



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
FACULDADE DE DIREITO
DEPARTAMENTO DE DIREITO PRIVADO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

FRANCISCO JONAS BRAGA BANDEIRA

**UBERIZAÇÃO E O TRANSPORTE REMUNERADO PARTICULAR INDIVIDUAL DE
PASSAGEIROS: UMA ANÁLISE CRÍTICA SOB A ÓTICA DO DIREITO SOBRE O
DESLIGAMENTO AUTOMÁTICO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS DIGITAIS
NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA**

FORTALEZA

2019

FRANCISCO JONAS BRAGA BANDEIRA

UBERIZAÇÃO E O TRANSPORTE REMUNERADO PARTICULAR INDIVIDUAL DE
PASSAGEIROS: UMA ANÁLISE CRÍTICA SOB A ÓTICA DO DIREITO SOBRE O
DESLIGAMENTO AUTOMÁTICO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS DIGITAIS
NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA

Monografia apresentada à Coordenação
do Curso de Graduação em Direito da
Universidade Federal do Ceará, como
requisito parcial à obtenção do Título de
Bacharel em Direito.

Orientador(a): Prof. Dr. Beatriz Rego
Xavier

FORTALEZA

2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

B165u Bandeira, Francisco Jonas Braga.

Uberização e o Transporte Remunerado Particular Individual de Passageiros : Uma Análise Crítica sob A Ótica do Direito sobre o Desligamento Automático dos Motoristas de Aplicativos Digitais no Município de Fortaleza / Francisco Jonas Braga Bandeira. – 2019. 85 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Direito, Curso de Direito, Fortaleza, 2019.
Orientação: Profa. Dra. Beatriz Rego Xavier.

1. Uberização. 2. Plataforma digital. 3. Vínculo empregatício. 4. Prestador autônomo. I. Título.

CDD 340

FRANCISCO JONAS BRAGA BANDEIRA

UBERIZAÇÃO E O TRANSPORTE REMUNERADO PARTICULAR INDIVIDUAL DE
PASSAGEIROS: UMA ANÁLISE CRÍTICA SOB A ÓTICA DO DIREITO SOBRE O
DESLIGAMENTO AUTOMÁTICO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS DIGITAIS
NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA

Monografia apresentada à Coordenação
do Curso de Graduação em Direito da
Universidade Federal do Ceará, como
requisito parcial à obtenção do título de
Bacharel em Direito. Área de
concentração: Direito do Trabalho.

Aprovada em: ___/___/_____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Beatriz Rego Xavier (Orientadora)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Solonildo Almeida da Silva
Instituto Federal do Ceará (IFCE)

Msc. Vanessa de Lima Marques Santiago Sousa
Universidade Federal do Ceará (UFC)

A Deus.

A meus pais, Gerardo e Francisca.

A meus irmãos, Antônia, Aila, Socorro e João Paulo.

AGRADECIMENTOS

A Deus, em primeiro lugar, que me deu força, coragem, perseverança e sabedoria para superar cada obstáculo que surgiu ao longo da minha vida estudantil.

À minha família, que me proporcionou o apoio necessário, principalmente à minha mãe Francisca Gomes Braga Bandeira que não mediu esforços para criar a mim e aos meus queridos irmãos.

À Casa do Estudante do Ceará que me acolheu durante esse tempo. Deu-me o suporte necessário para que pudesse obter êxito nos estudos, além de ensinar a tornar-me um cidadão mais proativo e responsável. E ainda me possibilitou conquistar grandes amizades, as quais levarei para a vida inteira.

A todos os colegas e amigos em geral. Em especial, aos amigos queridos da faculdade, que percorreram juntamente comigo os caminhos do saber jurídico até a tão esperada formação.

Aos queridos professores, que se dedicaram em transmitir seus conhecimentos, possibilitando as ferramentas necessárias para obtermos uma formação profissional de grande qualidade. Em especial a minha orientadora, Beatriz Rego Xavier, que com sua paciência e maestria me proporcionou a ajuda necessária para concluir este trabalho.

Aos servidores técnicos administrativos e terceirizados da faculdade que com seus trabalhos ajudam a gerar o funcionamento adequado de um ambiente acadêmico.

À todos, que com sua presteza, atenção e apoio me ajudaram nesta caminhada, meu muito obrigado!

Como diz um trecho da música A Estrada - Cidade Negra: “Você não sabe o quanto eu caminhei pra chegar até aqui...” mas aqueles que conhecem um pouco da minha história entendem perfeitamente a sensação que estou sentindo neste momento.

“Que todos os nossos esforços estejam sempre focados no desafio à impossibilidade. Todas as grandes conquistas humanas vieram daquilo que parecia impossível.”

(Charles Chaplin)

RESUMO

O trabalho tem como objetivo analisar a relação de trabalho constituída entre o motorista de transporte remunerado individual privado de passageiros e as empresas Uber e 99. Para tanto, é feito, antes, uma breve explanação sobre a Uberização (termo criado para designar o modelo de atividade desenvolvida pela Uber), falando de seu surgimento, seu funcionamento, sua regulamentação no Brasil e, mais especificamente, na cidade de Fortaleza; e de seu relacionamento com passageiros e motoristas. Após isso, faz-se uma análise da relação estabelecida entre o motorista e a empresa no âmbito do Direito do Trabalho, verificando a possibilidade de existência de vínculo empregatício na relação contratual. Busca-se, nessa questão, ponderar argumentos contrários ao reconhecimento do vínculo, tomando como base o Princípio da Primazia da Realidade. Em seguida é verificado o desfazimento contratual da supracitada relação no âmbito cível, analisando o modo irregular de como os motoristas são desligados da plataforma digital, e de como isso ferir dispositivos legais e, inclusive, garantias fundamentais, como o direito ao contraditório e à ampla defesa. Conclui-se que o modelo de trabalho o qual é submetido o motorista e o modo como é desfeito seu contrato pela empresa colocam em risco os direitos dos trabalhadores, cabendo aos operadores do Direito Brasileiro o desafio de encontrarem fórmulas jurídicas que possibilitem resguardar direitos essenciais à dignidade do trabalhador, no caso em questão, a do motorista. Para atingir o objetivo proposto, foi realizada uma pesquisa bibliográfica relacionada ao tema, como livros, artigos, notícias, decisões judiciais e legislação relacionada ao assunto. Além disso, foi realizado entrevistas com motoristas que foram excluídos dessas plataformas digitais, de forma a ilustrar os fatos discutidos ao longo do trabalho.

Palavras-chave: Uberização. Plataforma digital. Vínculo empregatício. Prestador autônomo.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to analyse the employment relationship between the private passenger driver and the companies Uber and 99. For that, a brief explanation about uberisation (a term created to refer to the business model developed by Uber) is made, speaking of its emergence, its operation, its regulation in Brazil and, more specifically, in the city of Fortaleza; and its relationship with passengers and drivers. After that, an analysis is made of the relationship established between the driver and the company in the scope of Labour Law, verifying the possibility of employment relationship in this contractual relation. In this matter, we try to ponder arguments against the recognition of the bond based on the Principle of the Primacy of Reality. The contractual termination of the aforementioned relationship in the civil scope is then verified, analysing the irregular way in which drivers are disconnected from the digital platform, and how this violates legal provisions and even fundamental guarantees, such as the right to adversarial proceedings and the right to a fair hearing. It is concluded that the working model which the driver is subjected to and the way in which his contract is terminated by the company put workers' rights at risk, and it is up to Brazilian Law professionals to find legal formulae that allow them to safeguard essential rights to the dignity of the worker, in this particular case, that of the driver. In order to achieve the purposed goal, a bibliographic research was carried out in books, articles, news, judicial orders and legislation related to the subject. In addition, interviews were conducted with drivers who were excluded from these digital platforms, in order to illustrate the facts discussed throughout this paper.

Keywords: Uberisation. Digital platform. Employment relationship. Autonomous provider.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Destino do passageiro da 99.....	30
Figura 2 – Destino do passageiro da Uber.....	30
Figura 3 – Modo de pagamento da 99.....	32
Figura 4 – Contrato da Uber.....	44
Figura 5 – Contrato da 99.....	44
Figura 6 – Foto de perfil do motorista.....	54
Figura 7 – Cancelamento da corrida efetuado pelo motorista.....	56
Figura 8 – Mensagem de quando é desligado da plataforma.....	71

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ART.	Artigo
ADPF	Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental
CCB/2002	Código Civil Brasileiro de 2002
CDC/1990	Código de Defesa do Consumidor de 1990
DF	Distrito Federal
MEI	Microempreendedor Individual
p.	Página
PGR	Procuradoria Geral da República
RE	Recurso Extraordinário
TJ	Tribunal de Justiça
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Supremo Tribunal de Justiça
UBER	Tradução do inglês: “o melhor”

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 UBERIZAÇÃO	15
2.1 A economia do compartilhamento: O que significa e os seus propósitos iniciais	15
2.1.1 O surgimento das empresas de economia compartilhada com fins lucrativos e o conseqüente desvirtuamento dos propósitos iniciais	17
2.2 O surgimento do Uber e de outras plataformas digitais	19
2.2.1 Uber	19
2.2.2 99pop	20
2.2.3 Cabify	21
2.2.4 Outros	21
2.3 A polêmica com os taxistas	22
2.4 Da necessidade da regulamentação do UBER e de outras plataformas digitais	23
2.4.1 Da regulamentação no Brasil: Lei Federal nº 13.640 de março de 2018	24
2.4.2 Da regulamentação no Município de Fortaleza: Lei Municipal 10.751 de 08 de junho de 2018	27
2.5 Do funcionamento do aplicativo UBER e 99pop	31
2.5.1 Do cadastramento do passageiro e do motorista na plataforma digital ...	32
2.5.2 Do funcionamento do sistema de reputação	33
2.6 Das formas de desligamento do motorista	35
2.6.1 Histórias de desligamento da plataforma relatada por motoristas da cidade de Fortaleza	38
3 O CONTRATO ESTABELECIDO ENTRE AS EMPRESAS QUE ATUAM COMO PLATAFORMA DIGITAL E OS MOTORISTAS DE TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS	42
3.1 O artigo 3º da CLT e seus pressupostos que configuram o vínculo empregatício	45
3.1.1 A relação contratual vista sob a ótica da empresa	48
3.1.2 A relação contratual vista sob a ótica do princípio da primazia da realidade	51
3.2 A relação contratual vista sob a ótica do Direito Civil	60
3.2.1 Da quebra contratual por rescisão	65

3.2.2 Da quebra contratual por resolução	67
3.3 Da afetação ao princípio da ampla defesa e do contraditório	70
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	74
REFERÊNCIAS	76
APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO A SER FEITO AO MOTORISTA DE TRANSPORTE REMUNERADO PARTICULAR INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS DO MUNICÍPIO DE FORTALEZA QUE FOI DESLIGADO PELA PLATAFORMA DIGITAL DA EMPRESA UBER OU 99	83
ANEXO A – TERMO DE CONSENTIMENTO	84

1 INTRODUÇÃO

Com o advento das tecnologias, como a internet e os aplicativos, começou-se haver uma mudança drástica na sociedade, principalmente no que diz respeito à comunicação. Essas ferramentas digitais possibilitaram as pessoas relacionarem-se de diferentes formas, como realizar uma simples conversa com um amigo ou algum parente por meio de programas digitais, comprar algum produto pela internet, ou compartilhar informações e ideias. Enfim, esses dispositivos eletrônicos possibilitam realizar uma prestação de serviços nunca antes imaginados.

É nesse contexto que surgem as chamadas empresas de Economia do Compartilhamento. São empresas que atuam por meio de uma plataforma digital e oferecem serviços a um público que se conecta com a empresa através de um aplicativo instalado em seu smartphone. Os serviços são realizados por prestadores que também se cadastram na plataforma da empresa, sendo que esta cobra um percentual do dinheiro ganho por quem prestou o serviço.

Uma dessas empresas digitais é a UBER, empresa que trabalha com o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros que se utiliza de equipamentos eletrônicos e, por meio da internet, conecta passageiros à motoristas. Essa empresa já está operando em diversas cidades brasileiras, dentre as quais está a cidade de Fortaleza.

Para além da questão inovadora de prestação de serviços que essas empresas passaram a realizar, elas acabaram por criar uma forma de modalidade contratual em que as normas trabalhistas não conseguem alcançar a relação estabelecida entre elas e os prestadores de serviços que se cadastram na plataforma.

O resultado disso é que pessoas, muitas delas desempregadas, se cadastraram nessas empresas e passaram a realizar os serviços oferecidos por elas aos seus clientes, chegando por vezes a trabalharem com carga horária excessiva e sem terem uma mínima garantia dos direitos assegurados pela CLT e demais normas trabalhistas.

Isso é o que ocorre na empresa UBER, a qual contrata motoristas para levar passageiros que se cadastram em sua plataforma digital e não assume nenhuma responsabilidade trabalhista em relação a esses motoristas contratados.

Esse trabalho, portanto, tem por objetivo analisar os eventuais prejuízos que essa nova modalidade de serviço geram aos trabalhadores que estão atuando

nessas plataformas digitais.

Apesar de haver ainda pouco material bibliográfico a ser explorado a respeito do assunto aqui abordado, esse trabalho apoiou-se em uma minuciosa pesquisa realizada em artigos científicos, livros, dissertações e reportagens publicadas nos últimos cinco anos, bem como fez uso da legislação pertinente, como a consolidação das leis trabalhistas (CLT), o Código Civil de 2002, a Lei Federal 13.640/2018 e a Lei Municipal de Fortaleza 10.751/2018. Além disso, foi realizada uma pesquisa de campo para averiguar e ilustrar a problemática abordada em relação aos motoristas que foram desligados da plataforma digital por supostamente terem infringido alguma regra estabelecida pela empresa.

Por uma questão didática, o trabalho foi dividido em dois capítulos.

No primeiro capítulo, fala-se sobre a Economia do Compartilhamento, explicando como surgiu, sua intenção e seu desvirtuamento dos objetivos iniciais. Em seguida é falado do surgimento do UBER, buscando entender sua ascensão, a polêmica com os taxistas, sua regulação na cidade de Fortaleza e sua relação com os motoristas e com os passageiros.

Depois fala-se do funcionamento dos aplicativos do UBER e do 99, mostrando como se dá o cadastramento dos motoristas e de seus passageiros, e em seguida comenta-se sobre o sistema reputação, sistema de avaliação que ocorre entre as pessoas que utilizam a plataforma digital. E é concluída essa primeira parte falando de como ocorre o desligamento dos motoristas, mostrando, logo depois, alguns casos de exclusão, coletados por meio de entrevistas realizadas com motoristas que trabalhavam nessas plataformas digitais no Município de Fortaleza.

No segundo capítulo, analisa-se a figura do contrato e os moldes de sua inserção no ordenamento jurídico brasileiro. Para isso busca-se compreender melhor, à vista do direito, a relação de trabalho estabelecida entre o motorista e a empresa administradora da plataforma digital.

Para tanto é falado um pouco dos pressupostos que regem a relação contratual empregatícia. Em seguida é analisado, sob o ponto de vista da empresa e do princípio da primazia da realidade, se a relação estabelecida entre a empresa e o motorista configuraria vínculo empregatício. Para isso serão mostrados alguns julgados que coadunam com o ponto de vista tanto da empresa quanto do princípio especificado acima.

Depois, será analisado a relação contratual sob a ótica do Direito Civil, verificando se há alguma inobservância no que diz respeito ao desfazimento

contratual realizado por parte da empresa, seja por rescisão, seja por resolução. E esse capítulo é finalizado com a verificação, à luz da Constituição Federal de 1988, sobre uma possível afetação aos Princípios do Contraditório e da Ampla defesa, na medida que o motorista é desligado sem ter qualquer oportunidade de se explicar do motivo que levou ao seu desligamento da plataforma digital.

Ao final desse trabalho, amparado em tudo que já foi apontado, são feitas as considerações finais sobre a problemática levantada, e conclui com uma reflexão sobre o desafio do Direito para resguardar direitos dos trabalhadores diante desse modelo de relação de trabalho estabelecido pela empresa UBER, o qual ameaça por fim as normas trabalhistas à medida que esse tipo de relação é replicado para outras atividades econômicas.

2 UBERIZAÇÃO

Uberização é o termo dado à atividade econômica que se baseia no modelo de atividade desenvolvida pela empresa UBER.

O crescimento meteórico dessa empresa se tornou o exemplo de modelo de negócios, em que empregados são substituídos por parceiros e gerentes por sistemas de reputação.

A empresa Uber deu visibilidade a um novo passo na subsunção real do trabalho, envolvendo atualmente milhões de trabalhadores pelo mundo e que tem possibilidades de generalizar-se pelas relações de trabalho em diversos setores.

Atualmente, olhando apenas para o Brasil, motoristas, motofretistas, caminhoneiros, esteticistas, operários da construção civil, trabalhadores do setor de limpeza, babás, assim como advogados, médicos, professores, entre outros, contam com aplicativos que possibilitam a uberização de seu trabalho. O mercado de trabalho em geral agora é permeado por um espaço virtual de compra e venda de trabalho. (ABÍLIO, 2017)

A Uberização portanto representa um grande anseio do empreendedor capitalista: conseguir os bônus do labor humano sem ter que arcar com seus ônus, ou seja, conseguir a integralidade de seu lucro, sem que nenhum desses trabalhadores esteja protegido pelo vínculo empregatício. (BABOIN, 2017)

Parte desse modelo será discutido nesse trabalho. Para tanto faz-se necessário antes realizar uma explanação sucinta dos aspectos que levaram a expansão desse modelo de atividade econômica, para que se possa entender a posteriori a análise pretendida no presente trabalho.

