



RESPONSABILIZAÇÃO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE NOS CRIMES COMETIDOS CONTRA MOTORISTAS

*Ana Clara Bezerra Loiola¹
Isadora Cecília Mota Amorim²*

Resumo: O presente estudo busca um melhor entendimento acerca da possibilidade de reconhecimento de responsabilização da empresa pela prática de crimes praticados contra os motoristas de aplicativos de transporte, fator essencial na modernização das sociedades. Para tal, inicialmente explanou-se acerca da possibilidade e viabilidade do reconhecimento de vínculo empregatício nesses contextos, chegando-se à conclusão que não é apenas possível, como já vem sendo proferidas decisões judiciais nesse sentido. Não apenas a jurisprudência se mostra favorável, como também as normas brasileiras, principalmente quando considerado a incidência do princípio da primazia da realidade. Demonstrou-se também a probabilidade de concessão aos benefícios de acidente de trabalho quando esta situação ocorre durante a realização de corridas. Por fim, chegando-se à conclusão de que há responsabilidade da empresa cuja o motorista seja cadastrado para a realização de corridas, uma vez que é reconhecido o vínculo de trabalho entre esse e a empresa.

29

Palavras-chave: Transporte por aplicativo. Vínculo empregatício. Responsabilidade da empresa. Reconhecimento de direitos trabalhistas.

1 INTRODUÇÃO

A modernização da vida em sociedade trouxe diversas inovações associadas ao uso da tecnologia, como a possibilidade de realização de compras em supermercados de forma on-line e pedidos de restaurantes por aplicativos de *smartphones*. Uma inovação polêmica foi o surgimento de

1 Graduada de Direito na Universidade de Fortaleza (Unifor). anacbl98@gmail.com.

2 Graduada de Direito na Universidade de Fortaleza (Unifor). ceciliaamorim53@gmail.com.

aplicativos de transporte particular de pessoas, chegando pela primeira vez ao Brasil no ano de 2014³, mas já muito popular em outros países. Os aplicativos mais utilizados e conhecidos no País são a Uber, o Cabify e o 99, este último possuindo versão para taxistas e motoristas independentes. Atualmente a prestação de serviço remunerado de transporte de passageiros é prevista pela Lei nº 13.640/2018⁴, também conhecido como Lei do Uber, que altera a Lei nº 12.587/2012, mas que deixou a competência de regularização deste tipo de serviço para os municípios e o Distrito Federal.

A utilização do aplicativo para usufruto ou prestação do serviço se dá de maneira simplificada, conforme disponibiliza a empresa Uber⁵, por exemplo, em seu *site*, sendo necessário aos usuários um prévio cadastro. No caso dos motoristas, além deste cadastro, seus perfis serão analisados pela empresa a qual estão se cadastrando, de forma que os condutores não afetem a segurança dos passageiros. Após o cadastro, basta apenas inserir o local de destino e a forma de pagamento, que muitas vezes se dá por meio de cartão de crédito, sendo o valor debitado após a corrida ser finalizada. Além da facilidade de utilização, os aplicativos que disponibilizam estes tipos de serviços chamam a atenção do consumidor devido aos preços baixos em relação àqueles fornecidos por taxistas, sendo também oferecidos outros benefícios, como programa de fidelidade e diversos descontos.

Ocorre que a onda de violência não se restringe apenas aos motoristas comuns, e ainda que haja um prévio cadastro tanto do motorista quanto do passageiro, tornou-se uma situação corriqueira a violência sofrida pelos motoristas⁶ desta categoria, que não possuem formas de

3 COSTA, Crislaine. **Uber completa 5 anos de Brasil com 2,6 bilhões de viagens realizadas.** Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-completa-5-anos-de-brasil-com-26-bilhoes-de-viagens-realizadas/>>. Acesso em: 29 jun. 2020.

