, Navegantes, Niterói, Palmas, Porto Alegre, Porto Velho, Presidente Prudente, Recife, Ribeirão Preto, Rio Branco, São José do Rio Preto, São Jose dos Campos, São Luís, Sorocaba, Teresina, Uberlândia, Vitória, Aracaju, Santos, Campinas, Curitiba. EASY. *Cidades Easy*. Disponível em: <http://www.easytaxi.com.br/br>. Acesso em: 03 mar. 2020.

diferencial é a execução por meio do *site*, de maneira a conectar os usuários aos motoristas.

Conforme o *site* da Cabify, esta visa a realizar transportes de passageiros de modo sustentável e de qualidade:

Na Cabify, parte da *holding* Maxi Mobility, conectamos usuários particulares e empresas com as formas de transporte que melhor atendem às suas necessidades. Com o objetivo de fazer das cidades melhores lugares para se viver, criamos um modelo de negócio sustentável, guiado por princípios básicos de ética que nos ajudam a ser cada vez mais comprometidos. Mais que mobilidade como serviço (MaaS), buscamos oferecer um futuro de novas possibilidades às mais de 90 cidades onde estamos, respeitando às pessoas e ao meio ambiente. (CABIFY, 2020). (*sic*)

A Cabify oferece três categorias de automóveis: *Executive*, carros de alto padrão, os quais oferecem maior comodidade; *Lite*, que abrange carros populares, e *Group*, automóveis que transportam até seis pessoas. Ressalta-se que a empresa também realiza outros tipos de serviço, como, por exemplo: Cabify Express, atividade de entrega por meio de motos, e Cabify Taxi, que permite acesso aos táxis da região.

O pagamento pelo serviço executado ocorre apenas por cartões de crédito ou conta Paypal; faz-se o uso do sistema de segurança Verisign da Symantec, sendo que, a partir do ano de 2016, somente em algumas cidades a Cabify passou a aceitar dinheiro.

Após a breve apreciação dos principais aplicativos de transporte individual no Brasil, é perceptível o crescimento e popularização destes, sendo constatável, ainda, a transferência da responsabilidade com a mobilidade urbana, que deveria ser, sobremaneira, do Estado, a entes privados. Isso gera, inclusive, modificações no Direito do Trabalho e nas respectivas relações entre os sujeitos envolvidos nesse tipo de contrato que abrange empresas de aplicativos, motoristas e passageiros.

4 REVOLUÇÃO DIGITAL E RELAÇÃO DE EMPREGO

Devido à crescente evolução das tecnologias, o modo de realização do trabalho humano também vem se alterando: um exemplo disso são os aplicativos de transporte de passageiros, os quais, conforme já demonstrado, tornaram-se outra opção para a mobilidade urbana.

Entretanto, o fenômeno denominado “uberização” gera questionamentos quanto à existência ou não de relação de emprego entre as empresas de aplicativos e os condutores dos veículos.

Ao se investigar o serviço prestado pelos motoristas, é notória a presença de todos os elementos caracterizadores do vínculo empregatício: serviço prestado por pessoa física, com personalidade, onerosidade, não eventualidade e subordinação, especialmente porque as empresas administradoras dos aplicativos, assim como outros empregadores, são responsáveis por fixar os valores da corrida e emitir os recibos do serviço realizado.

Outro ponto que merece destaque é a ausência de autonomia dos condutores, os ditos motoristas, já que têm suas jornadas controladas eletronicamente pela tecnologia GPS e por meio de algoritmos, que os instigam ao aceite de corridas. Nesse sentido, ensinam Juliana Carreiro Corbal Oitaven, Rodrigo de Lacerda Carelli e Cássio Luís Casagrande:

A constante vigilância promovida pela empresa produz assimetrias de informações entre os motoristas e a Uber, que acessa e controla uma grande quantidade de informações das experiências dos trabalhadores. O aplicativo estimula os motoristas a aceitarem todas as corridas e a permanecerem o maior tempo possível trabalhando. Trata-se de uma forma de manter o atendimento aos clientes o mais amplo possível. Contudo, a aceitação de uma corrida pelo motorista não indica necessariamente o trajeto que será percorrido, nem o valor estimado que será recebido. A rejeição de viagens não rentáveis coloca em risco a continuidade do motorista no aplicativo, uma vez que a empresa pode suspendê-lo ou excluí-lo. (OITAVEN; CARELLI; CASAGRANDE, 2018, p. 17).

Conforme Olenik, Ferraz e Villatore, os condutores estão subordinados ao poder das empresas tanto sob a ótica da subordinação clássica quanto sob o lume da subordinação objetiva, ao passo que a atividade que exercem está diretamente atrelada ao fim empresarial.