2.1 A economia do compartilhamento: O que significa e os seus propósitos iniciais

Ao final do século XX e início do presente, a internet tornou-se uma realidade para boa parte da humanidade, e os seus efeitos podem ser observados na alteração do cotidiano das pessoas.

Nos últimos anos o número de usuários da internet aumentou significativamente e, paralelamente a isso, houve uma generalizada dispersão de dispositivos eletrônicos, como notebooks, tablets, smartphones e de inúmeros aplicativos que quase sempre podem ser “baixados” pela internet. Isso possibilitou

que houvesse, cada vez mais, um intenso compartilhamento de informações, ideias e conhecimento, além de possibilitar o surgimento de uma gama de serviços nunca antes imaginados. (MACHADO; MARTINS; NASCIMENTO, 2017)

Para se ter uma boa noção disso, atualmente, a 29ª Pesquisa Anual de Administração e Uso de Tecnologia da Informação nas empresas, encabeçada pela FGV – Fundação Getúlio Vargas de São Paulo, divulgada em 2018, fez um levantamento de que o Brasil superou a marca de um smartphone por habitante e que, até a metade deste ano, chegará a quantidade de 306 milhões de dispositivos portáteis em uso.

É nesse contexto que surgem as chamadas empresas de Economia do Compartilhamento. Inicialmente era composta por empresas sem fins lucrativos que exprimiria a capacidade humana de cooperação, não apenas entre pessoas que se conhecem, mas de forma anônima, impessoal e massificada. Tinham portanto a ideia de aproximarem as pessoas por meio de grupos digitais em que poderiam compartilhar necessidades e interesses mútuos, como oferecer uma carona, partilhar assessórios domésticos ou recepcionar um estrangeiro em sua casa. E isso tudo acertado por meio de um aplicativo instalado no seu smartphone que se conecta a uma determinada plataforma digital.

A economia do compartilhamento foi impulsionada por empolgantes novas tecnologias. A facilidade com a qual indivíduos, até mesmo estranhos, podem agora se conectar, trocar e compartilhar informações, e cooperar é realmente transformadora. (SCHOR, 2017, p. 39)

Segundo SCHOR (2017), as atividades da economia do compartilhamento se dividem em quatro categorias amplas: recirculação de bens, uso expandido de bens duráveis, troca de serviços, e compartilhamento de bens produtivos.

Para Botsman (2011), os princípios e as premissas que cercam a economia compartilhada podem ser resumidos também em quatro pilares, quais sejam: a disponibilização de recursos tangíveis ou intangíveis para o engajamento social; a capacidade ociosa dos produtos ou dos serviços, subutilizados e com potencial de compartilhamento; a crença no bem comum para os indivíduos; e a confiança entre estranhos baseada na reputação dos envolvidos.

Magri, por sua vez, diz que a Economia do Compartilhamento possibilita gerar os seguintes benefícios: **reduzir o trânsito nas cidades** quando deixamos de comprar um carro, usamos sistemas de bicicletas compartilhadas, pegamos caronas

com o vizinho ou quando compartilhamos um carro com todo o bairro; **diminuir o lixo produzido nas cidades**, quando deixamos de comprar coisas e passamos a compartilhá-los. No entanto, o que chama mais a atenção dentre os benefícios, além dos ambientais na economia colaborativa, é **o surgimento do senso de comunidade entre as pessoas**. (MAGRI, 2019)

São exemplos de empresas sem fins lucrativos da Economia do Compartilhamento a Wikipédia e os softwares livres. Outros exemplos de empresas sem fins lucrativos foram a Zimride, empresa de compartilhamento de caronas em que pessoas ofereciam caronas para quem iria para o mesmo destino ou o mesmo sentido da cidade, e o Couchsurfing, empresa de compartilhamento de casas, em que as pessoas receberiam hóspedes de outros lugares. Um das regras do Couchsurfing, era de que não envolvia dinheiro. (SLEE, 2017)

2.1.1 O surgimento das empresas de economia compartilhada com fins lucrativos e o consequente desvirtuamento dos propósitos iniciais

Com o passar do tempo, esses sentimentos altruístas idealizados pelos mentores das plataformas digitais foram cedendo espaço para a entrada de dinheiro como recompensa pela gentileza prestada, desvirtuando assim a ideia inicial. Dessa forma passaram a surgir as empresas com fins lucrativos, quase todas sediadas no Vale do Silício (EUA), a conhecida meca das novas tecnologias e povoada por startups. (CARIBÉ, 2017)

Elas começaram a cobrar um percentual do dinheiro ganho por quem prestou o serviço e, em pouco tempo, passaram algumas delas a ficarem milionárias.

Uma dessas empresas é a UBER, plataforma digital que busca facilitar o transporte de pessoas em grandes cidades. Os passageiros, por meio de um aplicativo para telefones celulares, se conectam com a plataforma que envia os prestadores (os motoristas). Para isso os usuários se cadastram previamente na plataforma digital, fornecendo dados pessoais e um número de cartão de crédito válido. Os motoristas também precisam se cadastrar, além de terem que utilizar apenas carros em bom estado de conservação e limpeza.

Dois fatores parecem ser os grandes responsáveis por esse fenômeno. O primeiro e mais intuitivo é a existência de plataformas digitais que proporcionam maior exposição e disponibilidade de bens e serviços em larga escala; o segundo é a possibilidade de se usufruir de bens e serviços a um custo reduzido e sem a

necessidade de adquiri-los. (MENEGUETTI, 2017)

Para Botsman, a economia compartilhada se transformou em um verdadeiro modelo econômico, sendo possível relacioná-la a três sistemas. O primeiro é denominado de Sistema de Produtos e Serviços. Este é relacionado ao uso, no qual as pessoas pagam pelo benefício gerado por um produto ou serviço, sem possuí-lo definitivamente (BOTSMAN, 2011). O segundo sistema seria o de Mercado de Redistribuição, relacionado às redes sociais (físicas ou virtuais) que possibilitam a redistribuição de mercadorias e produtos usados. Os objetos desnecessários em um lugar passam a ser direcionados a outro onde encontram utilidade. (BOTSMAN, 2011). E o terceiro, chamado de Sistema de Estilo de Vida Colaborativo, corresponde ao grupo de pessoas com interesse comum na troca de ativos não tão tangíveis, como, por exemplo, o tempo, o espaço, as habilidades e o próprio dinheiro. Trocas que ocorrem em nível local e mundial na medida em que a internet possibilita a coordenação, redução e transcendência dos limites físicos. (BOTSMAN, 2011).

O mais impressionante é que estas empresas-plataforma estão entre as mais poderosas do mundo atual, sem que para isso, precisem deter patrimônio, propriedades, estoques, almoxarifado, frota de caminhões, máquinas ou custosas instalações. (SLEE, 2017)

Para Oswaldo Oliveira, estudioso em economia na web, estamos vivendo uma revolução sem precedentes na história humana. “Daqui a cinco anos, com tantas alterações na forma de consumir e trabalhar, não vamos reconhecer o mundo da forma como existe hoje” (OLIVEIRA, apud NOVAIS, 2015, p. 3).

Críticos porém denunciam que as empresas com fins lucrativos estariam, supostamente, voltadas ao autointeresse econômico e não ao compartilhamento, além de explorarem a força de trabalho dos prestadores de serviços e burlarem as proteções trabalhistas.

Meu impulso central para escrever este livro foi um sentimento de traição: o que havia começado como um apelo à comunidade, às conexões interpessoais, à sustentabilidade e ao compartilhamento, tornou-se o playground de bilionários, de Wall Street e de capitalistas de risco, que cada vez mais expandem seus valores de livre mercado sobre nossas vidas. A promessa de um caminho humano para o mundo corporativo é, ao contrário do que possa parecer, uma forma mais agressiva de capitalismo, com desregulação, novas formas de consumismo e uma nova onda de trabalho precarizado. (SLEE, 2017, p. 285)

Para Schor, nas empresas sem fins lucrativos são abundantes histórias comoventes que surgem sobre novas amizades entre pessoas que participaram do

compartilhamento, ao passo que a maioria das plataformas com fins lucrativos não conseguem oferecer laços sociais duráveis. (SCHOR, 2017)

O fato é que a Economia do Compartilhamento é hoje formada predominantemente por organizações comerciais, e não por organizações sem fins lucrativo. Portanto o compartilhamento com comportamento altruísta e impulsos generosos de outrora deu lugar à formação de gigantes corporativos que em nada se aproximam de suas versões originais. Isso tem levado inclusive ao questionamento de que a economia do compartilhamento talvez não seja o nome correto a ser usado para descrever esta nova onda de negócios (SLEE, 2017)

2.2 O surgimento do Uber e de outras plataformas digitais

Abaixo é falado, de forma sucinta, sobre o surgimento de algumas plataformas digitais que atuam em Fortaleza no serviço de transporte remunerado de passageiros previamente cadastrados em seus aplicativos.

2.2.1 Uber

O aplicativo de transporte mais usado no Brasil foi fundado em 2009. De acordo com informações disponíveis no site da empresa, seus criadores foram os engenheiros Travis Kalanick e Garrett Camp. Ambos eram amigos e estavam participando de um evento de tecnologia em Paris quando tiveram a ideia de criar o UBER.

Durante a estadia na cidade eles estavam com dificuldades de encontrar um táxi. Foi quando tiveram a ideia de juntar o conceito de motoristas particulares, algo antes muito caro, com a de táxi. Uma espécie de serviço de motoristas particulares compartilhados. (HISTÓRIA..., 2018)

Quando retornaram para a cidade que moravam, São Francisco, começaram a montar o projeto. O aplicativo que informava a localização do passageiro através do GPS e estava disponível para iPhone e Android foi oficialmente lançado em Julho de 2009.

Em junho de 2010 a startup recebeu seu primeiro financiamento de risco. Na época a plataforma funcionava apenas com carros de luxo. Depois, no início de 2011, arrecadou mais de US\$ 11,5 milhões e, com isso, pode expandir seus serviços para Nova York; pouco tempo depois disso, introduziu o serviço em outras grandes

idades americanas. A primeira cidade fora dos EUA a receber o serviço foi Paris. (MELO, 2015)

Em 2012 foi criado o UberX, serviço que permite qualquer proprietário de veículo a virar motorista, e foi a partir deste ponto que o crescimento da startup “bombou”. (MELO, 2015)

Atualmente a Uber está avaliada em mais de 60 bilhões de dólares. Conforme levantamento realizado no sítio da empresa, a companhia emprega mais de 18 mil funcionários e possui mais de 3 milhões de motoristas parceiros dirigindo em mais de 700 cidades espalhadas por 65 países. Só no ano de 2017 realizou mais de 5 bilhões de viagens, mais que o dobro do registrado em 2016, atendendo a mais de 75 milhões de usuários. (HISTÓRIA..., 2018)

No Brasil estreou suas atividades em 2014, inicialmente no Rio de Janeiro, expandindo-se logo em seguida respectivamente para São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. Hoje a empresa está presente em mais de 100 cidades brasileiras, e conta com mais de 500 mil motoristas parceiros atendendo a mais de 20 milhões de usuários. (PROCHNO, 2018)

Em Fortaleza o serviço de transporte particular da Uber passou a operar a partir das 14h do dia 29 de abril de 2016. A capital cearense foi a 11ª cidade no Brasil e a 3ª (terceira) no Nordeste a receber o aplicativo. (SOBRAL, 2016)

2.2.2 99pop

Ela foi fundada em 2012 pelos engenheiros brasileiros Ariel Lambrecht, Renato Freitas e Paulo Veras. Durante uma viagem para a Alemanha, um dos fundadores descobriu os apps para táxi. Começou o projeto em agosto de 2012. (HISTÓRIA..., 2018)

No início a 99 trabalhava exclusivamente com táxi, a 99 táxis. Logo, criaram a 99Pop, voltada para motoristas particulares.

Em Janeiro de 2017, a empresa recebeu investimentos da Didi Chuxing, empresa chinesa de transporte. O investimento milionário aumentou o poder econômico da empresa, que abriu mais de 250 vagas em um curto espaço de tempo. (HISTÓRIA..., 2018)

Em Maio de 2017, o fundo de investimento da SoftBank investe US\$100 milhões de dólares na empresa. E ao final do ano, a 99 já tinha um corpo de 400 trabalhadores. (CUNHA, 2018)

A 99 foi o primeiro Unicórnio brasileiro. Apelido dado a uma empresa startup que é avaliada em mais de um bilhão de dólares, valor pelo qual ela foi vendida para os chineses da Didi. Compra essa que foi anunciada em janeiro de 2018. (HISTÓRIA..., 2018)

2.2.3 Cabify

A Cabify nasceu na Espanha em 2011. Seu fundador foi o empresário Juan de Antônio. Durante suas viagens para Ásia e América Latina, ele encontrava muitas dificuldades pelo preço de táxi. Ele buscava negociar o preço das corridas com os motoristas, para que eles não usassem o taxímetro. (HISTÓRIA..., 2018)

O protótipo da Cabify começou a atuar em Madrid e Barcelona, na Espanha. Logo, investidores dos Estados Unidos entraram no negócio. Em cerca de 6 semanas após seu lançamento, a Cabify contava com 20 mil usuários e 3 mil corridas realizadas. (HISTÓRIA..., 2018)

Em 2012, a Cabify chegou no lugar onde foi inspirada, a América Latina. A Cabify foi um sucesso no continente americano, tanto que 80% do seu faturamento provém de lá. (HISTÓRIA..., 2018)

No início o foco da Cabify era exclusivamente carros mais luxuosos, mais caros que táxi, mas em junho de 2013 foi lançado o Cabify Lite, com carros menos luxuosos e preços menores que o táxi. E em Abril de 2014, a Cabify já contava com 100.000 downloads. (HISTÓRIA..., 2018)

A intenção da Cabify não é exatamente concorrer com a Uber e a 99. Na verdade, o app espanhol tem um público mais específico, pessoas de classes sociais mais altas. Tanto que a lista de carros que podem usar a plataforma é mais limitada. E eles só aceitam corridas em cartão. (HISTÓRIA..., 2018)

Essa plataforma passou a atuar em algumas cidades do Brasil em 2016, mas só recentemente passou a atuar em Fortaleza, mais especificamente em maio de 2019. (APLICATIVO..., 2019)

2.2.4 Outros

No Brasil atuam ainda outras plataformas de menor alcance em relação às três anteriores. Eis algumas delas: Há a Bora Cariri, do Ceará; a CabiCar, app lançado há poucos dias em Campinas; a Me leva agora, também de Campinas; a

Madame Drive, de Manaus, com a proposta de ser 100% voltado a mulheres; a Mobi Driver, também no Amazonas; a Driver BR, de Bauru, no interior de São Paulo; a Servos, de Fortaleza; a Brazil Go, de Vitória, a Cariacica e a Colatina, das cidades do Espírito Santo; a Urbano Norte, de Rondônia; e a Mova, da Bahia. (WAKKA, 2018)

Neste trabalho daremos um enfoque maior à UBER, devido ao modo agressivo e rápido pelo qual a empresa chegou ao país, se tornando o exemplo mais emblemático dessa atividade econômica.

2.3 A polêmica com os taxistas

A Uber, quando passou a atuar no Brasil, encontrou um cenário de grande insatisfação em relação a qualidade e ao custo do transporte público coletivo, ao mesmo tempo que a população não detinha opção de escolha no transporte remunerado individual em virtude do monopólio público dos taxistas.