4 BRASIL. **Lei nº 13.640**, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm>. Acesso em: 25 jun. 2020.

5 UBER. **Guia para usar a Uber.** Disponível em: <<https://help.uber.com/riders/section/guia-para-usar-a-uber?nodeId=5a9e5cd6-88f4-4597-b29a-4feb67d407c2>>. Acesso em: 25 jun. 2020.

6 DE TILT, Gabriel Francisco Ribeiro. **Insegurança:** as táticas que motoristas de apps como Uber usam contra crimes. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/>>

adivinhar se o passageiro irá cometer um crime ou não, ficando a mercê apenas da sorte. Este e outros fatores, pauta do presente estudo, trouxe à tona a discussão acerca da (1) configuração de vínculo empregatício entre a empresa responsável pela plataforma e o motorista prestador do serviço, (2) quais garantias trabalhistas acolhem este tipo de trabalhador (3) se há alguma responsabilidade da empresa em relação aos crimes que acometem o cotidiano de trabalho do particular prestador do serviço.

Para compreensão e aprofundamento acerca do tema, optou-se por um estudo acerca da norma brasileira, fundamentada com posicionamentos jurisprudenciais, princípios e entendimentos doutrinários, comparando com alguns casos. Assim, utilizou-se a metodologia qualitativa, buscando uma melhor compreensão acerca da teoria em torno do tema. Foi também utilizada a metodologia de estudo de caso, analisando os julgados favoráveis ao entendimento disposto, somando-se à análise de dados acerca dos índices de violência contra motoristas de aplicativos de transporte de pessoas.

2 CONFIGURAÇÃO DO VÍNCULO EMPREGATÍCIO

31

Primordialmente, é necessário tecer argumentos acerca do conceito de vínculo empregatício, iniciando com explicações acerca das duas teorias presentes no direito brasileiro, sendo estas a teoria contratualista e a teoria anticontratualista, sendo uma a oposta da outra. A teoria contratualista é aquela que preceitua a vontade expressa das partes, empregado e empregador, por meio de um contrato (Leite, 2019)⁷, ou seja, somente haverá o reconhecimento do vínculo empregatício se houver um contrato neste sentido. Vale dizer que, segundo Carlos Roberto Gonçalves (2018, p.73)⁸, para caracterizar um contrato basta a manifestação de vontade das partes:

O contrato resulta de duas manifestações de vontade: a proposta e

redacao/2019/11/14/inseguranca-as-taticas-que-motoristas-de-apps-como-uber-usam-contracrimenes.htm>. Acesso em: 25 jun. 2020.

7 LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Curso de direito do trabalho**. 11. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

8 GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro: Contratos e atos unilaterais**. 16. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

a aceitação. A primeira, também chamada de oferta, policitização ou oblação, dá início à formação do contrato e não depende, em regra, de forma especial.

Já a teoria anticontratuísta, versa sobre a não necessidade de um contrato para configuração de uma relação de emprego, em que o empregado, mesmo sem sua manifestação de vontade, em virtude da natureza de ordem pública das normas que comandam a relação de trabalho entre o empregado e o empregador, inicia um vínculo empregatício⁹. Sendo assim, o fato que caracteriza tal vínculo não é um contrato firmado entre as partes, mas sim a situação real de trabalho que acontece.

Este foi o entendimento do legislador na redação da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), visto o que dispõe o artigo 3º que “considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário”¹⁰. Pode-se extrair então que são necessários os seguintes requisitos: 1) deve ser prestado por pessoa física, 2) trabalho não eventual, 3) oneroso, 4) pessoal e 5) subordinado. Nota-se a ausência de necessidade de contrato. Portanto, se presentes tais requisitos, há relação de trabalho, independentemente da existência formal e assinatura de contrato.