Quanto à subordinação clássica, portanto, pode-se afirmar que o motorista está subordinado ao poder diretivo da empresa, sendo que esta dita as regras pelas quais deve ser realizada a prestação de serviço. A subordinação objetiva, por sua vez, considera a integração do trabalhador nos fins e objetivos do empreendimento. O motorista cadastrado na UBER exerce atividade determinada pela empresa, estando vinculado aos objetivos empresariais, como, por exemplo, participando das ações solidárias realizadas pela empresa. (2018, p. 965).

Haja vista a não pacificação do assunto no Brasil e no mundo, há decisões divergentes quanto à existência ou não de vínculo de emprego entre a empresa que fornece transporte individual de passageiros por meio do aplicativo e os motoristas.

À luz do posicionamento do Tribunal Superior do Trabalho (TST), publicado em 07 de fevereiro de 2020, é inexistente o vínculo de emprego, tratando-se de uma relação de parceria.

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Em razão de provável caracterização de ofensa ao art. 3º, da CLT, dá-se provimento ao agravo de instrumento

para determinar o prosseguimento do recurso de revista. Agravo de instrumento provido. RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. Destaque-se, de início, que o reexame do caso não demanda o revolvimento de fatos e provas dos autos, isso porque a transcrição do depoimento pessoal do autor no acórdão recorrido contempla elemento fático hábil ao reconhecimento da confissão quanto à autonomia na prestação de serviços. Com efeito, o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar “*off line*”, sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual. Tal fato traduz, na prática, a ampla flexibilidade do autor em determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender por dia. Tal auto-determinação é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo. Não bastasse a confissão do reclamante quanto à autonomia para o desempenho de suas atividades, é fato incontroverso nos autos que o reclamante aderiu aos serviços de intermediação digital prestados pela reclamada, utilizando-se de aplicativo que oferece interface entre motoristas previamente cadastrados e usuários dos serviços. Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário, conforme consignado pelo e. TRT. O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego. Precedentes. Recurso de revista conhecido e provido. (TST - RR: 10001238920175020038, Relator: Breno Medeiros, Data de Julgamento: 05/02/2020, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 07/02/2020.) (sic)

Por outro lado, a 28ª Vara do Trabalho de Porto Alegre reconheceu o vínculo trabalhista entre a Uber e um motorista e determinou a assinatura da carteira do trabalhador, com base na hermenêutica principiológica evolutiva, conforme trecho da fundamentação a seguir transcrito:

[...] Inicialmente, analiso as alegações da reclamada no sentido de que simples fato de ser “plataforma digital” ou “aplicativo” que faz a “intermediação” entre passageiros e motorista profissional, qualquer relação de trabalho estaria descartada. Não é bem assim. Se a relação de trabalho evoluiu nas últimas décadas, a forma de analisar as mais diversas facetas que o trabalho humano assume também pode ser reconstruída a partir de princípios próprios do direito laboral. Uma releitura

dos requisitos necessários para a configuração do vínculo de emprego previstos nos artigos 2º e 3º da CLT é necessária para que não haja a exploração desenfreada da mão-de-obra humana sem qualquer proteção legal (28ª Vara do Trabalho de Porto Alegre. Ação Trabalhista Rito Ordinário. Processo nº 0021864-81.2017.5.04.0028. Magistrado sentenciante: Átila da Rold Roesler. Data de julgamento: 02/03/2020. Data de publicação: 03/03/2020.) (sic)

Posicionamento igualmente compartilhado se observa em recente decisão prolatada pelo Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região:

Dito tudo isso, não se olvida que as relações de trabalho tendem a se modernizar; tampouco é plausível que se extirpem as novas formas de labor do mundo dos fatos (pois a dinâmica econômica muda independentemente da vontade de um indivíduo). Contudo, demonstrado nos autos que a forma de prestação dos serviços ocorre nos moldes do art. 2º, da CLT, ainda que com nova roupagem proveniente dos artifícios tecnológicos implementados pela ré, há que prevalecer o reconhecimento da relação de emprego. (7ª Vara do Trabalho de Campinas. Ação Trabalhista Rito Ordinário. Processo nº 0011766-56.2019.5.15.0094. Magistrada sentenciante: Erika de Franceschi. Data de julgamento: 15/03/2021. Data de publicação: 17/03/2021.)

Desta feita, em que pese o respeito que o TST merece, no particular, resta evidente a evolução das relações laborais e a existência do vínculo empregatício na relação entre as empresas de aplicativos digitais de transporte de passageiros e os condutores, porquanto é indispensável que a interpretação e a aplicação do Direito do Trabalho também evoluam para acompanhar a nova realidade imposta pelos impactos da revolução digital no mundo do trabalho.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O advento de novas tecnologias, em um sistema capitalista, é capaz de modificar o cotidiano de toda uma sociedade, ante o condão de transmutar produtos, serviços, espaços, conhecimentos, conexões e, por óbvio, promover o surgimento de novos negócios jurídicos, cabendo ao setor econômico e ao próprio ordenamento jurídico adaptar-se ao novo cenário.