De um lado a empresa trouxe uma alternativa para usuários que passaram a contar com um serviço de preço mais acessível que o táxi, e também possibilitou a muitos desempregados a oportunidade de adquirirem uma renda como motorista. Do outro lado estavam os taxistas que acostumados ao monopólio do serviço se viram vulneráveis e ameaçados por uma concorrência até então inexistente. (SALMAN, 2018)

No Brasil os táxis movimentam R\$ 15 bilhões de reais. Com um mercado cativo e de licenças controladas, o modelo de negócio não era forçado a melhorar. Com o surgimento dos aplicativos de transporte inevitavelmente os taxistas foram gravemente afetados (NOVAIS, 2015)

Desde que a empresa Uber começou a ganhar território no Brasil, os sindicatos de taxistas movimentaram o Judiciário com várias ações, pleiteando a interrupção da prestação do serviço, enquanto motoristas da empresa Uber buscaram o auxílio judicial para que o trabalho prestado fosse protegido. (GUERRA, 2018)

Diante disso juízes passaram a tomar decisões favoráveis à Uber. Esse foi o caso, por exemplo, do juiz Roberto Ferreira Facundo, da 29ª Vara Cível de Fortaleza, que julgou improcedente a ação ajuizada pelo sindicato dos taxistas contra a Uber. Ele julgou a ação no sentido da preservação dos princípios da livre concorrência, livre iniciativa, liberdade de trabalho e em atenção às disposições do Marco Civil da Internet. (GUERRA, 2018)

Vale observar que o transporte público no Brasil é de titularidade estatal, e é prestado mediante delegação às empresas concessionárias ou permissionárias. A Lei de Mobilidade Urbana divide o transporte urbano em coletivo ou individual e em público ou privado. Parte dos doutrinadores classifica o Táxi como transporte individual público. Nesse sentido, o serviço prestado pela Uber não poderia se inserir na mesma categoria dos Táxis, uma vez que não há publicidade na prestação, fazendo com que as medidas usualmente aplicáveis a esses tornem-se inapropriadas se pensadas para o Uber. O caráter público do Táxi se caracteriza pelo fato de que qualquer cidadão na rua pode sinalizar e usufruir da prestação, enquanto o Uber requer uma solicitação prévia pelo aplicativo de celular para que o serviço possa ser disponibilizado. (GUERRA, 2018)

O fato é que com as decisões favoráveis, a empresa UBER veio ganhando território no Brasil, principalmente, em virtude do fato de a natureza do serviço prestado não se confundir com a dos Táxis, além de ter amparo na Constituição Federal, consubstanciado nos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência. (GUERRA, 2018)

Não obstante as crescentes vitórias da empresa Uber, faltava, de fato, uma regulamentação da atividade voltada para o serviço nos moldes próprios da natureza privada. O transporte, mesmo que particular, precisava de diretrizes e fiscalização do Poder Público, a fim de evitar arbitrariedades e inseguranças, além de garantir uma correta incidência tributária e reconhecimento de direitos trabalhistas, se for o caso. (GUERRA, 2018)

2.4 Da necessidade da regulamentação do UBER e de outras plataformas digitais

O transporte público baseia-se no acesso amplo e irrestrito pelos cidadãos que, livremente, podem se valer do meio para deslocamentos na cidade. Por outro lado, o transporte particular tem em si a limitação dos passageiros, visto que não é qualquer pessoa em qualquer lugar que pode usufruir da prestação de serviço. No caso dos aplicativos de celular, o usuário deve requerer a viagem de maneira prévia pelo seu aparelho, informando trajeto e forma de pagamento, ou seja, apenas quem detiver o telefone móvel e o respectivo aplicativo poderá fazer uso da atividade. Assim, conclui-se que o UBER não tem, no momento, natureza pública, limitando o acesso às pessoas que preenchem os requisitos, como um típico serviço

de motorista particular. (GUERRA, 2018)

Vale ressaltar, no entanto, que a ausência de regulamentação jurídica sobre a atividade exercida por essas empresas digitais deixaria vulneráveis tanto motoristas colaboradores como usuários, principalmente por estarem diante de uma empresa que se diz apenas conectar motoristas parceiros a clientes, os colocando em uma posição insegura quando no decorrer da atividade vierem a ocorrerem prejuízos. Torna-se desta forma difícil responsabilizar uma empresa que nega ser de transporte, mas sim de tecnologia. (SILVA, 2016)

Sem uma lei que possa regulamentar o serviço, a clandestinidade tende a aumentar, vindo a prejudicar a gestão pública e causar insegurança aos consumidores. (KOSH, 2017)

Portanto a regulamentação faz-se necessária, pois, além de favorecer a segurança dos usuários, trazendo uma maior confiabilidade ao serviço prestado pelos motoristas, ela possibilita o município arrecadar tributos que poderão ser revertidos ao âmbito público.

É o que assevera a própria gerente de comunicação da empresa Uber ao citar exemplos de regulamentação, como a da Cidade do México, onde é estabelecido uma taxa de cada viagem que vai para o município custear o transporte público; e a de Chicago, nos Estados Unidos, onde os motoristas que rodam na periferia pagam menos tributos (SOBRAL, 2016).

2.4.1 Da regulamentação no Brasil: Lei Federal nº 13.640 de março de 2018

A Lei nº 12.587/2012¹ é um importante diploma que trata sobre a “Política Nacional de Mobilidade Urbana”, que, dentre outros assuntos, dispõe sobre os modos de transporte urbano.

O Uber chegou ao Brasil, como dito anteriormente, em 2014. Por essa razão, a Lei nº 12.587, que é de 2012, não tratou sobre este serviço nem sobre os similares que vieram depois, como o 99pop e o Cabify. Ficou, portanto, uma lacuna na legislação.

Diante disso, os Municípios, pressionados pelos taxistas, começaram a

¹ LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012 - Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

editar leis proibindo os serviços de transporte mediante aplicativo. Tais leis, contudo, foram sendo julgadas inconstitucionais pelos Tribunais de Justiça sob o argumento de que essa proibição pura e simples violaria a livre iniciativa (art. 1º, IV)², a liberdade de exercício de trabalho, ofício ou profissão (art. 5º, XIII)³, assim como a livre concorrência (art. 170, IV, da CF/88)⁴. Foi o caso, por exemplo, do TJSP no julgamento da ADIn 2213289-26.2016.8.26.0000⁵.

Além disso, a Procuradoria Geral da República emitiu parecer afirmando que "apenas a lei federal pode interferir sobre o transporte privado individual de passageiros organizado por aplicativos online como atividade de interesse público". Assim, segundo defendeu a PGR, os Municípios não teriam competência para legislar sobre transporte, matéria de competência privativa da União (art. 22, XI, da CF/88)⁶.

Em face desse cenário, os taxistas passaram a cobrar que o Congresso Nacional regulamentasse o tema, pois a regulamentação teria por objetivo reconhecer uma prática já existente no mercado, definindo as normas específicas e sanções aplicáveis aos casos de desrespeito. Com isso se buscaria garantir a proteção dos usuários bem como evitar os conflitos. (FERRER; MOLLICA, 2017)

Dessa forma, em 27 de março de 2018, foi publicada a Lei 13.640/2018 que alterou a lei que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essa lei realizou duas importantes alterações: substituiu a definição de Transporte Motorizado Privado por Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros,

² Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

[...]

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

³ Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[...]

VIII - ninguém será privado de direitos por motivo de crença religiosa ou de convicção filosófica ou política, salvo se as invocar para eximir-se de obrigação legal a todos imposta e recusar-se a cumprir prestação alternativa, fixada em lei;

⁴ Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

[...]

IV - livre concorrência;

⁵ ACÓRDÃO - TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE SÃO PAULO -TJSP – Trata do julgamento da ADIn 2213289-26.2016.8.26.0000 da Comarca de São Paulo, em que é autor ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE EXECUTIVO DO ESTADO DE SÃO PAULO AETEX, são réus PREFEITO DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS e PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINAS. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/arquivos/2017/9/art20170919-07.pdf>

⁶ Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

[...]

XI - trânsito e transporte;

de forma a prever expressamente o transporte por aplicativo, como 99 pop e Uber. (BRASIL, 2018)

Estabeleceu também, em seu art. 11-A⁷, caput, a competência aos Municípios e ao Distrito Federal (DF) para fiscalizarem e regulamentarem o serviço de transporte remunerado individual de passageiros; prevendo ainda, no parágrafo único, diretrizes a serem seguidas pelos Municípios, dentre as quais recomenda a efetiva cobrança de tributos municipais devidos pela prestação do serviço (BRASIL, 2018)

Além dessas duas alterações, a lei estabeleceu, em seu art.11-B⁸, condições a serem cumpridas pelo motorista para obter autorização para realizar o serviço, possibilitando ainda o Município criar outras condições.

As principais condições impostas aos motoristas foram as seguintes: possuir Carteira Nacional de Habilitação que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima; emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); e apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. (BRASIL, 2018)

Desse modo o serviço que for prestado no Município (ou DF) em contrariedade com a regulamentação será caracterizado como transporte ilegal de passageiros.

Vale Ressaltar que o Supremo Tribunal Federal (STF) em decisão⁹ recente afirmou que os municípios não podem proibir o transporte de passageiros mediante aplicativo e nem aprovar normas que contrariem parâmetros definidos na legislação federal. (D'AGOSTINO, 2019)

⁷ Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

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

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

⁸ Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

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

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

III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

⁹ Sobre a Decisão do STF - * RE 1.054.110 - ADPF 449

2.4.2 Da regulamentação no Município de Fortaleza: Lei Municipal 10.751 de 08 de junho de 2018

O Legislativo Municipal de Fortaleza aprovou a lei 10.751 de junho de 2018 que visa dispor sobre o uso do intensivo viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros através de Plataformas Digitais de Transportes. Agiu dessa forma em conformidade com a lei federal 13.640/2018 que, como já dito anteriormente, atribuiu aos municípios e ao Distrito Federal a competência para fiscalizar e regulamentar esse serviço de transporte. (FORTALEZA, 2018)

A norma municipal aprovada determina que a exploração da atividade econômica de transporte remunerado privado individual de passageiros fica adstrita às Plataformas Digitais de Transporte. (FORTALEZA, 2018)

Com relação as essas plataformas digitais, de acordo com o art. 5^o¹⁰, para atuar na Capital cearense, elas terão de se credenciar pela Prefeitura anualmente. Para isso elas deverão procurar a Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP) para realizar o credenciamento de seus serviços. Além disso, segundo o art. 8^o¹¹, elas terão de pagar uma taxa de 2% em cima do valor de cada viagem, podendo esse percentual ser reduzido caso atenda a alguma das medidas mitigadoras que geram impactos positivos para a mobilidade urbana da Cidade, tais como a implantação de faixas exclusivas para ônibus, calçadas, ciclo faixas, estações de bicicletas compartilhadas, dentre outras medidas previstas no art. 10¹²

¹⁰ Art. 5º - A autorização do uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública é condicionada ao credenciamento da Plataforma Digital de Transporte perante o Poder Executivo Municipal.

§ 1º O credenciamento da Plataforma Digital de Transporte se dará conforme regras estabelecidas em Edital próprio e terá validade de 12 (doze) meses, [...]

¹¹ Art. 8º Será cobrado o Preço Público de 2% (dois por cento) do valor total de cada viagem realizada por meio de Plataforma Digital de Transporte. [...]

¹² Art. 10. As Medidas Mitigadoras de Impacto na Mobilidade Urbana são instrumentos eficazes de incentivo aos transportes coletivos ou não motorizados e poderão ser utilizados como abatimento da outorga onerosa das Plataformas Digitais de Transporte na seguinte proporção:

I - implantar 1km linear de faixa exclusiva de ônibus, por ano, a cada 200 (duzentos) carros cadastrados na Plataforma Digital de Transporte, [...]

II - construir 1.000m² de calçada, por ano, no padrão estabelecido pela Legislação Municipal a cada 170 (cento e setenta) carros cadastrados na Plataforma Digital de Transporte;

III - implantar 1km linear de ciclo faixa, por ano, a cada 200 (duzentos) carros cadastrados na Plataforma Digital de Transporte, [...]

IV - patrocinar 1 (uma) estação do Sistema de Bicicletas Públicas Compartilhadas (Bicicletar), [...] a cada 180 (cento e oitenta) carros cadastrados na Plataforma Digital de Transporte;

V - patrocinar 1 (uma) estação do Sistema de Bicicletas Públicas Compartilhadas integradas ao transporte público (Bicicleta Integrada), por ano, [...] a cada 900 (novecentos) carros cadastrados na Plataforma Digital de Transporte;

da lei. (FORTALEZA, 2018)

Outra medida definida em relação às plataformas digitais de transporte diz respeito ao compartilhamento de dados. As empresas terão, conforme o art. 4^o¹³, a obrigação de compartilhar com a Prefeitura informações, como local de origem e destino da viagem, tempo de duração e distância do trajeto, mapa do trajeto, identificação do modelo do veículo e do número das placas de identificação e valor da viagem. (FORTALEZA, 2018)

Já com relação aos motoristas, a lei estipula, em seu art.12¹⁴, condições que eles devem obedecer, conforme a lei federal já orientava aos Municípios determinarem. A saber, apresentar documentos que comprovem a habilitação "b", "c" ou "d" para condução do veículo com autorização para atividade remunerada e conclusão de curso de treinamento de condutores; possuir certidão negativa de antecedentes criminais; comprovar contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e Seguro Obrigatório de Danos Pessoais por Veículos Automotores de Vias Terrestres (Dpvt); e passar a realizar a contribuição individual no Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS). (FORTALEZA, 2018)

E com relação aos veículos, a lei prevê, em seu art.14¹⁵, que deverão passar por uma vistoria junto a Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR), além desta definir, por meio de portaria, um modelo de adesivo a ser afixado no veículo. Também não poderão possuir idade superior a cinco anos, entretanto, foi concedido uma carência de 36 meses para que esta exigência seja

[...]

¹³ Art. 4º As Plataformas Digitais de Transporte credenciadas para esse serviço compartilharão com o Município de Fortaleza os dados necessários ao controle e à regulação de políticas públicas de mobilidade urbana, nos termos desta Lei [...]

¹⁴ Art. 12. Podem se cadastrar na Plataforma Digital de Transporte motoristas que satisfaçam os seguintes requisitos:

- I - apresentar documento comprobatório de conclusão do curso previsto nos § 1º e § 2º deste artigo;
- II - possuir Carteira Nacional de Habilitação, categorias "b", "c" ou "d", com autorização para exercer atividade remunerada;
- III - possuir Certidão Negativa de Antecedentes Criminais;
- IV - comprovar contratação de Seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

[...]

VI - possuir inscrição como contribuinte individual no Instituto Nacional de Seguridade Social – INSS.

¹⁵ Art. 14. Os veículos que serão utilizados na operação das Plataformas Digitais de Transporte deverão obedecer aos seguintes requisitos mínimos:

- I - ser aprovado em vistoria a ser realizada anualmente pela Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (ETUFOR), [...]
 - II - ser identificado visualmente através de adesivo autodestrutivo a ser afixado, conforme disposições previstas em Portaria da ETUFOR;
 - III - ter idade máxima de ingresso no sistema de 5 (cinco) anos.
- Parágrafo único. O disposto no inciso III deste artigo vigorará a partir de 36 (trinta e seis) meses após a entrada em vigor desta Lei

atendida, ou seja, passando essa medida a vigorar somente a partir de junho de 2021. (FORTALEZA, 2018)

Por fim, no seu art. 16¹⁶, institui como infração, com a devida multa e medida administrativa, a realização do serviço de transporte remunerado de passageiros privado individual de passageiros sem a utilização da Plataforma Digital cadastrada junto ao município, a montagem de ponto fixo de espera de passageiros e a utilização de cadastro ou login de terceiro. Com essas medidas buscou-se claramente atender os interesses da empresa. (FORTALEZA, 2018)

Não obstante a isso, a lei também previu, em seu art. 4^o, inciso x¹⁷, que as plataformas digitais deverão informar ao condutor do veículo, antes do aceite da corrida pelo motorista, o destino do passageiro. Isso é uma das reivindicações da categoria dos motoristas que atuam em Fortaleza, uma vez que a plataforma UBER não informa o destino exato do passageiro, o que, segundo os motoristas, coloca em risco a segurança deles, principalmente, daqueles que trabalham em horário noturno. (FORTALEZA, 2018)

Atualmente, conforme a figura 1, a 99 informa o destino exato do passageiro antes do aceite da corrida pelo motorista. Já a UBER ainda não fornece com exatidão a localização de destino, no máximo que ela informa é a região próxima, conforme mostra a figura 2.

¹⁶ Art. 16. Constituem infrações à operação do Serviço de Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros as seguintes condutas:

I - realizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros sem utilizar a Plataforma Digital de Transporte cadastrada no Município de Fortaleza:

[...]

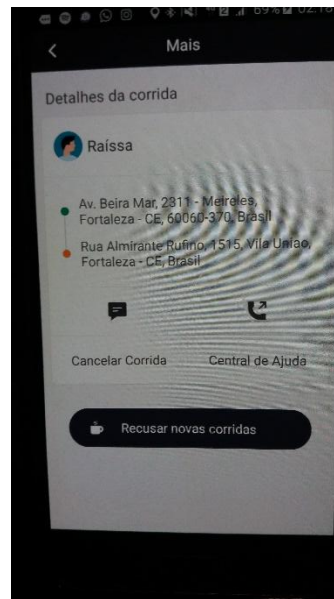
II - organizar ou montar ponto fixo de espera de passageiros em atividade semelhante a um ponto de táxi:

[...]

III - operar utilizando cadastro ou login de terceiro, dificultando a identificação pelo usuário do motorista operador:

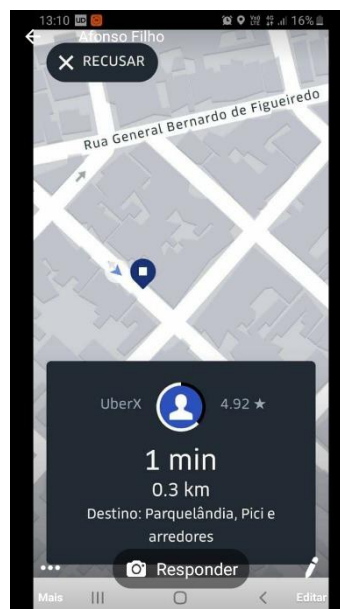
¹⁷ Art. 4^o [...] - X - disponibilizar ao condutor a localização inicial do usuário e seu destino final, no momento da solicitação do serviço, antes do aceite do motorista.

Figura 1 - trata do destino do passageiro da 99



Fonte: Retirada do aplicativo da 99 por print

Figura 2 - trata do destino do passageiro da Uber



Fonte: Retirada do aplicativo da Uber por print

2.5 Do funcionamento do aplicativo UBER e 99pop

O aplicativo interliga à plataforma que intermedeia o contato entre os consumidores usuários e os motoristas registrados na empresa, chamados por ela de “motoristas parceiros”. O usuário, utilizando um celular, solicita o serviço

indicando sua localização e destino. Com isso a plataforma contacta o motorista mais próximo à pessoa que solicitou o serviço, que recebe o chamado e se prontifica ao atendimento.