Dentro dessa segunda teoria surgiram muitas outras, dentre estas, destaca-se a teoria do contrato-realidade, que se encaixa muito bem no tema em comento, de acordo com a qual a relação jurídica de trabalho se forma quando da prestação real do serviço¹¹. O artigo 4º da CLT¹² diverge moderadamente dessa teoria, pois existem casos de interrupção dos efeitos do contrato de trabalho, como as férias, nos quais não há prestação efetiva de serviço. Ademais, o mesmo artigo aborda a definição de “serviço efetivo”,

9 LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Curso de direito do trabalho**. 11. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

10 BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 29 jun. 2020.

11 DE LA CUEVA, Mario. **Derecho mexicano Del trabajo**. México: PorrúaHnos, 1943.

12 BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 29 jun. 2020.

assim diz:

Considera-se serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada.

Contribuindo, ainda, para este entendimento, vigora o Princípio da primazia da realidade, demonstrando com clareza essa situação em epígrafe, uma vez que prioriza a realidade dos fatos em detrimento das cláusulas previstas contratualmente¹³, ou seja, o fato é preponderante sobre a forma. Diante disso, tal princípio acaba por garantir uma proteção ao empregado, pois mesmo que não haja um contrato, este terá todos os seus direitos trabalhistas garantidos, iguais àqueles que possuem carteira assinada, por exemplo, pois o que vale é a existência dessa relação. Segundo Martinez (2019, p.189)¹⁴, “a realidade dos fatos prevalece sobre meras cláusulas contratuais ou registros documentais, ainda que em sentido contrário”, ou seja, ainda que o contrato firmado entre as partes possua cláusula que exclua a relação de empregado e empregador, caso sejam preenchidos os requisitos necessários para a configuração de tal, a previsão contratual será afastada, sendo reconhecida o vínculo empregatício.

33

Assim, comparando o disposto na norma e nas doutrinas, pode-se observar que o trabalhador da Uber preenche todos os requisitos necessários para configuração de vínculo empregatício. O trabalho prestado é por pessoa física, qual seja, o motorista; pessoal, pois é prestado por determinado motorista em determinado carro; oneroso, visto que finalizada a corrida, este recebe parte do valor pago pelo cliente; não eventual, que em regra, ocorre diariamente, e por fim, subordinado, devendo o motorista obedecer uma série de regras impostas pela empresa responsável pela plataforma, podendo, inclusive, vir a ser banido pelo descumprimento destas ou por não atingir os padrões estabelecidos pela empresa. Argumentos similares são proferidos em decisão da 2ª Vara do Trabalho de Campinas, do TRT da 15ª Região¹⁵.

13 LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Curso de direito do trabalho**. 11. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

14 MARTINEZ, Luciano. **Curso de Direito do Trabalho**. 10. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

15 SÃO PAULO. Tribunal do Trabalho do Estado de Campinas/SP (TRT 15ª Região). **Sentença nº 0011594-77.2017.5.15.0032**. Juiz: Bruno da Costa Rodrigues. Diário da Justiça Eletrônico.

[...] Início minha argumentação propondo a qualquer pessoa um exercício prosaico (e revelador). Faça a seguinte pergunta a qualquer grupo de pessoas em qualquer evento social do cotidiano:- *Alguém veio de "Uber"*?