Em que pese a ausência de normas jurídicas referentes a todas as inovações, em virtude da rapidez de sua produção, o Direito deve harmonizar-se à nova realidade posta e não ficar inerte diante dos possíveis conflitos decorrentes do desenvolvimento tecnológico.

São necessárias as constantes atualização e evolução da interpretação e da aplicação dos princípios norteadores do Direito do Trabalho, bem como dos elementos caracterizadores do vínculo de emprego, pois, por mais que a relação existente entre empresas de transporte por aplicativo e motoristas aparente ser, em uma primeira análise, uma mera relação de parceria, uma análise mais acurada revela a presença dos elementos caracterizadores de uma relação de emprego: pessoa física, exercendo serviços com pessoalidade, onerosidade, não eventualidade e subordinação em favor de um empregador que apenas possui novas “vestes” advindas da revolução digital.

REFERÊNCIAS

99TECNOLOGIA. *Didi Chuxing: líder mundial*. Disponível em: <https://99app.com/sobre-a-99/>. Acesso em: 03 mar. 2020.

Biblioteca de São Paulo. *Bibliotecas móveis em táxis*. Disponível em: <https://bsp.org.br/2013/11/21/bibliotecas-moveis-em-taxis/>. Acesso em: 03 mar. 2020.

BIDERMAN, Iara. *Em 600 cidades do mundo, Uber é considerado o melhor aplicativo de transporte em viagem pelos paulistanos*. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/paywall/login.shtml?https://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/viaja-sp/melhores/2019/05/1987970-em-600-cidades-do-mundo-uber-e-considerado-o-melhor-aplicativo-de-transporte-em-viagem-pelos-paulistanos-segundo-pesquisa.shtml>. Acesso em: 01 mar. 2020.

BRASIL. 7ª Vara do Trabalho de Campinas. Ação Trabalhista Rito Ordinário. Processo nº 0011766-56.2019.5.15.0094. Magistrada sentenciante: Erika de Franceschi. Data de julgamento: 15/03/2021. Data de publicação: 17/03/2021.

BRASIL. 28ª Vara do Trabalho de Porto Alegre. Ação Trabalhista Rito Ordinário. Processo nº 0021864-81.2017.5.04.0028. Magistrado sentenciante: Átila da Rold Roesler. Data de julgamento: 02/03/2020. Data de publicação: 03/03/2020.

BRASIL. *Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm Acesso em: 10 abr. 2020.

BRASIL. *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 13 abr. 2020.

BRIGATTO, Gustavo. *Aplicativo 99 vence licitação da prefeitura de São Paulo*. Disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2017/07/10/aplicativo-99-vence-licitacao-da-prefeitura-de-sao-paulo-1.ghtml>. Acesso em: 03 mar. 2020.

CABIFY. *O que nos move*. Disponível em: <https://cabify.com/pt-BR/about-us>. Acesso em: 05 mar. 2020.

DEARO, Guilherme. *Os apps de transporte mais usados pelos brasileiros*. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/marketing/apps-carona-mais-usados-brasileiros/>. Acesso em: 01 mar. 2020.

DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho*. 14. ed. São Paulo: LTr, 2015.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Coordenação de População e Indicadores Sociais*.

Disponível em: <http://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/25278-ibge-divulga-as-estimativas-da-populacao-dos-municipios-para-2019>. Acesso em: 21 jan. 2020.

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

OLENIK, Jessica Gilbert; FERRAZ, Miriam Olivia Knopik; VILLATORE, Marco Antônio César. A análise da possibilidade do vínculo empregatício entre os motoristas cadastrados e a empresa Uber. *In: Revista Jurídica Luso-Brasileira*, Ano 4 (2018). Disponível em: http://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2018/5/2018_05_0927_0979.pdf.

OLIVEIRA, Felipe. *Cabify vai incorporar aplicativo da Easy Taxi*. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/tec/2019/06/cabify-vai-incorporar-aplicativo-da-easy-taxi-que-deixara-de-existir.shtml>. Acesso em: 03 mar. 2020.

SÃO PAULO (município). Decreto nº 56.489, de 8 de outubro de 2015. Disponível em: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56489-de-08-de-outubro-de-2015/detalhe>. Acesso em: 03 mar. 2020.

TRANSPORTES METROPOLITANOS. *Resultados finais da pesquisa Origem e Destino 2017*. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>. Acesso em: 01 mar. 2020.

TST - Recurso de Revista 10001238920175020038, Relator: Breno Medeiros. Data de Julgamento: 05/02/2020, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 07/02/2020.

UBER. *Brasil - Termos de uso*. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=brazil&lang=pt-br>. Acesso em: 01 mar. 2020.

UBER. *Fatos e dados sobre a Uber. Uber Newsroom*. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 01 mar. 2020.