O aplicativo demonstra o tempo e o preço estimado, e o usuário pode acompanhar o trajeto do motorista até o local em que se encontra. No sítio da empresa há uma explicação sobre o modo de funcionamento da plataforma. Seguem as informações *ipsis litteris*:

Nas cidades onde a Uber opera, você pode solicitar uma viagem por meio do aplicativo. Sua solicitação será enviada aos motoristas parceiros nas proximidades. Se um motorista parceiro aceitar sua solicitação de viagem, seu aplicativo mostrará o tempo estimado para que o motorista chegue ao ponto de embarque. O aplicativo também te notificará quando o motorista parceiro estiver prestes a chegar.

Depois que você solicitar uma viagem, o aplicativo te informará o nome do motorista, o tipo de veículo e a placa do automóvel, para que você tenha certeza de que embarcará no veículo certo. Depois de entrar no veículo, verifique se você inseriu o seu destino no aplicativo. Os motoristas parceiros usam o aplicativo Uber para confirmar os detalhes de sua viagem. Caso tenha uma rota preferida, será útil informá-la ao motorista parceiro.

Ao chegar no destino, a viagem estará concluída. Sua tarifa será calculada automaticamente e cobrada segundo o método de pagamento vinculado à sua conta da Uber. Observe que, em algumas cidades, a Uber pode permitir que você pague a tarifa em dinheiro.

Logo em seguida o aplicativo pedirá que você avalie o motorista. Os motoristas parceiros também são solicitados a avaliar os usuários. O sistema de feedback de duas vias da Uber funciona de modo a fomentar uma comunidade de respeito e responsabilidade na plataforma, garantindo um alto padrão de viagens e experiências para todos. (UBER, 2019)

Com relação ao valor cobrado pela viagem ao passageiro, a tarifa é calculada com base na quilometragem e no tempo de deslocamento: a tarifa de base em relação ao custo de chamada é de R\$ 2,50, acrescida de R\$ 1,20 por quilômetro e R\$ 0,20 por minuto. O valor mínimo da corrida é de R\$ 6,25. Desse valor em média a UBER fica com 25% (vinte e cinco por cento). (SOBRAL, 2017)

No sítio da UBER, com relação ao cálculo do valor predefinido da viagem, é informado o seguinte:

Levamos em consideração vários fatores que normalmente afetam o valor, como o preço dinâmico, trânsito e pedágios. Usamos dados de viagens anteriores para fazer essa estimativa de custo. (UBER, 2019)

Já a 99 ficava em média com 13% (treze por cento) do valor de cada corrida. No entanto, recentemente modificou o modo de pagamento, adotando um outro modelo, conforme demonstra a figura 1 abaixo:

Figura 3 - trata do modo de pagamento da 99

valor arrecadado será

4. O Motorista passará a receber pela corrida, conforme informações da Tabela de Cálculo abaixo. O ganho do Motorista não será mais uma porcentagem do valor de pagamento efetuado pelo usuário passageiro, mas será calculado com base na distância percorrida e no tempo decorrido de cada corrida, de acordo com os parâmetros abaixo:

Município em que a corrida é iniciada	Fortaleza	Pacatuba, Caucaia, Maracanaú, Guaiúba, Aquiraz, Itaitinga, Maranguape, Eusébio
Tarifa Base	R\$ 1.92	R\$ 1.90
Ganho por distância (R\$/km)	R\$ 0.95	R\$ 0.76
Ganho por longa distância (R\$/km) (a partir de 12km)	R\$ 1.10	R\$ 0.88
Ganho por tempo (R\$/min)	R\$ 0.15	R\$ 0.15
Ganho mínimo por corrida (R\$)	R\$ 4.75	R\$ 4.75

5. Caso haja alteração dos valores das corridas em virtude de aumento da demanda horário, localidade e condições de tráfego, haverá aumento proporcional dos ganhos dos motoristas, conforme índice de alteração do momento em que a corrida for requisitada.

Fonte: <https://99app.com/motorista/cartao99>

Com relação ao dia de pagamento ao motorista, as empresas informam o seguinte:

Com a Uber, o repasse dos seus ganhos é feito de forma eletrônica. Basta disponibilizar seus dados bancários para receber o repasse de ganhos por semana. (UBER, 2019)

Com o Cartão 99, o motorista recebe no mesmo dia, podendo fazer compras ou sacar o dinheiro em lotéricas e caixas eletrônicos 24h. (99, 2019)

Como se observa acima, a empresa 99 paga diariamente por meio de um cartão eletrônico que ela mesma fornece ao motorista. Já a UBER paga semanalmente por meio de depósito em conta bancária.

2.5.1 Do cadastramento do passageiro e do motorista na plataforma digital

O serviço requer, por meio da utilização de uma plataforma digital, que os possíveis usuários se cadastrem previamente, fornecendo dados pessoais e um número de cartão de crédito válido. Os motoristas também precisam se cadastrar, além de utilizarem apenas carros em bom estado de conservação e limpeza. (MACHADO; MARTINS; NASCIMENTO, 2017)

O cadastramento dos passageiros é de forma bem rápida. Ao baixar o aplicativo o usuário fornece dados pessoais, como e-mail, número do celular, número do CPF e um número de cartão de crédito válido. Logo após fazer isso

poderá fazer uso do aplicativo.

Já o cadastramento para o motorista é um pouco mais rigoroso. Além de fornecer dados pessoais, é solicitado a entrega de um rol de documentos, dentre eles, é solicitado a certidão negativa de antecedentes criminais, como forma de avaliar aspectos sociais da vida do solicitante. Após a avaliação, o solicitante poderá ser aceito na plataforma, leia-se contratado, ou não. Caso seja aceito, poderá exercer a prestação laboral, como “motorista parceiro”.

Eis algumas das exigências solicitada ao candidato que pleiteia a condição de motorista na plataforma: possuir uma carteira de habilitação especial; entregar certidão negativa de antecedentes criminais; possuir um veículo dos modelos preestabelecido; possuir seguro para uso comercial do carro. Além disso os motoristas são ensinados sobre práticas de direção segura e boas maneiras, como exemplo, abrir e fechar a porta para o passageiro, perguntar se o ar-condicionado está agradável, se o passageiro prefere o som ligado ou desligado e qual estilo de música prefere escutar, oferecer água e manter o carro limpo. Após começar a trabalhar, os motoristas só permanecem na plataforma, caso respeite as normas definidas no termo e condições de uso, contrato de adesão que define as regras do serviço, ou sejam mal avaliados pelo passageiro (UBER, 2019).

2.5.2 Do funcionamento do sistema de reputação

O sistema de reputação é um mecanismo pelo qual as pessoas (prestadores de serviço e usuários) se avaliam mutuamente. Desse modo a reputação seria o conjunto da opinião de outras pessoas, e por meio dela a empresa cria uma espécie de ranking dos avaliados. Com isso é possível conhecer previamente a reputação de quem se propôs a prestar o serviço ou de quem deseja contratar.

A construção da reputação em sites e aplicativos que permitem a sua avaliação e acompanhamento é um dos mais instigantes temas da economia do compartilhamento. Na Uber e na 99, quando a viagem termina, o motorista e o usuário podem avaliar um ao outro em uma escala de 1 a 5 estrelas. Os usuários podem também deixar elogios ou reclamações ao motorista. (SOUZA, 2017)

A UBER e a 99, justificam a utilização desse mecanismo para estabelecer “confiança” entre os usuários e os motoristas. Esses sistemas são também usados por Amazon, Netflix, ebay, Yelp, TripAdvisor, App Store e muitos outros. (SLEE, 2017)

Alguns entusiastas dessa tecnologia vão tão longe que dizem que o sistema de reputação, baseado em algoritmo, é a grande inovação da Economia do Compartilhamento; chegando a propor inclusive a substituição da regulação baseada em normas governamentais por essa ferramenta digital.

Lior Strahilevitz, professor da Faculdade de Direito da Universidade de Chicago, defende a ideia do sistema de reputação.

Imagine se cada encanador, fabricante de celular, construtor, professor, cabeleireiro, contador, advogado, motorista de táxi fosse ranqueado. Num mundo assim, haveria reduzida necessidade de regulação e de recursos legais, porque os próprios consumidores iriam fiscalizar más condutas. (SLEE, 2017, p. 168)

Na mesma linha de pensamento segue o fundador da UBER, Travis Kalanick. Ele acredita que o sistema de reputação deveria substituir a fiscalização dos órgãos municipais que estabelecem normas para proteger o consumidor (SLEE, 2017).

Lobistas estão sendo pagos para também argumentarem que as novas companhias podem regular o comportamento de seus fornecedores de serviço melhor do que os governos, que os algoritmos fornecem melhores garantias do que as leis, e que o livre mercado vai assegurar que corporações aperfeiçoadas pelos algoritmos exercerão seu trabalho de modo responsável e em benefício da sociedade (SLEE, 2017).

Segundo Tom Slee, autor do livro *Uberização: a nova onda do trabalho precarizado*, as regras de proteção ao consumidor estão sendo substituídas por algoritmos e sistemas de classificação. Não obstante, esses sistemas não passam de miragem. Ele demonstra em seu livro a precariedade que são tais avaliações e o porquê delas não atenderem ao suposto objetivo de regular o serviço.

A conversa mole sobre confiança ignora o aspecto de que a maior parte das regulações existe para rastrear aquelas coisas que os consumidores não podem enxergar sozinhos. A maioria dos turistas não tem como avaliar se os quartos estão devidamente protegidos em caso de incêndio. As pessoas não sabem se a cozinha do restaurante manipula os alimentos de acordo com os padrões de higiene. Passageiros de táxi não tem ciência se os freios do carro estão em boas condições. As classificações nunca resolverão esses problemas. Por isso a regulação com base em algoritmos é uma ideia que nasce morta. (2017, p.169)

Ainda segundo Slee (2017), os sistemas de reputação também são as ferramentas erradas para lidarem com falhas extremas de confiança. Uma classificação de uma estrela não é o instrumento para expor um assalto, uma fraude, um furto; fatos para os quais reparações de danos e até processos criminais são

necessários.

Além disso, há outra questão relevante que mostra claramente como esse mecanismo de avaliação é falho, trata-se da subjetividade de quem está avaliando, o qual carrega consigo crenças, preconceitos e interesses escusos.

No mundo físico, os testemunhos frequentemente são privados e subjetivos. A reputação no boca a boca pode transmitir preocupações legítimas, mas também distorcidas, quando quem fala não precisa ter responsabilidade pública pelo que diz. Se por exemplo, um negro presta um serviço a uma pessoa com histórico racista, ele tenderá a ser mal avaliado, independentemente de prestado um bom serviço. Da mesma forma se um homoafetivo presta um serviço para uma pessoa homofóbica. O fato é que a subjetividade está inegavelmente relacionada a avaliação. (SLEE, 2017)

Portanto, o sistema de reputação só seria realmente eficaz se os testemunhos e as avaliações fossem imparciais e livres de preconceitos, de conluios ou de retaliações. (SLEE, 2017)

Em resumo, os sistemas de reputação acabam se tornando em um instrumento que permite à empresa desativar usuários e prestadores de serviço, impondo-lhes assim sua própria disciplina. (SLEE, 2017)

2.6 Das formas de desligamento do motorista

As plataformas da UBER e 99 têm estabelecido, nos contratos que realizam com os motoristas, cláusulas que tratam do desligamento do contratado em caso de descumprimento. Esses contratos podem ser encontrados nos sítios das empresas com o nome de termos e condições de uso.

Será aqui mostrado algumas das principais regras que tratam do desligamento do motorista, estabelecidas nos contratos da UBER e da 99, que em geral são bem semelhantes. A saber:

Do Problema de Segurança:

Ocorre quando o passageiro relata algo que tenha colocado em risco a sua segurança, como motorista dirigir embriagado, sofrer assédio moral ou sexual, ser ofendido verbalmente ou ter sua integridade corporal ou sua saúde atingida de alguma forma pelo motorista.

Segundo Marlon Luz, motorista da plataforma e autor do artigo que trata dos motivos para ser banido da UBER, essa é a pior maneira de ser desligado da

empresa, pois aqui motoristas ficam muito vulneráveis à declarações falsas de passageiros. A maioria dos casos de desligamento por problema de segurança são relativos a motorista embriagado, assédio e violência física. (LUZ, 2018)

Da Fraude:

Dar-se quando o motorista realiza algum comportamento para conseguir vantagem sobre a plataforma, como cancelar a viagem no aplicativo e fazê-la por fora da plataforma.

Da Nota baixa:

Ocorre quando o motorista está com a taxa de aceitação abaixo da taxa referência estabelecida pela empresa na cidade onde atua. Caso isso aconteça o motorista é banido da plataforma. Logo, para ele apenas a avaliação de 5 estrelas interessa, qualquer nota abaixo disso pode prejudicá-lo.

Na cidade de Fortaleza a nota mínima estabelecida pela UBER é 4.6. Já a 99 estabelece a nota 4.4 como sendo a mínima.

Do caso de promover concorrência:

Ocorre quando o motorista atuando por uma plataforma fala das vantagens de outra para o passageiro.

O maior duelo entre as plataformas é a de conseguir passageiros, por isso as plataformas não querem que o motorista da 99 fale da UBER para os passageiros e nem vice-versa. (LUZ, 2018)

Da inatividade da conta por um longo período de tempo:

Dar-se quando o motorista fica inativo por um determinado tempo. O problema dessa regra é que ela não define que período de tempo seria esse, o que abre margem para diversas interpretações. Isso demonstra que não é como a empresa afirma em propaganda, que o motorista só trabalharia quando desejasse.

Do caso do motorista trabalhar com o cadastro de outro motorista, ou com carro diferente do cadastrado, ou ainda possuir foto cadastrada na plataforma incompatível com a foto apresentada na CNH

Os cadastros dos motoristas nas plataformas são pessoais e intransferíveis. Caso algum passageiro relate que o motorista do veículo não seja o mesmo da foto no aplicativo, o motorista pode ser desligado da plataforma.

Do caso de fazer corridas Combinadas:

Aqui vale apenas chamar atenção para o seguinte aspecto: os desligamentos são, em geral, feitos por máquinas e não por humanos. Ou seja, um sistema de computador “detecta” que o motorista infringiu alguma norma e o

desativa da plataforma. (LUZ, 2018)

Um ponto de alerta é que pegar repetidamente o mesmo passageiro, mesmo que sem querer, pode configurar como sendo “corrida combinada” pelos sistemas dos aplicativos.

Da taxa de Cancelamento e Aceitação:

É importante ressaltar aqui que o que contabiliza para o aumento dessa taxa são os cancelamentos efetuados tanto pelo motorista quanto pelo usuário, em ambos os casos o motorista pode ser penalizado.

A 99 permite que haja até 3 (três) cancelamentos de corridas de forma seguida pelo motorista ou pelo passageiro. Caso seja ultrapassado esse limite, o motorista poderá ser punido por minutos, horas, dias ou ser desligado em definitivo. Já a UBER limita o cancelamento de corridas a uma porcentagem de até 10% (dez por cento) das corridas realizadas pelo motorista. O problema para o motorista é que esses números não são tão claros. (LUZ, 2018)

Caso de apresentar informações falsas no momento do cadastramento:

Ocorre quando o motorista apresenta documentos ou dados falsos para a empresa. Ao ter os seus dados avaliados e ficar constatado que forneceu alguma informação ou documento falso será imediatamente desligado, caso já esteja trabalhando.

E por fim, levar outra pessoa (não-passageira) no carro ou rejeitar animais de serviço, como os cães-guia, são também situações que podem levar ao desligamento do motorista.

A empresa UBER ressalta ainda o seguinte:

Quaisquer outros comportamentos e/ou usos da plataforma por parte dos parceiros que coloquem em risco a confiabilidade da plataforma, podem levar à **rescisão contratual** e fazer com que o motorista parceiro perca acesso ao Aplicativo de Motorista e aos Serviços da Uber, conforme os Termos de Uso da Plataforma. (UBER, 2019)

Portanto a empresa UBER ressalta que a lista acima é meramente exemplificativa, podendo outros motivos gerarem o desfazimento do contrato.

2.6.1 Histórias de desligamento da plataforma relatada por motoristas da cidade de Fortaleza

Os depoimentos abaixo ilustram a problemática abordada em relação aos

motoristas que são desligados da plataforma digital por supostamente terem infringido alguma regra estabelecida pela empresa.

As entrevistas foram feitas com motoristas que trabalhavam para as empresas Uber ou 99 na cidade de Fortaleza. Essas entrevistas ocorreram por meio de perguntas que foram elaboradas previamente para essa finalidade.

Cada entrevistado concordou em participar do encontro de forma espontânea, sem receber qualquer incentivo financeiro ou sofrer qualquer ônus, tendo a intensão exclusiva de colaborar para o sucesso do trabalho.

Foi informando-o dos objetivos estritamente acadêmicos do estudo. Também que sua colaboração se fará de forma anônima, de modo que seus nomes completos e demais informações pessoais não seriam expostos neste trabalho ou em qualquer outro.

Cada participante recebeu uma cópia assinada do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, conforme recomenda a Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP).

Segue em anexo o modelo do termo de consentimento assinado pelos participantes e o do questionário utilizado para as entrevistas.