A indagação será assimilada naturalmente e a resposta poderá até ser negativa, mas, provavelmente, alguém ou alguns responderão positivamente. A resposta (negativa ou positiva) pouco importa, mas todos que respondem sabem exatamente que a indagação se refere a uma forma de transporte, tal como se a pergunta fosse "*alguém veio de táxi?*" ou "*alguém veio de ônibus?*". Do mesmo modo, indaga-se sobre o motivo de qualquer pessoa se cadastrar na Uber como usuário. O que a Uber promete? Será que os usuários pensaram: "*que bacana, uma plataforma digital, vou me cadastrar?*"? É óbvio que não. Notoriamente o sucesso do Uber está no fornecimento de transporte urbano em valor inferior ao serviço de táxi, ou seja, um serviço de transporte. Embora a discussão recaia sobre a relação entre a plataforma digital e o trabalho humano decorrente, a relação entre a plataforma e o usuário (na verdade "consumidor"), no caso, escancara a existência (óbvia) da exploração da atividade econômica de transporte.[...]Comparando-se ao *Airbnb*, por exemplo, a "plataforma" não define qual imóvel o usuário locará na localidade escolhida, não define qual o preço do imóvel, o mínimo de tempo da estada, forma de entrega das chaves, taxas de limpeza, etc. [...] Não podemos aceitar "roupagens formais" que tão somente visam desviar a regulamentação da proteção social que tem como escopo equilibrar (pelo menos no discurso) o sistema capitalista de produção e serviços. [...] A Uber, em verdade, quer o "melhor dos mundos" ao afirmar não ser uma empresa de transportes: quer escapar da regulamentação dos transportes, escapar da regulamentação trabalhista, escapar da regulação tributária, escapar da regulamentação previdenciária (por isso sequer trata o motorista como autônomo) e escapar da regulamentação consumerista. É como se fosse possível criar um estado de exceção (ou exceção de estado) para a Uber atuar.

Acrescenta o Magistrado que a empresa do referido caso que existe tamanha subordinação e dependência do motorista perante a empresa, uma vez que esta não possibilita ao passageiro a escolha pelo motorista, regula o seu percentual em cima dos ganhos do motorista, altera o preço conforme seu arbítrio, emite recibo em nome próprio, e não do motorista, e diversos outros fatores que sustentam mais ainda essa relação empregatícia.

Fritzen, Abdala e da Silva (2017)¹⁶ afirmam que os motoristas cumprem os valores fixados pela Uber, são orientados a cumprir metas, tendo seu desempenho e prestação de serviço controlados, quando, por exemplo, precisam obedecer aos critérios de padrão da empresa. Ademais, quando avaliados os requisitos para que alguém seja motorista da Uber¹⁷, há apenas a apresentação da CNH, avaliação dessa e do currículo enviado para a empresa e ter o aplicativo no celular, com isso, não há a necessidade de realização de um contrato, porém, mesmo assim, o vínculo empregatício se mostra presente entre as partes.

Acidente de trabalho

Quanto ao acidente de trabalho, é necessário primeiramente entender sua definição legal, que está disposta no artigo 19 da Lei nº 8.213/1991¹⁸, ressaltando que é imprescindível, por óbvio, a existência previa de vínculo trabalhista.

Acidente de trabalho é o que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados referidos no inciso VII do art. 11 desta Lei, provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho.

35

Complementando a norma, Nilson Amaral Silva¹⁹ afirma que requisitos deverão ser preenchidos para a configuração de acidente de trabalho. Sendo esses, a necessidade de ocorrerem no ambiente de trabalho, de maneira súbita e violenta, causada por um fato externo. Caso falte algum

16 FRITZEN, Fabiano Milano; ABDALA, Paulo, SILVA; Raquel Eline. **Da Reestruturação produtiva, neoliberalismo e o Uber empreendedor:** o fetiche da economia de compartilhamento, Anais do XXXI Alas, Montevideo, 2017, disponível em: <http://alas2017.easylanners.info/opc/tl/7909_fabiano_milano_fritzen.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2020.

17 UBER. **Requisitos para os motoristas parceiros.** Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>>. Acesso em: 28 jun. 2020.

18 BRASIL. **Lei nº 8.213**, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213c_ons.htm>. Acesso em: 26 jun. 2020.

19 SILVA, Nilson Amaral. **A responsabilidade civil do empregador nos acidentes de trabalho.** Juiz de Fora: 2012. 64 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Universidade Presidente Antônio Carlos – UNIPAC.

desses requisitos, não haverá caracterização de acidente de trabalho, não havendo responsabilidade entre o empregador e o empregado.

Arremata o artigo 2º da Consolidação das Leis do Trabalho²⁰ nos termos de considerar “empregador a empresa individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria, e dirige a prestação pessoal de serviços”. Determina então a CLT que o empregador assume os riscos que essa atividade pode trazer, responsabilizando-se pelos danos ocasionados ao empregador. Para as consequências dos possíveis riscos, eximindo-se de arcar com os efeitos produzidos, deve o empregador garantir ao empregado condições ideais de trabalho, inclusive no quesito da segurança.

Nessa situação, faz-se importante lembrar que os motoristas da Uber são expostos a assaltos e, em muitos casos, têm seus pertences roubados ou são até mesmo mortos²¹. Diante disso, poderia essa situação configurar acidente de trabalho, pois preenche os requisitos dispostos no artigo 19 da Lei nº 8.213/1991²², que dispõe acerca da caracterização de acidente de trabalho. Este é o entendimento que os Tribunais do Trabalho vêm adotando, conforme decisão²³ disposta a seguir, proferida em processo que tinha como caso um motorista vinculado à plataforma da empresa Uber, que se envolveu num acidente de trânsito, não havendo feridos, e, no dia seguinte, ao tentar trabalhar, fora notificado da rescisão de seu contrato.

36

20 BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 29 jun. 2020.

21 G1. **Motorista de transporte por aplicativo é agredido em assalto no bairro da Fazenda Grande, em Salvador**. VÍDEO. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2020/05/13/motorista-de-transporte-por-aplicativo-e-agredido-em-assalto-no-bairro-da-fazenda-grande-em-salvador-video.ghtml>>. Acesso em: 28 jun. 2020.

22 BRASIL. **Lei nº 8.213**, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm>. Acesso em: 26 jun. 2020.

23 CEARÁ. Tribunal do Trabalho do Estado do Ceará (TRT 7ª Região). **Sentença nº 0001539-61.2017.5.07.0009**. Juiz: Raimundo Dias de Oliveira Neto. Diário da Justiça Eletrônico. Ceará, 17/10/2019. Disponível em: <https://bibliotecadigital.trt7.jus.br/xmlui/bitstream/handle/bdtrt/1458422/SETEN_19553289.HTML?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 29 jun. 2020.

A partir da segunda década do século XXI, assistimos, portanto, ao surgimento do fenômeno a que se convencionou chamar de "uberização" das relações de trabalho, que, muito embora ainda se encontre em nichos específicos do mercado, tem potencial de se generalizar para todos os setores da atividade econômica. A empresa UBER, com sede na Holanda, empresta seu nome ao fenômeno por se tratar do arquétipo desse atual modelo, firmado na tentativa de autonomização dos contratos de trabalho com motoristas a partir da utilização de inovações tecnológicas, com uso de aplicativo para *tablets* ou *smartphones*. [...] Milhões de pessoas no Brasil e no mundo trabalham para empresas de aplicativos, para quem os trabalhadores são considerados como "autônomos", clientes das empresas, não mantendo nenhum vínculo trabalhista. O usuário do transporte não é cliente do motorista, mas da empresa. Não é o motorista quem oferece o serviço, mas a empresa. O motorista, portanto, não é cliente da empresa do aplicativo de transporte, mas prestador de serviços desta, na qualidade de trabalhador. [...] Desta forma, por tudo quanto acima analisado e fundamentado, invocando o princípio da primazia da realidade e os comandos insculpidos no art. 730 do Código Civil Brasileiro c/c nos arts. 2º, 3º, 6º e 9º da CLT, declaro por sentença a nulidade do contrato de adesão de "parceria mercantil" proposto pela UBER ao reclamante, fls. 183/199; reconheço e declaro por sentença que a empresa reclamada presta serviços de transporte de passageiros, cujos clientes são os usuários e beneficiários dos serviços, captados por meio de aplicativo; reconhecendo que o reclamante foi seu empregado no período de 09/12/2016 a 20/09/2017, na função de motorista, estando presentes na relação de trabalho havida entre as partes todos os elementos fático-jurídicos da relação de emprego, a saber: pessoalidade, não-eventualidade, onerosidade, subordinação e alienidade (alheabilidade).