De modo a proteger as informações pessoais dos participantes, serão aqui mencionados apenas pelo primeiro nome.

A primeira entrevista foi com o motorista Edílson. Ele falou que estava desempregado quando iniciou a usar o próprio carro para trabalhar para Uber. E que já fazia quase dois anos de trabalho quando foi desligado da plataforma. Que recebia semanalmente a remuneração por meio de conta bancária. Disse que quando foi excluído pela empresa não lhe foi comunicado o motivo. Que foi apenas informado por e-mail a seguinte frase: “Sua conta foi desativada por desconformidade com nossas políticas e regras. Esta decisão é definitiva e não reativaremos sua conta”. Logo, a empresa informou que ele agiu em desacordo com as cláusulas do contrato, mas não disse qual regra especificamente foi descumprida. E isso deixou o motorista bastante chateado, pois este havia dívidas para pagar e a sua exclusão da plataforma, de forma surpresa, o prejudicou bastante. Ele ainda ressalta que, durante o período que trabalhou, sempre foi bem avaliado pelos passageiros, tendo sua nota acima de 4.6, de um valor que varia de 1 a 5. Edílson chegou a ir a central de atendimento da empresa, mas a atendente informou que seu desligamento foi motivado por reclamação de passageiro, mas não informou de que a reclamação se tratava, o que deixou Edilson bastante aborrecido, pois achou

que não fez nada que justificasse o seu desligamento.

O segundo caso é o do motorista Bezaluel. Ele também foi desligado pela plataforma Uber.

Ele falou que trabalhava há mais de dois anos para a empresa e que recebia semanalmente pelas corridas.

O Motorista falou que foi desligado sem lhe ter sido comunicado o motivo. Foi a central de atendimento da empresa para saber o que ocorreu, mas esta se limitou a informar que ele havia descumprido uma norma do contrato, porém não especificou qual foi a norma, e nem como ocorreu o descumprimento. Isso deixou-o preocupado. Por isso, orientado por um colega, foi ao juizado de pequenas causas requerer que a empresa fosse notificada para informar o motivo. Após ser notificada, a empresa informou que havia recebido reclamação de uma passageira relatando que ele, durante a corrida, fez o uso de direção perigosa e que também havia tentado lhe assediar.

Tal relato deixou o motorista indignado, pois, segundo ele, não praticou nenhuma das denúncias feitas pela passageira. Disse que, um dia antes de seu desligamento, fez uma corrida para uma passageira que, ao chegar em seu destino, queria pagar um valor menor do que foi cobrado pelo aplicativo, argumentando ela que houve alteração do valor cobrado inicialmente. Ele então teria falado que se recebesse tal valor ficaria no prejuízo, que por isso reportaria a empresa que ela pagaria só uma parte do valor cobrado. Em resposta, a moça teria lhe falado que reclamaria do valor cobrado, no entanto, reportou situações completamente diferentes do que de fato teria ocorrido. Segundo o motorista, ela fez isso para obter de volta o valor pago na forma de crédito, pois quando um passageiro faz uma reclamação à empresa, esta estorna o valor pago em crédito. Disse que foi desligado sem ter sido ouvido, sequer a empresa procurou averiguar se a denúncia tinha algum “fundo de verdade”. Diante do exposto, o motorista sentiu-se bastante prejudicado, pois, além de ter sido desligado da plataforma, foi acusado de um crime que não cometeu, prejudicando assim sua honra e imagem.

O terceiro caso é do Josias. Disse que saiu do emprego em que estava e comprou um carro por financiamento bancário com o intuito de trabalhar de motorista, inicialmente para a plataforma 99. Ocorre que após dois meses trabalhando para a empresa, ele foi excluído da plataforma por ter discutido com um passageiro por causa do ar-condicionado do veículo que estava danificado. O passageiro reportou a 99 o ocorrido que desligou o motorista. Isso o deixou abalado

psicologicamente, pois dependia do trabalho para pagar o financiamento do carro e para retirar seu sustento. Disse que “por sorte” passou, em seguida, a trabalhar para a plataforma da Uber, mas que não gostou muito, pois esta cobra uma porcentagem bem superior ao que a 99 cobrava. E que por isso teve que trabalhar por mais tempo para conseguir o suficiente para pagar o financiamento do carro e retirar seu sustento. Disse que durante a semana trabalha de oito a dez horas por dia, além de trabalhar também aos finais de semana. Disse ainda que fica em situação complicada financeiramente toda vez que adocece, pois não pode trabalhar e não recebe nem um auxílio da empresa.

Quando o motorista recebe a notícia que foi banido da plataforma, ele fica sem chão, pois o financeiro dele depende desse trabalho, e esse é um problema que vem acontecendo com muitos motoristas. (LUZ, 2018)

Embora os relatos acima tratem do desligamento do motorista pela empresa (o qual se denomina juridicamente de desfazimento contratual) não poderia me furtar de analisar, de forma breve, como esses trabalhadores se submetem a situações degradantes para tirarem seu sustento.

Muitos motoristas estão se submetendo a intensas jornadas de trabalho, como o Josias, para conseguir tirar uma grana e pagar suas contas. Com isso acaba sobrando pouco tempo para a família, para os amigos, para o lazer e até mesmo para o descanso. Desse modo, a saúde mental e física aos poucos vão se debilitando.

Além disso, vão a lugares considerado área de risco, onde alguns acabam sendo roubados, arcando com todo o prejuízo, já que a plataforma não restitui nenhum valor em caso de roubo. Logo, direitos básicos e necessários para preservar a dignidade do trabalhador acabam se tornando um luxo para os que podem usufruir.

Fere a dignidade do trabalhador que este labute exaustivamente todos os dias, o que inclui feriados, finais de semana e madrugadas, que se abstenha de momentos de lazer e em família, que se submeta a condições nada favoráveis a ele, nas quais sequer possui o direito de férias e décimo terceiro salário, sem qualquer previsão de que ao final do mês terá reunido os esforços necessários ao sustento seu e de sua família, uma vez que não sabe o valor que ganhará todo o mês. Tudo isto somado aos custos do “empreendimento”, no qual o sujeito adquire carro, custeia a manutenção de pneus, revisão do veículo, e demais gastos constantes dos Termos e Condições por ele assinados de forma impositiva. (DELATE, 2017)

O fato é que parece que essas plataformas digitais vendem um sonho ao dizerem que os motoristas “parceiros” podem trabalhar a hora que quiser e ainda ganhar bem, mas, quando verifica-se a realidade dos que trabalham nessa atividade, ver-se que está mais para um pesadelo, em que cidadãos necessitados de trabalho para retirar seu sustento, submetem-se as mais diversas situações degradantes, como as relatadas acima.

3 O CONTRATO ESTABELECIDO ENTRE AS EMPRESAS QUE ATUAM COMO PLATAFORMA DIGITAL E OS MOTORISTAS DE TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Contrato de contraprestação de um serviço que aferi renda é conhecido como relação de trabalho, sendo este gênero de algumas espécies de contratos laborais.

Segundo Delgado (2017), relação de trabalho é toda relação jurídica caracterizada por ter sua prestação essencial centrada em uma obrigação de fazer consubstanciada em labor humano.

Atualmente a doutrina estabelece oito espécies de contrato de trabalho, a saber, Empregado (Relação de Emprego) – Trabalhador Autônomo – Trabalhador Eventual – Trabalhador Avulso – Trabalhador Voluntário – Institucional – Estagiário – Cooperados. (BARROS, 2016)

O enquadramento de alguns pressupostos contidos no art. 3º(terceiro) da CLT na relação de trabalho caracteriza o trabalhador em uma destas relações especificadas acima. (BARROS, 2016)

Neste trabalho será analisado as espécies que caracterizam a Relação de Emprego e o Trabalhador Autônomo, uma vez que é em torno dessas espécies que gira a discussão do enquadramento que se deve dar à relação contratual estabelecida entre a empresa de aplicativos de transporte particular individual e seus motoristas.

Vale aqui lembrar que o Direito do Trabalho surgiu em decorrência da necessidade de interferência do Estado nas relações entre empregador e empregado, de forma a estabelecer um mínimo de equidade, tendo em vista as desigualdades jurídicas e econômicas existentes entre eles.

Com relação a isso, um acirrado debate vem sendo travado entre os defensores do Estado social e os adeptos do liberalismo, pois os primeiros defendem a intervenção estatal nas relações de trabalho para garantir a preservação dos princípios formadores da justiça social e da dignidade humana, podendo ampliar tais direitos através de negociações coletivas. (DELATE, 2017)

Em contrapartida, os neoliberais pregam a não interferência do Estado nas relações de emprego, o que significa dizer que o Estado deveria, sempre que possível, desregulamentar o Direito do Trabalho, deixando a cargo dos empresários a liberdade de impor as condições e as regras de emprego. (DELATE, 2017)

Nas palavras do magistrado Márcio Toledo Gonçalves, da 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte¹⁸, a importância deste ramo do Direito se dá na mediação no âmbito do capitalismo e que tem como objetivo constituir a 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 dignidade do trabalhador.

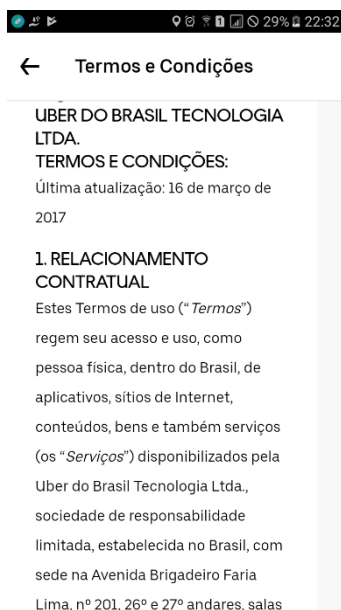
Qualquer processo econômico que possua, em sua essência material, extração e apropriação do labor que produz mercadorias e serviços atrairá a aplicação deste conjunto normativo, sob risco de, em não o fazendo, precipitar-se em retrocesso civilizatório¹⁹.

Com o advento das inovações tecnológicas foram criadas novas formas de trabalho, como a do motorista que trabalha por meio de aplicativo. Abaixo são apresentadas figuras que mostram a parte inicial dos contratos estabelecidos pelas empresas Uber e 99 com os condutores de veículos que são cadastrados para efetuarem as corridas.

¹⁸ BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (3º Região). RTOrd 0011359-34.2016.5.03.0112. Autor: R.L.S.F. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, 13 de fevereiro de 2017. Disponível em <https://pje-consulta.trt3.jus.br/visualizador/pages/conteudo.seam?p_tipo=2&p_grau=1&p_id=1j1mK4cU7PLfN5%2F5oMAy%2Bw%3D%3D&p_idpje=NOwIKP%2F%2FCqU%3D&p_num=NOwIKP%2F%2FCqU%3D&p_npaga=x> Acesso em: 02 maio 2019.

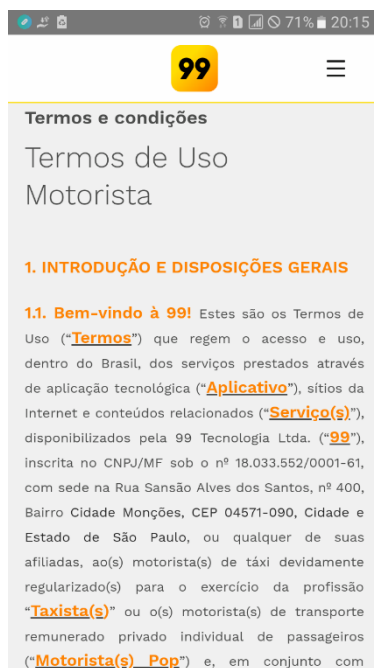
¹⁹ BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (3º Região). RTOrd 0011359-34.2016.5.03.0112. Autor: R.L.S.F. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, 13 de fevereiro de 2017. p. 10. Disponível em <https://pje-consulta.trt3.jus.br/visualizador/pages/conteudo.seam?p_tipo=2&p_grau=1&p_id=1j1mK4cU7PLfN5%2F5oMAy%2Bw%3D%3D&p_idpje=NOwIKP%2F%2FCqU%3D&p_num=NOwIKP%2F%2FCqU%3D&p_npaga=x> Acesso em: 02 maio 2019.

Figura 4 – Contrato da Uber



Fonte: <https://www.uber.com/pt-BR/drive/partner-app/>

Figura 5 - Contrato da 99



Fonte: <https://99app.com/motorista/cartao99/>

Nessa relação contratual, ilustrada acima, as regras da prestação do serviço são ditadas de forma unilateral por essas empresas, bem como o modo de desfazimento do contrato, no qual motoristas são desligados da plataforma, sem informar-lhes o motivo e sem avisar-lhes previamente. E isso tem gerado indignação aos motoristas que tiveram seu contrato desfeito, pois se sentem injustiçados pela

forma como ocorreu a quebra contratual, pegando-os de surpresa.

Diante disso, alguns motoristas têm buscado amparo judicial para pleitear a reinserção à plataforma, entendendo que teriam direitos a permanecer conectados a ela. Outros têm buscado requerer o reconhecimento de vínculo empregatício, na tentativa de obterem os benefícios garantidos à figura do empregado; e ainda outra parte tem entrado na Justiça com ação de danos morais e materiais, em face do prejuízo que tiveram em decorrência do investimento que fizeram para realizar a prestação do serviço.

Não obstante, no que tange à definição de qual relação de trabalho deve caracterizar o indivíduo que trabalha como motorista para essas plataformas digitais, o entendimento dos tribunais não tem se mostrado pacificado. Há Juízes que identificam a existência de vínculo empregatício, com a aplicação de todos os direitos trabalhistas decorrentes dessa caracterização, outros, porém, defendem que há trabalho autônomo. Além disso, o modo como são desligados os motoristas também tem suscitado questionamentos diversos no âmbito jurídico (KALIL, 2017)

A discussão que será feita a seguir se refere ao enquadramento adequado da espécie de contrato que deve reger o trabalho dos condutores de veículo desses aplicativos. Antes, é necessário fazer uma explanação sucinta dos aspectos conceituais definidores do contrato trabalhista, para que se possa entender a posteriori a análise pretendida nos capítulos seguintes.

3.1 O artigo 3º da CLT e seus pressupostos que configuram o vínculo empregatício.

A Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), em seu artigo 3º (terceiro), determina os requisitos necessários para configurar uma relação de trabalho com vínculo empregatício. Dispõe o supracitado dispositivo:

Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.

Parágrafo único – Não haverá distinções relativas à espécie de emprego e à condição de trabalhador, nem entre o trabalho intelectual, técnico e manual.

A corrente majoritária do Direito do Trabalho elenca os seguintes pressupostos contidos no artigo supracitado: serviço prestado por pessoa física, personalidade, não eventualidade, subordinação e onerosidade. Na falta de quaisquer deles, inexistirá a relação de emprego.

Agora será feito uma breve análise de cada um desses pressupostos.

O primeiro pressuposto trata da necessidade da prestação de serviço ser feita por pessoa física, pois, de acordo com a norma acima, não é aceitável que uma pessoa jurídica seja empregada.

Vale observar que uma pessoa jurídica pode ser contratada, como o microempreendedor individual (MEI), para realizar a prestação de serviços de outra empresa, no entanto esta relação não se configuraria como relação empregatícia, mas sim como outra espécie de relação de trabalho.

A pessoalidade será caracterizada quando a pessoa do empregado for elemento determinante da contratação, não podendo este, via de regra, ser substituído na prestação laboral. Ou seja, o trabalhador não pode pedir para outra pessoa realizar o serviço em seu lugar. Logo, a relação de emprego é marcada pela natureza *intuitu personae* do trabalhador face o empregador, de forma que aquele só poderá se fazer substituir por outro em caráter esporádico e com aquiescência deste. (DELATE, 2017)

A onerosidade por sua vez pode ser entendida como um encargo bilateral próprio da relação de emprego. Assim, cabe ao empregado o dever de exercer sua atividade e, em troca, receber uma retribuição pecuniária pela realização do trabalho.

Já a não eventualidade, também denominado de habitualidade, ocorre quando o trabalho é prestado de maneira permanente e não eventual, conforme preleciona Ricardo Resende:

A não eventualidade pressupõe repetição do serviço, com a previsão de repetibilidade futura. Isso quer dizer que o empregado não precisa trabalhar continuamente (todos os dias), mas deve a atividade se repetir naturalmente junto ao tomador dos serviços para que possa ser considerada não eventual. [...] Nas atividades permanentes do tomador: ainda que o trabalho se dê por curto período determinado, será não eventual se ocorrer em atividade que possui caráter permanente na dinâmica da empresa. (2016, p. 131)

Neste mesmo sentido a 3ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, no RR-142700-58.2009.12.0055²⁰, decidiu que a prestação habitual de serviços por longos períodos e horários definidos, mesmo que não diariamente, configura vínculo de emprego.

No que diz respeito à subordinação, Maurício Godinho Delgado (2017) elenca três primordiais correntes doutrinárias que tratam do assunto: a clássica, a

²⁰ MACHADO, Alexandre. Trabalhar duas vezes por semana com habitualidade garante vínculo, decide TST. Advocacia A. Machado & Advogados Associados, 2017. Disponível em: <<https://advocaciamachadodf.com.br/trabalhar-duas-vezes-por-semana-com-habitualidade-garante-vinculo-decide-tst-2/>>. Acesso em: 15 abr. 2019.

objetiva e a estrutural.