Fausto Siqueira Gaia²⁴, Juiz do Trabalho do TRT da 17ª Região, informa como é importante destacar que apesar de a Uber e outras plataformas estarem associadas à tecnologia, a concretização de seu funcionamento não poderá acontecer sem a participação dos motoristas na cadeia produtiva. Reforça também a incidência do princípio da primazia da realidade, já comentado no presente estudo, como de suma importância para as relações trabalhistas que se modernizam, sendo a relação jurídica entre a empresa e seus motoristas estabelecida em função da atividade realizada. Isso reforça o entendimento de que a plataforma pode sim ser responsabilizada por isso e

24 GAIA, Fausto Siqueira. **Uberização do Trabalho**. São Paulo, SP: Lumen Juris, 2019, p. 217.

indenizar no que for cabível aos motoristas.

3 DA RESPONSABILIZAÇÃO DOS APLICATIVOS PARA COM OS MOTORISTAS

Entendimento similar ao favorecimento dos motoristas vem sendo cada vez mais comum entre os tribunais, quando estes proferem decisões relativas à responsabilização da empresa na qual o condutor é cadastrado pela ocorrência de crimes aos quais estão sujeitos. A relatora de uma apelação da 1ª Vara do Juizado Especial Cível da comarca de Campinas/SP²⁵ se posicionou de forma favorável ao motorista, sob argumentação de que a empresa auferiu lucro com a prestação do serviço prestado por ele, informando que a plataforma não realiza viagens por passageiros anônimos, conhecendo os clientes que gozam do serviço, sendo assim responsável pela segurança do prestador direto do serviço, que é o motorista. A 5ª Vara Cível também do TJSP²⁶ proferiu decisão similar ao conceder indenização por danos materiais ao motorista de um aplicativo que teve seu carro roubado, argumentando que:

Sabedora da violência que grassa na cidade, ainda assim decidiu a ré aqui atuar no mercado de transporte por aplicativos, aproximando pessoas desconhecidas para realização de viagens a locais potencialmente inseguros. Ao contrário do que alega, a plataforma tem inúmeras ferramentas que poderiam, senão evitar completamente, ao menos reduzir o risco de crimes praticados por passageiros. [...]

A empresa Uber se mostra tão preocupada tanto com a segurança

25 SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJ-SP). **Apelação Cível nº 1034896-11.2017.8.26.0114**. Relator: Renata Oliva Bernardes De Souza. Diário da Justiça Eletrônico. Campinas, 16/03/2018. Disponível em: <<http://www.dje.tjsp.jus.br/cdje/consultaSimples.do?cdVolume=12&nuDiario=2535&cdCaderno=18&nuSeqpagina=2034>>. Acesso em: 25 jun. 2020.

26 SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJ-SP). **Sentença nº 1088769-31.2018.8.26.0100**. Juiz: Gustavo Coube de Carvalho. Diário da Justiça Eletrônico. São Paulo, 06/05/2019. Disponível em: <<http://www.dje.tjsp.jus.br/cdje/consultaSimples.do?cdVolume=13&nuDiario=2802&cdCaderno=12&nuSeqpagina=661>>. Acesso em: 25 jun. 2020.

dos motoristas que desenvolveu vários meios para garantir mais segurança²⁷, ou seja, se preocupa em tornar a viagem mais segura para evitar processos trabalhistas por indenização ou acidente de trabalho. O jornal norte-americano *The New York Times* (Isaac, 2019)²⁸ publicou um artigo denunciando que no ano de 2014 a Uber acrescentou uma tarifa adicional no valor fixo de um dólar por corrida, a chamada Taxa de viagens seguras, visando à criação de um fundo de segurança destinado à proteção dos motoristas e passageiros, valor que nunca foi destinado especificamente para a finalidade divulgada.

4 CONCLUSÃO

De acordo com o exposto, conclui-se que a sociedade atual utiliza bastante os aplicativos de transporte para se locomover, como a Uber e, por conta do uso crescente pelas pessoas e da inovação tecnológica, novas relações trabalhistas foram sendo criadas e merecem a devida regulamentação. Os motoristas passaram a trabalhar de forma habitual, aceitando corridas diariamente e realizando-as mediante pagamento dos usuários, preenchendo um dos requisitos necessários para o reconhecimento de vínculo empregatício. Ademais, também estão subordinados à empresa, pois estão em constante análise sobre quem são, qual o caminho adotado na viagem, se o usuário ficou satisfeito, ou não, portanto todos esses aspectos são usados para avaliar o motorista, dando a ele a permissão de dirigir ou a proibição, bem como devem também adotar os padrões estabelecidos pela empresa à qual se vinculam, sob pena de haver rescisão contratual e serem banidos da plataforma. Como anteriormente demonstrado, todos os requisitos dispostos no artigo 3º da CLT são prontamente preenchidos quando o motorista se cadastra na plataforma e passa a exercer essa função.

Algumas decisões acerca desse assunto foram favoráveis no sentido de considerar que a empresa Uber fosse responsável pela indenização dos danos materiais sofridos pelos motoristas que já foram vítimas de crimes

27 UBER. **Segurança dos Motoristas**. Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/safety/>>. Acesso em: 29 jun. 2020.

28 ISAAC, Mike. **How Uber got lost**. Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2019/08/23/business/how-uber-got-lost.html>>. Acesso em: 29 jun. 2020.

de roubo, como já demonstrado. Diante de casos como esses, a Uber e outras plataformas semelhantes buscam criar meios para proteger não apenas os passageiros, mas, também, os motoristas, a fim de evitar processos relacionados ao Direito do Trabalho.

Portanto, faz-se necessária a caracterização do vínculo empregatício entre os motoristas da Uber e a própria empresa. Isso é de suma importância para garantir que todos os trabalhadores possam ter seus direitos trabalhistas não violados. Chega-se à conclusão que, em muitos casos, o Direito do Trabalho não contempla os diversos trabalhadores brasileiros em suas atividades laborais peculiares, que diariamente contribuem, de certa forma, para o crescimento do País. Contudo, este artigo não esgota as possibilidades desse tema em questão, devendo haver mais estudos nessa área em questão para uma sociedade mais justa.

REFERÊNCIAS

- ⁴⁰ BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452**, de 1º de maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm>. Acesso em: 29 jun. 2020.
- _____. **Lei nº 8.213**, de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8213cons.htm>. Acesso em: 26 jun. 2020.
- _____. **Lei nº 13.640**, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm>. Acesso em: 25 jun. 2020.
- CEARÁ. Tribunal do Trabalho do Estado do Ceará (TRT 7ª Região). **Sentença nº 0001539-61.2017.5.07.0009**. Juiz: Raimundo Dias de Oliveira Neto. Diário da Justiça Eletrônico. Ceará, 17/10/2019. Disponível em: <https://bibliotecadigital.trt7.jus.br/xmlui/bitstream/handle/bdtrt7/1458422/SETEN_19553289.HTML?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 29 jun. 2020.
- COSTA, Crislaine. **Uber completa 5 anos de Brasil com 2,6 bilhões de viagens realizadas**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/uber-completa-5-anos-de-brasil-com-26-bilhoes-de-viagens-realizadas/>>. Acesso em: 29 jun. 2020.
- DE LA CUEVA, Mario. **Derecho mexicano Del trabajo**. México: PorrúaHnos, 1943.
- DE TILT, Gabriel Francisco Ribeiro. **Insegurança**: as táticas que motoristas de apps como Uber usam contra crimes. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/>>

redacao/2019/11/14/inseguranca-as-taticas-que-motoristas-de-apps-como-uber-usam-
contra-crimes.htm>. Acesso em: 25 jun. 2020.