Na visão clássica de subordinação quanto maior o controle da empresa na prestação do serviço, maior o grau de subordinação do empregado. Entretanto, na denominada subordinação objetiva, a subordinação persiste mesmo ante a ausência do poder diretivo e do dever de obediência diretos, bastando ocorrer a participação integrativa da atividade do trabalhador na atividade desenvolvida pela empresa. (BABOIN, 2017)

Maurício Godinho Delgado define a subordinação estrutural da seguinte forma:

A subordinação se expressa pela inserção do trabalhador na dinâmica do tomador de serviços, independentemente de receber (ou não) suas ordens diretas, mas acolhendo, estruturalmente, sua dinâmica de organização e funcionamento'. Nesta dimensão da subordinação, não importa que o trabalhador se harmonize (ou não) aos objetivos do empreendimento, nem receba ordens diretas das específicas chefias deste: o fundamental é que esteja estruturalmente vinculado à dinâmica operativa da atividade do tomador de serviços. (2017, p.328)

Nas lições de Barros, é feita a seguinte explicação sobre a subordinação:

Esse poder de comando do empregador não precisa ser exercido de forma constante, tampouco torna-se necessária a vigilância técnica contínua dos trabalhos efetuados, [...]. O importante é que haja a possibilidade de o empregador dar ordens, comandar, dirigir e fiscalizar a atividade do empregado. Em linhas gerais, o que interessa é a possibilidade que assiste ao empregador de intervir na atividade do empregado. Por isso, nem sempre a subordinação jurídica se manifesta pela submissão a horário ou pelo controle direto do cumprimento de ordens. (2010, p. 268)

Presentes, portanto, estes requisitos na relação de trabalho, restará configurado o vínculo de emprego, o qual enseja o pagamento de gratificação natalina, férias com remuneração acrescida de mais um terço constitucional, salário, aviso prévio proporcional, recolhimento do FGTS, multa de 40%, seguro-desemprego, horas extras, descansos semanais remunerados, dentre outros direitos características do contrato de trabalho. (PERRONE, 2019)

Visto os pressupostos, é importante lembrar que a realização de qualquer contrato pra ser válido é necessário estar também presente os elementos essenciais do contrato, os quais são indicados nos incisos do art. 104 do Código Civil Brasileiro de 2002, a saber:

Art. 104. A validade do negócio jurídico requer:
I – agente capaz;
II – objeto lícito, possível, determinado ou determinável;
III – forma prescrita ou não defesa em lei.

Nesse sentido, conclui-se que para configurar a relação de emprego é necessário estar presente os elementos fáticos caracterizadores da relação de emprego e os elementos essenciais citados acima.

Será analisado a seguir se a relação de trabalho, marcada pela Uberização, gera direitos trabalhistas. Um tema de grande discussão atualmente que tem dividido a jurisprudência brasileira, não escapando da divergência de entendimento nem a própria Justiça do Trabalho, a qual tem por essência preservar os direitos dos trabalhadores, assegurados pela legislação brasileira.

3.1.1 A relação contratual vista sob a ótica da empresa

Antes de discutir a respeito da visão da empresa administradora de aplicativo de transporte sobre a relação contratual que estabelece com o motorista, devemos compreender o conceito de empregador elencado no art. 2º da CLT.

Entende-se por empregador toda empresa individual ou coletiva que assumi os riscos da atividade econômica, bem como admite, assalaria e dirige os serviços prestados pelo trabalhador.

Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.

§ 1º – Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados. [...]

Agora, passa-se a verificar os argumentos da empresa.

A Uber argumenta que em momento algum os motoristas, denominados de parceiros, estão subordinados a ela, pois possuem total liberdade de escolher quando irão conectar-se ao aplicativo para atender aos passageiros. Além disso, ela afirma que o motorista, ao cadastrar-se na plataforma, assume o risco do negócio, ou seja, presta o serviço sob sua inteira responsabilidade, arcando com todos os custos referente à manutenção do veículo (peças, revisões, impostos e seguro). (KALIL, 2017)

A Uber colocou no contrato firmado com o motorista que ela seria uma empresa fornecedora de serviços de tecnologia e não de transporte. Segue abaixo um trecho dos termos e condições definidos pela empresa em seu site oficial:

VOCÊ RECONHECE QUE A UBER NÃO É FORNECEDORA DE BENS,

NÃO PRESTA SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA, NEM FUNCIONA COMO TRANSPORTADORA, E QUE TODOS ESSES SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA SÃO PRESTADOS POR PRESTADORES TERCEIROS INDEPENDENTES QUE NÃO SÃO EMPREGADOS(AS) E NEM REPRESENTANTES DA UBER, NEM DE QUALQUER DE SUAS AFILIADAS²¹.

Por fim, a Uber alega que, ao ser selecionado como motorista parceiro, este concorda livremente com as condições que lhe são oferecidas para a utilização da plataforma, bem como que é este quem remunera a empresa pela utilização do aplicativo. (DELATE, 2017)

Segundo Ana Pelegrine, Advogada e diretora jurídica da empresa Uber, o motorista parceiro pode cadastrar na plataforma da Uber outros motoristas vinculados à sua conta na plataforma, inclusive compartilhando o mesmo veículo. O que, segundo ela, demonstraria a ausência do requisito de personalidade estabelecido pela CLT.

Ainda, segundo ela, os motoristas parceiros que contratavam a plataforma para encontrar clientes e, por isso, pagam à Uber uma taxa percentual pelo uso do aplicativo que varia entre 20 a 30%. Com isso não configuraria o requisito da onerosidade.²²

Segundo José Eduardo de Resende Chaves Júnior,

O motorista tem total liberdade quanto a sua jornada de trabalho, que é absolutamente flexível. Ele trabalha no dia e na hora que deseja. Essa característica é um traço marcante da autonomia da prestação do trabalho. Os meios de produção (veículo e o celular) pertencem ao trabalhador e não à empresa. (CHAVES JÚNIOR, apud PERRONE, 2019, p. 9)

Com esse mesmo entendimento, alguns juízes acolheram boa parte dos argumentos levantados pela empresa para fundamentar suas decisões desfavoráveis ao reconhecimento do vínculo empregatício.

Esse foi o caso do juiz Filipe de Souza Sickert, da 37ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte, na Ação Trabalhista de nº 0011863-62.2016.5.03.0137, que entendeu não haver relação empregatícia entre a Uber e os motoristas, sob o seguinte fundamento:

Segundo se infere dos arts. 2º e 3º da CLT, os pressupostos para a caracterização da relação de emprego são a personalidade, a subordinação

²¹ UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. TERMOS E CONDIÇÕES. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>> Acesso em: 02 maio 2019.

²² PELEGRINE, Ana. Existe vínculo empregatício entre motorista e plataformas de compartilhamento de transporte: sim ou não? Rio de Janeiro – RJ, TRT Rio em revista, 2018. Disponível em: <https://www.trt1.jus.br/documents/21078/9874867/TRT_Rio-em-revista4.pdf/30d71ef7-647c-45f1-91af-21418374575a>. Acesso em 15 mar 2019.

jurídica, a onerosidade e a não eventualidade na prestação dos serviços. Apenas o somatório de todos esses pressupostos tem por consequência a caracterização do vínculo de emprego.

No caso, o conjunto probatório produzido revela a ausência de subordinação do reclamante para com as reclamadas, o que inviabiliza o pretendido reconhecimento do vínculo empregatício.

De fato, a subordinação jurídica consiste "na situação jurídica derivada do contrato de trabalho, pela qual o empregado compromete-se a acolher o poder de direção empresarial no modo de realização de sua prestação de serviços" (DELGADO, Maurício Godinho. Curso de Direito do Trabalho. 14. ed. São Paulo: LTr, 2015, p. 311). Ou seja, a subordinação jurídica se refere ao dever que o empregado tem de acatar as ordens dadas pelo empregador no que diz respeito ao modo da prestação dos serviços. Não se confunde com a subordinação jurídica a mera existência de obrigações contratuais entre as partes - o que é comum em todo tipo de contrato -, sendo, na verdade, fundamental que o próprio modo da prestação de serviços seja dirigido pela outra parte para que esteja configurada a subordinação a que se refere o art. 3º, caput, da CLT²³.

Conforme exposto pelo magistrado, a empresa não dava ordens, tão somente exibia vídeos institucionais instruindo acerca do melhor modo de tratar o cliente para que os motoristas recebessem melhores avaliações dos próprios clientes. Além disso, o motorista podia desligar o aplicativo a hora que desejasse e escolher o horário para trabalhar. Para o juiz, esses elementos demonstrariam não haver relação de emprego.

A relatora do processo de nº 1001574-25.2016.5.02.0026 da 8ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, que foi acompanhada pelos seus colegas, entendeu também que a relação entre aplicativo e motorista não teria habitualidade, pessoalidade e subordinação. Disse, em sua decisão, que o sistema Uber seria uma plataforma para facilitar o contato entre motoristas e passageiros, concluindo que o motorista (reclamante) tratava-se apenas de um trabalhador autônomo²⁴.

As decisões proferidas pela 9ª Turma do TRT-3 no processo de nº.

²³ BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (3ª Região). RTOrd 0011863-62.2016.5.03.0137. Autor: A.S.N. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juiz: Filipe de Souza Sickert. Belo Horizonte, 30 de janeiro de 2017. p. 4-5. Disponível em: <https://pje-consulta.trt3.jus.br/visualizador/pages/conteudo.seam?p_tipo=2&p_grau=1&p_id=WdURkhuvs%2BjfN5%2F5oMAy%2Bw%3D%3D&p_idpje=HH7W6G5UWnQ%3D&p_num=HH7W6G5UWnQ%3D&p_npa g=x> Acesso em 02 maio 2019.

²⁴ BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (2ª Região). R.Ord. Nº 1001574-25.2016.5.02.0026. Autor: R.T.S.S. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juíza: Sueli Tome da Ponte. São Paulo, 20 de set de 2017. p. 3. Disponível em: <<https://www.bing.com/search?q=c%3a%5cusers%5cjonas%5cdesktop%5cufc+10%2%b0+sem%5cfontes+de+pesquisa+da+monografia%5c6-+o+contrato+estabelecido+entre+as+empresas+os+motoristas%5c1-+o+artigo+3%2%ba+da+clt+e+seus+pressupostos%5cjulgados+q+n%3%83o+reconheceram+v%3%8dculo+empregat%3%8dcio%5cdecis%3%a3o+da+26%2%b0+vara+do+trt+de+s%3%a3o+pa ulo+-+2%2%ba+regi%3%a3o.pdf&form=&refig=6902abf9e75f46c4a7a2fc367fa6e40e>>. Acesso em: 28 abr. 2019.

0011359-4.2016.5.03.0112²⁵ e pela 5ª Turma do TRT-3 no processo de nº. 0010795-02.2017.5.03.0183²⁶ seguem o mesmo entendimento das supracitas.

Desse modo, a depender do entendimento da própria empresa e dos julgados acima, não existiria vínculo de emprego na relação contratual entre a Uber, administradora da plataforma, e o motorista, sendo este tão somente um prestador de serviço autônomo.

3.1.2 A relação contratual vista sob a ótica do princípio da primazia da realidade

Apesar da autodefinição apresentada pela empresa, descrita no capítulo anterior, sabe-se que na dinâmica principiológica do Direito do Trabalho a aparência não se impõe à essência. A jurisdição trabalhista deve se pautar pelo Princípio da Primazia da Realidade. Nas palavras de Américo Plá Rodriguez, “o princípio da primazia da realidade significa que, 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”. (2000, p. 339)

Nesse sentido, a caracterização da relação jurídica entre a Uber e os motoristas independe de qualquer contrato assinado entre eles ou mesmo da autodefinição promovida pela empresa. O contrato de trabalho é um contrato auferível no caso concreto mediante análise dos elementos existentes no vínculo entre as partes.

Conforme Alice Monteiro de Barros:

O princípio da primazia da realidade significa que as relações jurídico-trabalhistas se definem pela situação de fato, isto é, pela forma como se realizou a prestação de serviços, pouco importando o nome que lhes foi atribuído pelas partes. Despreza-se a ficção jurídica. É sabido que muitas vezes a prestação de trabalho subordinado está encoberta por meio de contratos de Direito Civil ou Comercial. Compete ao intérprete, quando chamado a se pronunciar sobre o caso concreto, retirar essa roupagem e atribuir-lhe o enquadramento adequado, nos moldes traçados pelos arts. 2º e 3º da CLT. (2016, p. 125)

Portanto o Direito do Trabalho deve observar a relação contratual pelo prisma do Princípio da Primazia da Realidade, o qual dispõe que a realidade da

²⁵ BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (3º Região). R.Ord Nº 0011359-4.2016.5.03.0112. Autor: R.L.S.F. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juíza: Maria Stela Álvares da Silva Campos. Belo Horizonte, 23 de maio de 2017.

²⁶ BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (3º Região). R.Ord Nº 0010795-02.2017.5.03.0183. Autor: A.M.F.S. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juiz: Danilo Siqueira de Castro Faria. Belo Horizonte, 13 de dez de 2017.

situação fática deve prevalecer sobre a forma.

Agora, passa-se a análise da relação de trabalho estabelecida entre os motoristas e as empresas de transporte que atuam por meio de plataforma digital, como a Uber e a 99.

A Uber possui um sistema de cadastro que seleciona aqueles que trabalharão como motoristas. Ao ser aprovado pela empresa, cada trabalhador obtém acesso ao aplicativo na versão motorista. Esse sistema limita a prestação de serviços pelo carro e pelo motorista previamente identificados, impossibilitando que haja a substituição da mão de obra sem o consentimento da empresa. Há, portanto, seleção e controle daquele que labora para a Uber, que não pode se fazer substituir no exercício de seu trabalho. (BABOIN, 2017)

Na decisão proferida pelo magistrado Márcio Toledo Gonçalves, da 33ª Vara da Justiça do Trabalho de Belo Horizonte, nos Autos do processo de nº 0011359-34.2016.5.03.0112, foi incluído o comentário abaixo feito por um alto executivo da Uber no Brasil:

O declarante, na condição de coordenador de operações, acompanhava a contratação dos motoristas na cidade do Rio de Janeiro, processo que consistia em apresentação de documentos, testes psicológicos e análise de antecedentes por empresa terceirizada²⁷.

Por meio dessa afirmação o Magistrado concluiu que a empresa Uber escolhia minuciosamente quem poderia integrar ou não o seu quadro funcional, o que reforça a presença do requisito pessoalidade na relação.

Quanto à possibilidade do motorista poder compartilhar sua conta com outra pessoa, levantada pela advogada da empresa Uber no capítulo anterior, cabe transcrever a excelente percepção do Magistrado Márcio Toledo sobre essa questão:

O automóvel registrado por cada motorista em sua conta é apenas uma ferramenta de trabalho que, por sua própria natureza, não tem relação alguma de dependência com os elementos fático-jurídicos do vínculo de emprego. Assim, a permissão dada ao proprietário do veículo de vincular terceiros para dirigi-lo é absolutamente irrelevante, tratando-se apenas de uma expressão do poder diretivo daquele que organiza, controla e regulamenta a prestação dos serviços. Tanto é que a reclamada só permite que o trabalhador ceda o uso do veículo a outros motoristas previamente cadastrados em seu sistema²⁸.

²⁷ BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (3º Região). RTOrd 0011359-34.2016.5.03.0112. Autor: R.L.S.F. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, 13 de fevereiro de 2017. p. 12 Disponível em <Processo Judicial Eletrônico Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região> Acesso em: 02 maio 2019.

²⁸ BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (3º Região). RTOrd 0011359-34.2016.5.03.0112. Autor: R.L.S.F. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, 13 de fevereiro de 2017. p. 13 Disponível em <Processo Judicial Eletrônico Tribunal Regional do

De acordo com o próprio regulamento estabelecido pela Uber em seu sítio eletrônico não é permitido o compartilhamento das contas dos motoristas:

Os termos e condições da Uber não permitem o compartilhamento das contas dos motoristas parceiros. O uso da sua conta por outro motorista se constitui como um sério problema de segurança. Se soubermos que um motorista não corresponde ao perfil do motorista parceiro exibido pelo aplicativo do passageiro, a conta será suspensa imediatamente e ficará pendente para investigação²⁹.

Logo, não há como negar o vínculo personalíssimo que a empresa tem com cada motorista que integra a plataforma, independentemente de este ser ou não proprietário do veículo cadastrado.

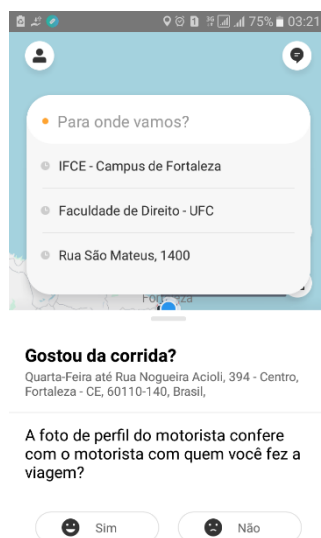
Os cadastros dos motoristas nas plataformas são pessoais e intransferíveis. Caso algum passageiro relate que o motorista do veículo não seja o mesmo da foto no aplicativo, o motorista pode ser desligado da plataforma. (LUZ, 2018)

Segue abaixo a mensagem enviada ao passageiro logo após o término da viagem que pede a confirmação da foto de perfil do motorista, de forma a verificar se o motorista que efetivou a viagem é o que está de fato cadastrado na plataforma.

Trabalho da 3ª Região> Acesso em: 02 maio 2019.

²⁹ Sítio da uber: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. TERMOS E CONDIÇÕES. Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>> Acesso em: 02 maio 2019.

Figura 6 - Confirmação da foto de perfil do motorista



Fonte: retirada do aplicativo da 99 por print

Observa-se também que o trabalhador não tem nenhuma autonomia para fixar o valor de seu trabalho. A remuneração do tempo trabalhado é definida pela própria Uber. O motorista não possui qualquer possibilidade de controle no valor do serviço. Ele sequer intermedia a transação econômica, eis que o pagamento pela corrida é efetuado pelo consumidor diretamente à empresa. Os eventuais pagamentos em dinheiro pelos clientes também são intermediados pela Uber, que, além de demandar cadastro prévio do motorista para acessar essa modalidade de pagamento, controla os valores e a margem de lucro mediante bloqueio dos valores semanais já devidos aos motoristas. (BABOIN, 2017)

Neste sentido o Magistrado Márcio Toledo Gonçalves destacou que no sítio eletrônico da plataforma consta que independentemente de a viagem ser gratuita ao usuário, o motorista será remunerado:

Alguns usuários possuem descontos ou promoções, e este valor é descontado também das viagens em dinheiro, por isso o valor pode ser reduzido ou até R\$0. Não se preocupe, estes descontos são custos da Uber e você receberá normalmente o valor da viagem em seu extrato. (SENTENÇA, p. 16)

Conforme ainda o próprio site da empresa, mostrado no capítulo que tratou do funcionamento do aplicativo, todos os pagamentos dos clientes são realizados para a Uber, que remunera o motorista semanalmente. Desse modo é possível também identificar a presença da onerosidade na relação contratual.

No que se refere a não eventualidade, Ricardo Resende afirmou, no

capítulo que tratou dos pressupostos do art. 3º(terceiro) da CLT, que a prestação de trabalho poderia ser feita de forma descontínua, desde que ocorresse de modo permanente. Ou seja, a habitualidade não se caracteriza pela existência de horários fixos e/ou predeterminados de trabalho, sequer há necessidade, para sua configuração, do labor diário para o empregador.

Esse é também o entendimento de Godinho Delgado (2017, p. 320) quando aponta que “a eventualidade, para fins celetistas, não traduz intermitência; [...] se a prestação é descontínua, mas permanente, deixa de haver eventualidade”.

Dessa forma, o argumento levantado pela empresa, no capítulo anterior, de não haveria habitualidade porque o motorista teria a liberdade para fazer a sua jornada de trabalho torna-se questionável. Ao analisar a realidade de como o motorista trabalha, é possível identificar a habitualidade na relação contratual.

Aqui há de se fazer a menção, ainda, ao §13 do artigo 235 – C da CLT, o qual menciona que o motorista empregado pode não ter horário fixo de início e término da jornada de trabalho.

Art. 235-C.

[...]

§ 13. Salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos.

No que diz respeito à subordinação, como demonstrado anteriormente nas palavras de Maurício Delgado, a subordinação pode se manifestar também quando o trabalhador se inseri na dinâmica de organização e funcionamento da estrutura elaborada pelo tomador de serviços, independentemente de receber deste suas ordens diretas.

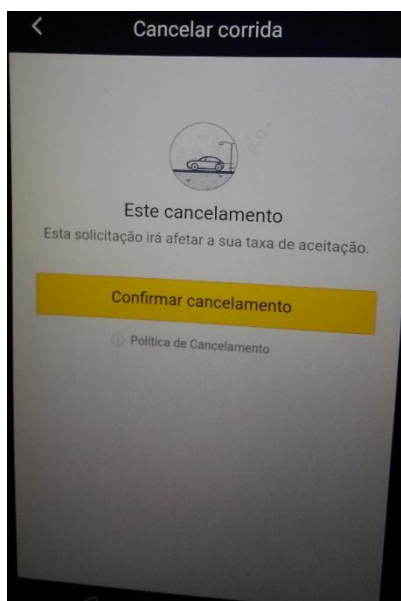
Dessa maneira compreende-se uma possível existência de subordinação do motorista para com a Uber, pois é impossível excluir a figura do motorista da prestação de serviços oferecido pela empresa. Sem a mão de obra humana do motorista, não seria possível o desenvolvimento empresarial da Uber. Logo, esta está intrinsecamente atrelada à figura do motorista. (BABOIN, 2017)

Robert Sprague (2015) entende que não deveria focar a dependência do trabalhador em face da empresa, mas a dependência do empregador em face dos trabalhadores. Se uma empresa, ao organizar a sua atividade econômica, é dependente dos prestadores de serviço para existir, os trabalhadores devem ser considerados como empregados. (SPRAGUE, apud KALIL, 2017)

Em relação ao controle do trabalho, segue abaixo mensagem da

plataforma digital enviada aos motoristas que fazem cancelamento de viagens, chamando a atenção para evitar cancelamentos, pois isso afetaria sua taxa de aceitação.

Figura 7 – Cancelamento efetuado pelo motorista



Fonte: Foto retirada do aplicativo de um motorista da UBER

Isso demonstra que de fato ele não é livre para realizar cancelamentos, tanto que pode ser penalizado por isso, conforme relatado no capítulo que tratou das formas de desligamento de motorista.

A lei brasileira, desde 2011, introduziu na CLT o artigo 6º, parágrafo único³⁰, que impõe o vínculo empregatício no controle telemático, que equivale ao pessoal e direto. Logo, de acordo com essa norma, o controle telemático exercido pela Uber, ainda que seja um controle exercido por um código de computador, sem gerência intensiva de um superior hierárquico, equivale ao controle pessoal e direto. (BABOIN, 2017)

Márcio Toledo Gonçalves, magistrado sentenciante, fala sobre essa forma de controle estabelecido pela empresa.

Afinal, já não é mais necessário o controle dentro da fábrica, tampouco a subordinação a agentes específicos ou a uma jornada rígida. Muito mais eficaz e repressor é o controle difuso, realizado por todos e por ninguém. Neste novo paradigma, os controladores, agora, estão espalhados pela

³⁰ Art. 6º - Parágrafo 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.

multidão de usuários e, ao mesmo tempo, se escondem em algoritmos que definem se o motorista deve ou não ser punido, deve ou não ser descartado.³¹

É importante salientar que por existir diferenças particulares na maneira de como os motoristas trabalham na plataforma digital, pode, ocasionalmente, alguns afastarem-se de uma das situações abordadas nas linhas acima. Daí, portanto, a necessidade de se estabelecer a relação trabalhista a partir da verificação de como era, de fato, exercido a atividade laboral do motorista para a empresa.

Segue abaixo outros julgados favoráveis ao reconhecimento do vínculo empregatício que tomaram como base o princípio da primazia da realidade.

Decisão proferida pela 15ª Turma do Tribunal Regional da 2ª Região, no processo de nº 1000123-89.2017.5.02.0038. Segue parte do teor da decisão:

[...] As demandadas, em apertada síntese, se opuseram à pretensão autoral argumentando não se tratarem de empresas de transporte, mas cuja atividade principal é a exploração de plataforma tecnológica, e que nessa perspectiva os motoristas atuam como parceiros, [...] Se se tratasse de mera ferramenta eletrônica, por certo as demandadas não sugeririam o preço do serviço de transporte a ser prestado e sobre o valor sugerido estabeleceriam o percentual a si destinado. Também não condicionariam a permanência do motorista às avaliações feitas pelos usuários do serviço de transporte. Simplesmente colocariam a plataforma tecnológica à disposição dos interessados, sem qualquer interferência no resultado do transporte fornecido, e pelo serviço tecnológico oferecido estabeleceriam um preço/valor fixo a ser pago pelo motorista pelo tempo de utilização, [...]. Contudo, os elementos de prova existentes nos autos sinalizam em direção diversa. [...] as demandadas concentravam em seu poder, em regra, os valores pagos pelos usuários, realizando posteriormente o repasse ao demandante. [...] a afirmação de que o motorista pode ficar ilimitadamente off-line e recusar solicitações de modo ilimitado também não condiz com a necessidade empresarial e com a realidade vivenciada na relação empresa/motorista/usuário. Fosse verdadeira tal afirmação, o próprio empreendimento estaria fadado ao insucesso, pois as empresas correriam o risco evidente de, em relação a determinados locais e horários, não dispor de um único motorista para atender o usuário. [...] a alteração introduzida pela Lei 12. 551/2011 no art. 6.º da CLT, é expressiva na direção ora apontada. De acordo com o parágrafo 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.” [...] considerando as peculiaridades do caso dos autos, acolho o inconformismo do demandante para reconhecer o vínculo de emprego entre as partes no período indicado na inicial. [...]³²

³¹ BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (3º Região). RTOrd 0011359-34.2016.5.03.0112. Autor: R.L.S.F. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juiz: Márcio Toledo Gonçalves. Belo Horizonte, 13 de fevereiro de 2017. p. 23 Disponível em <Processo Judicial Eletrônico Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região> Acesso em: 02 maio 2019.

³² BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (2ª Região). R.Ord 1000123-89.2017.5.02.0038. Autor: M. V. J. Réu: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Juiz: Beatriz de Lima Pereira. São Paulo, 24 de ago. de 2018. Disponível em: <file:///C:/Users/Jonas/Desktop/UFC%2010%C2%B0%20SEM/FONTES%20DE%20PESQUISA%20D

Decisão proferida pelo juízo da 13ª Vara do Trabalho de São Paulo, no processo de nº 1001492-33.2016.5.02.0013. Nesse julgado o juiz Eduardo Pires questionou a tese da empresa de dizer que não seria Transporte, mas sim aplicativo.

Se fosse verdade deveria haver um valor fixo, uma mensalidade, por exemplo, paga pelos motoristas em razão do uso da plataforma, como ocorre entre os taxistas e a rádio capital. Mas isso não ocorre: o valor que cabe à empresa é extraído do serviço de transporte prestado ao consumidor passageiro³³.

Para além das decisões supracitadas, é importante mencionar também decisões de outros países, como Estados Unidos (EUA) e Reino Unido, que despontam para o entendimento favorável ao reconhecimento de vínculo de emprego.

Nos EUA estava em discussão uma Ação Coletiva na Carolina do Norte e em São Francisco envolvendo cerca de 385 mil pessoas pleiteando vínculo de emprego com o Uber. Nesse caso, a empresa Uber optou por pagar US\$100 milhões em acordo com os milhares de trabalhadores que acionaram coletivamente a justiça. Esse acordo evitou que o processo fosse a julgamento. (ABÍLIO, 2017)

Como se não bastasse tal fato, existem ainda nos Estados Unidos diversas decisões individuais favoráveis aos trabalhadores sobre esta matéria e recentemente a cidade de Nova York deu o primeiro passo para o futuro reconhecimento de vínculo ao estabelecer um piso salarial mínimo aos motoristas da Uber. (PERRONE, 2016)

No Reino Unido foi dada decisão também reconhecendo o vínculo empregatício. A decisão baseou-se em algumas observações feitas a partir da realidade do trabalho desenvolvido pelo motorista. Segundo a decisão, quando o aplicativo está ligado e o motorista está dentro do território no qual é autorizado a trabalhar e tem disponibilidade para aceitar corridas, ele está trabalhando para a Uber sob contrato de trabalho. (WORKER CONTRACT, apud FRAZÃO, 2016)

A%20MONOGRAFIA/6-
%20O%20CONTRATO%20ESTABELECIDO%20ENTRE%20AS%20EMPRESAS%20OS%20MOTOR
ISTAS/1-
%20O%20artigo%203%C2%BA%20da%20CLT%20e%20seus%20pressupostos/JULGAD~3/DECISO
~2.PDF>

³³ BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (2ª. Região). RTOrd 1001492-33.2016.5.02.0013. Autor: F. dos S. T. Réu: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Juiz: Eduardo Rockenbach Pires. São Paulo, 11 de abril de 2017. p. 7. Disponível em: <<https://www.jota.info/wp-content/uploads/2017/04/Sentenc%CC%A7a-Uber.SP-V%C3%ADnculo.pdf>> Acesso em: 5 maio 2019.

Segundo ainda o Tribunal Britânico, seria absurdo imaginar a Uber como cliente do motorista.

Nas palavras de Ana Frazão, professora de Direito Civil e Comercial na UnB:

No exemplo mencionado, analisando todas as circunstâncias de fato, entendeu o Tribunal britânico que a situação jurídica criada pelos instrumentos contratuais era mera ficção, totalmente descolada da realidade, motivo pelo qual é esta que deveria prevalecer.

Tal lição parece muito pertinente à realidade brasileira atual, em que, na ânsia de flexibilização das relações trabalhistas, tem-se buscado afastar ou mesmo negar o princípio da realidade, ainda que por meio de subterfúgios legislativos. (FRAZÃO, 2016)

Verifica-se, portanto, que existem discussões sobre vínculo de emprego entre a Uber e seus motoristas em outros países, não sendo este tema exclusivo da Justiça do Trabalho brasileira.

Diante do que foi colocado, vale destacar que, apesar da existência de diversas decisões, como as citadas acima, a favor do reconhecimento do vínculo de emprego proferidas pelos Juízes das Varas Trabalhistas no Brasil, a maior parte delas tem sido reformada pelos Tribunais Regionais Trabalhistas. Com isso a Justiça do Trabalho que deveria proteger os direitos dos motoristas, acaba deixando-os expostos a uma realidade que precariza as relações de trabalho e que, por consequência, viola seus direitos trabalhistas.

Vale observar que a importância do reconhecimento do vínculo empregatício na relação estabelecida entre a empresa e os motoristas é que estes poderiam obter os benefícios assegurados pela CLT e pelo art. 7º(sétimo) e seus incisos da atual Constituição Federal Brasileira. Dessa forma o motorista que viesse a ser dispensado não ficaria desamparado até que pudesse se recolocar no mercado de trabalho.

Em caso de dispensa, o motorista receberia, por exemplo, saldo de salário, aviso prévio indenizado, direito ao saque do FGTS e seguro-desemprego, além de outros possíveis direitos estabelecidos em Acordos ou Convenções Coletivas de Trabalho.

É bem verdade que o reconhecimento do vínculo possivelmente encareceria o serviço para o consumidor, porém não se pode deixar de aplicar preceitos constitucionais que prevêm a proteção do trabalhador e que asseguram a sua dignidade em troca da preservação do valor tarifário cobrado em uma corrida.

3.2 A relação contratual vista sob a ótica do Direito Civil

Visto a relação de trabalho entre a empresa administradora da plataforma digital e o motorista no âmbito trabalhista, passemos agora a verificar essa questão na esfera do Direito Civil, adotando neste capítulo a interpretação de que o motorista de aplicativo é um prestador de serviços autônomo. Portanto o motorista não estaria, aqui, subordinado juridicamente à Uber, ou seja, não seria obrigado a acatar ordens e cumprir determinações, mas apenas cumprir obrigações contratuais, inerente a todo e qualquer contrato de prestação de serviços.

É importante salientar que as regras do Código Civil têm caráter residuais, aplicando-se somente às relações não regidas pela Consolidação das Leis do Trabalho e pelo Código de Defesa do Consumidor, sem distinguir a espécie de atividade prestada pelo prestador de serviços, que pode ser profissional liberal ou trabalhador braçal, conforme preconiza o art. 593 do CCB/02: “a prestação de serviço, que não estiver sujeita às leis trabalhistas ou a lei especial, reger-se-á pelas disposições deste Capítulo”.

Antes de adentrar na discussão a que o presente capítulo se refere, é também importante verificarmos o conceito de prestação de serviço e de contrato no âmbito do Direito Civil.

A prestação de serviço, definido pelo artigo 594³⁴ do CCB/02, é toda espécie de serviço ou trabalho lícito, material ou imaterial, contratado mediante retribuição.

Já o contrato, de forma objetiva, é comumente conceituado como sendo um acordo estabelecido pela vontade das partes que tem por objetivo criar, modificar ou extinguir direitos. Constitui o mais expressivo modelo de negócio jurídico bilateral.

Para Paulo Nader (2018, p. 41) contrato “é acordo de vontades que visa a produção de efeitos jurídicos de conteúdo patrimonial. Por ele, cria-se, modifica-se ou extingue-se a relação de fundo econômico”

Nesse sentido, Pablo Stolze (2017, p. 625) define então o contrato de prestação de serviços como sendo “o negócio jurídico não adequado para relações empregatícias por meio do qual uma das partes, chamada prestador, se obriga a realizar, de forma autônoma, uma atividade em benefício de outra, denominada tomador, mediante remuneração.”

³⁴CCB/2002 - Art. 594. Toda a espécie de serviço ou trabalho lícito, material ou imaterial, pode ser contratada mediante retribuição.

Para serem válidos, como já falado no capítulo anterior, os contratos necessitam de capacidade e vontade das partes para contratar e devem possuir objeto possível, lícito e determinável. E a sua eficácia está condicionada a realização de uma obrigação.

Das várias classificações de contratos, está inserido o chamado Contrato de Adesão. Neste tipo de contrato normalmente o ofertante impõe cláusulas previamente estipuladas aos seus aderentes, cabendo-lhes apenas a aceitação ou não da proposta.