FRITZEN, Fabiano Milano; ABDALA, Paulo, DA SILVA; Raquel Eline. **Reestruturação produtiva, neoliberalismo e o Uber empreendedor:** o fetiche da economia de compartilhamento. Anais do XXXI Alas, Montevideo, 2017. Disponível em: <http://alas2017.easyplanners.info/opc/tl/7909_fabiano_milano_fritzen.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2020.

G1. **Motorista de transporte por aplicativo é agredido em assalto no bairro da Fazenda Grande, em Salvador.** VÍDEO. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2020/05/13/motorista-de-transporte-por-aplicativo-e-agredido-em-assalto-no-bairro-da-fazenda-grande-em-salvadorvideo.ghtml>>. Acesso em: 28 jun. 2020.

GAIA, Fausto Siqueira. **Uberização do Trabalho.** São Paulo, SP: Lumen Juris, 2019, p. 217.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro:** Contratos e atos unilaterais. 16. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

ISAAC, Mike. **How Uber got lost.** Disponível em: <<https://www.nytimes.com/2019/08/23/business/how-uber-got-lost.html>>. Acesso em: 29 jun. 2020.

LEITE, Carlos Henrique Bezerra. **Curso de direito do trabalho.** 11.ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019, p. 275.

MARTINEZ, Luciano. **Curso de Direito do Trabalho.** 10. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

MITSUTAKE, Yugo. **Vínculo empregatício entre a Uber e o motorista de aplicativos.** Uberlândia: 2020. 49 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito). Universidade Federal de Uberlândia.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJ-SP). **Apelação Cível nº 1034896-11.2017.8.26.0114.** Relator: Renata Oliva Bernardes De Souza. Diário da Justiça Eletrônico. Campinas, 16/03/2018. Disponível em: <<http://www.dje.tjsp.jus.br/cdje/consultaSimples.do?cdVolume=12&nuDiario=2535&ccdCaderno=18&nuSeqpagina=2034>>. Acesso em: 25 jun. 2020.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJ-SP). **Sentença nº 1088769-31.2018.8.26.0100.** Juiz: Gustavo Coube de Carvalho. Diário da Justiça Eletrônico. São Paulo, 06/05/2019. Disponível em: <<http://www.dje.tjsp.jus.br/cdje/consultaSimples.do?cdVolume=13&nuDiario=2802&ccdCaderno=12&nuSeqpagina=661>>. Acesso em 25 jun. 2020.

SÃO PAULO. Tribunal do Trabalho do Estado de Campinas/SP (TRT 15ª Região). **Sentença nº 0011594-77.2017.5.15.0032.** Juiz: Bruno da Costa Rodrigues. Diário da Justiça Eletrônico. Campinas, 14/05/2019. Disponível em: <<https://pje.trt15.jus>>.

br/consultaprocessual/detalhe-processo/00115947720175150032>. Acesso em: 29 jun. 2020.

SILVA, Nilson Amaral. **A responsabilidade civil do empregador nos acidentes de trabalho**. Juiz de Fora: 2012. 64 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito). Universidade Presidente Antônio Carlos – UNIPAC.

UBER. **Guia para usar a Uber**. Disponível em: <<https://help.uber.com/riders/section/guia-para-usar-a-uber?nodeId=5a9e5cd6-88f4-4597-b29a-4feb67d407c2>>. Acesso em: 25 jun. 2020.

_____. **Requisitos para os motoristas parceiros**. Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/>>. Acesso em: 28 jun. 2020.

_____. **Segurança dos Motoristas**. Disponível em: <<https://www.uber.com/br/pt-br/safety/>>. Acesso em: 29 jun. 2020.