O que predomina nas relações estabelecidas por meio de aplicativos são, em sua ampla maioria, os contratos eletrônicos de adesão, que, conforme Barbagalo, são caracterizados da seguinte forma:

caracterizados pela apresentação de cláusulas preestabelecidas pelo titular do Web site [do aplicativo, no caso], unilateralmente, sem possibilidade de alteração dessas cláusulas pela outra parte, cabendo-lhes apenas aceitar ou rejeitar as disposições preconcebidas e, em aceitando-as, fornecer as informações que faltam, geralmente concernentes à identificação da própria parte e à especificação do objeto. (BARBAGALO, apud SILVA, 2016, p. 72)

Segundo Andrade (2004, p. 31), o contrato eletrônico não constitui em si nova forma de contrato, sendo apenas um “negócio jurídico celebrado mediante a transferência de informações entre computadores e cujo instrumento pode ser decalcado em mídia eletrônica”, não possuindo, por si só, um perfil ou natureza jurídica diferente daquela dos contratos em geral. (ANDRADE, apud Silva, 2016, p. 68)

Vale ressaltar que esse tipo de contrato é bastante recorrente nas relações de consumo, e em virtude disso o CDC/1990 traz em seu artigo 54, caput,³⁵ a sua definição. Um exemplo dessa relação ocorre entre o passageiro e a empresa de aplicativo. Mas aqui essa relação não será analisada, visto que não é objeto do presente trabalho.

Não obstante, há negócios jurídicos realizados por meio de contrato de adesão que não possuem essa relação de consumo, sendo por isso atraídos para o âmbito do Direito Civil.

Nesse sentido o CCB/2002 traz dois artigos que tratam do contrato de adesão. A saber:

³⁵CDC/1990 - Art. 54. Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo.

Art. 423. Quando houver no contrato de adesão cláusulas que gerem dúvida quanto à sua interpretação, será adotada a mais favorável ao aderente. (Redação dada pela Medida Provisória nº 881, de 2019)

Parágrafo único. Nos contratos não atingidos pelo disposto no caput, exceto se houver disposição específica em lei, a dúvida na interpretação beneficia a parte que não redigiu a cláusula controvertida. (Incluído pela Medida Provisória nº 881, de 2019)

Art. 424. Nos contratos de adesão, são nulas as cláusulas que estipulem a renúncia antecipada do aderente a direito resultante da natureza do negócio.

O autor, Carlos Roberto Gonçalves (2017, p.124) preleciona o seguinte a respeito dos artigos citados acima:

Em ambos os dispositivos, o novel diploma procura resguardar a posição do aderente não só em vista de “cláusulas ambíguas ou contraditórias”, como ao proibir “a renúncia antecipada” a direito, levando em conta especialmente o fato de contrato de adesão ter o seu conteúdo fixado por deliberação exclusiva do ofertante.

Posto isso, faz-se uma análise do contrato estabelecido entre a Uber e seus motoristas.

Com base nas características do Contrato de Adesão discutidas acima, observa-se que é o modelo de contrato realizado entre a UBER e o motorista, muito embora este ainda possa ser chamado para comparecer à empresa pra fazer entrega de documentos e realizar entrevista, além de o conteúdo do contrato não se referir a relação de consumo, mas a prestação de serviço.

Como já relatado em capítulo anterior, para uma pessoa pleitear uma vaga de condutor na plataforma digital e passar a realizar o transporte de passageiros indicados pela empresa, ela deve antes aceitar as cláusulas estipuladas pela Uber.

Desse modo, após instalar o aplicativo em seu celular e concordar com os termos e condições da plataforma, nasce os deveres e obrigações da relação jurídica do motorista com a empresa.

Abaixo é mostrado algumas cláusulas estabelecidas no contrato da Uber.

Na cláusula de nº 1 que trata da relação contratual, a empresa estabelece o seguinte:

Ao acessar e usar os Serviços **você concorda** com os presentes termos e condições, que estabelecem o relacionamento contratual entre você e a Uber. Se você não concorda com estes Termos, você não pode acessar nem usar os Serviços.³⁶ (grifo nosso)

Na cláusula de nº 2 (dois) do contrato é anunciado que a empresa não realiza serviços de transporte, muito menos que funciona como transportadora e que

³⁶Contrato disponível em <<https://www.uber.com/legal/terms/br/>>. Acesso em: 03 de maio de 2019

os motoristas seriam prestadores independentes e que não seriam empregados.

VOCÊ RECONHECE QUE A UBER NÃO É FORNECEDORA DE BENS, NÃO PRESTA SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA, NEM FUNCIONA COMO TRANSPORTADORA, E QUE TODOS ESSES SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA SÃO PRESTADOS POR PRESTADORES TERCEIROS INDEPENDENTES QUE NÃO SÃO EMPREGADOS (AS) E NEM REPRESENTANTES DA UBER, NEM DE QUALQUER DE SUAS AFILIADAS.³⁷ (grifo nosso)

Já na cláusula de nº 05 (cinco) a empresa diz não ser responsável em relação ao motorista ou pelo serviço prestado por ele.

A UBER NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR DANOS INDIRETOS, INCIDENTAIS, ESPECIAIS, PUNITIVOS OU EMERGENTES, INCLUSIVE LUCROS CESSANTES, PERDA DE DADOS, DANOS MORAIS OU PATRIMONIAIS RELACIONADOS, ASSOCIADOS OU DECORRENTES DE QUALQUER USO DOS SERVIÇOS AINDA QUE A UBER TENHA SIDO ALERTADA PARA A POSSIBILIDADE DESSES DANOS. A UBER NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR NENHUM DANO, OBRIGAÇÃO OU PREJUÍZO DECORRENTE DO: (i) SEU USO DOS SERVIÇOS OU SUA INCAPACIDADE DE ACESSAR OU USAR OS SERVIÇOS; [...] VOCÊ CONCORDA QUE A UBER NÃO TEM RESPONSABILIDADE EM RELAÇÃO A VOCÊ, POR CONTA DE QUALQUER SERVIÇO DE TRANSPORTE, BENS OU LOGÍSTICA REALIZADOS POR PRESTADORES TERCEIROS, SALVO SE EXPRESSAMENTE ESTABELECIDO NESTES TERMOS. COMO CONSEQUÊNCIA, A UBER NÃO TEM QUALQUER RESPONSABILIDADE POR ROTAS ADOTADAS POR PRESTADORES TERCEIROS OU POR QUAISQUER ITENS PERDIDOS NOS VEÍCULOS DE PRESTADORES TERCEIROS.³⁸ (grifo nosso)

Nessas cláusulas a empresa estabelece condições ao motorista que aparentemente não poderiam ser questionadas por ele, por serem realizadas nos moldes de um Contrato de Adesão. No entanto, conforme o art. 424 mencionado acima, tais cláusulas são passíveis de serem anuladas por forçarem a renúncia antecipada de aderente a direitos resultantes da natureza do negócio jurídico.

No que se refere ao tempo de duração do contrato de prestação de serviço, este tem o prazo determinado. Conforme prevê o artigo 598³⁹ do CCB/2002, não poderá o contrato convencionar a prestação de serviço por mais de 4 anos. Com isso percebe-se que tal regra não tem sido cumprida pelas empresas de aplicativos. Na cidade de Fortaleza o funcionamento dos aplicativos da Uber e da 99 ainda não completaram quatro anos de vigência. No entanto, na cidade do Rio de Janeiro, onde o aplicativo da Uber funciona desde de 2014, deveria ter ocorrido o

³⁷ Contrato disponível em <<https://www.uber.com/legal/terms/br/>>. Acesso em: 03 de maio de 2019

³⁸ Contrato disponível em <<https://www.uber.com/legal/terms/br/>>. Acesso em: 03 de maio de 2019

³⁹ CCB/2002 - Art. 598. A prestação de serviço não se poderá convencionar por mais de quatro anos, embora o contrato tenha por causa o pagamento de dívida de quem o presta, ou se destine à execução de certa e determinada obra. Neste caso, decorridos quatro anos, dar-se-á por findo o contrato, ainda que não concluída a obra.

término do contrato ou a renovação contratual dos motoristas pela empresa.

Desse modo surge a dúvida se a empresa estaria descumprindo a regra acima estabelecida e os motoristas estariam atuando de forma irregular, ou então, se a relação de trabalho estabelecida entre eles não seria de fato, como defende a empresa, de prestação de serviço.

Já no que diz respeito ao desfazimento do contrato, de forma geral, o CCB/2002 traz 3 (três) possibilidades.

Partindo do pressuposto de que o contrato se concretizou de forma plena, como negócio jurídico, nos planos da existência, validade e eficácia, ele pode ser desfeito por rescisão, por resilição ou por resolução.

O distrato por resilição ocorre quando o contrato é desfeito por iniciativa de uma das partes (forma unilateral) ou de comum acordo das partes (forma bilateral). Já o desfazimento por resolução ocorre quando há o descumprimento por uma das partes daquilo que foi pactuado, tendo assim a outra o direito de pôr fim ao contrato. E a rescisão dar-se nos casos que houver lesão ou gerar perigo de dano a uma das partes.

No caso específico do contrato de prestação de serviço o artigo 607 do CCB/2002 elenca outras possibilidades, além das citadas acima. Vejamos o que diz o referido dispositivo:

Art. 607. O contrato de prestação de serviço acaba com a morte de qualquer das partes. Termina, ainda, pelo escoamento do prazo, pela conclusão da obra, pela rescisão do contrato mediante aviso prévio, por inadimplemento de qualquer das partes ou pela impossibilidade da continuação do contrato, motivada por força maior.

Como foi retratado no capítulo anterior, a Uber possui algumas políticas que definem quem pode e quem não pode prestar serviços usando a sua plataforma, e, ao ferir supostamente estes termos, o motorista pode ter seu contrato desfeito pela empresa e, assim, perder a autorização de transportar passageiros. Com isso, muitos motoristas têm sido “desligados” da plataforma, deixando esta de informá-los o motivo de tal ato. Diante disso, parte dos motoristas excluídos tem buscado amparo judicial pleiteando, para além da questão de vínculo empregatício, a reinserção à plataforma, entendendo que teria direito a permanecer na lista de motoristas do aplicativo. Outros têm buscado requererem danos morais e materiais, pois consideram-se injustiçados pela forma como foram desfeitos seus contratos com a empresa.

A seguir será analisada as duas possibilidades de distrato que mais se

aproximam do modo como é feito o desfazimento do contrato pela plataforma digital.

3.2.1 Da quebra contratual por resilição

A título ilustrativo e informativo, cumpre informar que algumas decisões judiciais são fundamentadas no fato de que as plataformas digitais teriam autonomia para descredenciar quaisquer motoristas, independentemente de justificação para tal. Abaixo segue trechos de duas decisões favoráveis à empresa que apontam no sentido da liberdade dela de resilir o contrato com o motorista.

[...] o contrato celebrado entre as partes prevê no tópico “rescisão” que o negócio jurídico firmado pode a qualquer momento ser encerrado, inclusive sem qualquer motivação, o que induz à conclusão de que não estaria a agravante UBER obrigada a viabilizar ao agravado o desempenho da atividade de motorista, através de seu aplicativo, caso compreenda que não deve fazê-lo. Aparentemente fere o princípio da razoabilidade a ordem judicial para que a ré agravada restabeleça o cadastro do autor para atuar como motorista do aplicativo UBER, quando aquela manifesta expressamente o desinteresse na manutenção, [...] ⁴⁰

[...] Ninguém é obrigado a contratar com determinada pessoa. Se o réu não quer ser parceiro do autor, seja porque razão for, não pode ser o réu obrigado a incluir o autor em seu sistema, nem tem a obrigação de indenizar o autor pelos gastos que este fez com a locação de veículo. [...] ⁴¹

De fato, concordo com as decisões quando falam que a empresa tem o direito de resilir o contrato com o motorista quando entender que não deve mais manter o que foi pactuado com ele. No entanto, discordo do modo como é desfeito o contrato; qual seja, de forma imediata, sem comunicar previamente o motorista do desfazimento da relação pactuada.

Nesse sentido o art. 599 do CCB/2002 diz que durante a vigência do contrato de prestação de serviço, torna-se possível o seu desfazimento, através da resilição unilateral, mediante a utilização do aviso prévio. Logo, a comunicação prévia de que a prestação de serviço não prosseguirá se faz necessária para que a outra parte se prepare para a extinção do contrato.

Nesse mesmo artigo também é estipulado em algumas situações o tempo

⁴⁰BRASIL. Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul - AI. nº 1402910-15.2017.8.12.0000 - 2ª Câmara Cível. Autor: Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juiz: Fernando M.M. Marinho. São Paulo, 27 de fevereiro de 2019. Disponível em <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI271625,21048-Liberdade+de+contratar+e+legitimidade+da+desativacao+de+motoristas+de>> Acesso em: 16 maio 2019.

⁴¹BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo Comarca de São Paulo - proc. nº 1039278-26.2016.8.26.0100 - 20ª Vara Cível - Foro Central Cível. Autor: P.R. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juiz: Elaine Faria Evaristo. São Paulo, 12 de maio de 2016. Disponível em <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI271625,21048-Liberdade+de+contratar+e+legitimidade+da+desativacao+de+motoristas+de>> Acesso em: 16 maio 2019.

mínimo que deve ser comunicado o aviso prévio. Vejamos o que diz esse artigo:

Art. 599. Não havendo prazo estipulado, nem se podendo inferir da natureza do contrato, ou do costume do lugar, qualquer das partes, a seu arbítrio, mediante prévio aviso, pode resolver o contrato.

Parágrafo único. Dar-se-á o aviso:

I - com antecedência de **oito dias**, se o salário se houver fixado por tempo de um mês, ou mais;

II - com antecipação de **quatro dias**, se o salário se tiver ajustado por semana, ou quinzena;

III - **de véspera**, quando se tenha contratado por menos de sete dias. (grifo nosso)

Conforme já falado no capítulo que tratou do funcionamento do aplicativo, a Uber remunera seus motoristas semanalmente, o que se encaixaria no inciso II, isto é, deveria comunicar o desfazimento do contrato com antecedência mínima de quatro dias. No entanto, de acordo com os relatos dos motoristas que foram “desligados” da plataforma, esse prazo não foi obedecido pela empresa.

Além disso, tem outra questão bastante relevante que não foi tratada nas decisões citadas acima, que é a do trabalhador que faz investimentos consideráveis para executar o serviço pelo qual foi contratado. Dito isso, questiona-se como ficaria o caso do motorista que teve contrato resilido, mas que fez investimentos para atuar na plataforma digital?

Esse foi o caso, por exemplo, do Josias, motorista que trabalhou para a 99 na cidade de Fortaleza. Conforme dito por ele e já relatado no capítulo que trata das histórias de motoristas que foram desligados da plataforma digital, fez a compra de um carro por meio de financiamento bancário com o principal intuito de realizar o transporte de passageiros da empresa 99. E com apenas dois meses trabalhando para a plataforma foi desligado.

No caso dele e de vários outros motoristas que passaram pela mesma situação, o parágrafo único do próprio artigo que possibilita a rescisão, descreve que se uma das partes tiver feito investimento considerável para a execução do serviço, o desfazimento só poderá ocorrer após o prazo compatível com a recuperação do valor investido.

Abaixo explica o referido artigo.

Art. 473. A rescisão unilateral, nos casos em que a lei expressa ou implicitamente o permita, opera mediante denúncia notificada à outra parte.

Parágrafo único. Se, porém, dada a natureza do contrato, uma das partes houver feito investimentos consideráveis para a sua execução, a denúncia unilateral só produzirá efeito depois de transcorrido prazo compatível com a natureza e o vulto dos investimentos.

Vale observar que também é possível haver indenização ao motorista

pelos valores que eventualmente ganharia, se trabalhasse até recuperar o valor do investimento, é o chamado lucro cessante, conforme apregoa o art. 402 do CCB/2002. A saber, “salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidas ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar”.

Desse modo, constata-se que as empresas administradoras de plataforma digital, como a Uber e a 99, têm agido de forma dissonante das normas em relação ao distrato de contrato por resilição.

3.2.2 Da quebra contratual por resolução

Nessa forma de distrato, segundo Maria Helena Diniz (2017) o desfazimento pode ocorrer de 3 (três) formas: Resolução por inexecução voluntária do contrato, resolução por inexecução contratual involuntária e resolução por onerosidade excessiva.

A renomada autora supracitada (DINIZ, 2017, p. 182-184) cita que “para que se opere a resolução contratual por inexecução voluntária, é imprescindível o inadimplemento do contrato por culpa de um dos contratantes”. Já a resolução por inexecução contratual involuntária “pode advir de fatos alheios à vontade dos contratantes, que impossibilitaram o cumprimento da obrigação que incumbe a um deles, operando-se de pleno direito, então, a resolução do contrato, sem ressarcimento das perdas e danos, por ser esta uma sanção aplicada a quem agiu culposamente”. E a resolução por onerosidade excessiva “ocorre em virtude de surgimento de casos imprevisíveis que tornam o contrato excessivamente oneroso para um dos contraentes, gerando a impossibilidade subjetiva de sua execução, e acarreta, lucro desarrazoado para a outra parte”.

Segue abaixo os artigos 474 e 475 do CCB/2002 que tratam dessa questão.

Art. 474. A cláusula resolutiva expressa opera de pleno direito; a tácita depende de interpelação judicial.

Art. 475. A parte lesada pelo inadimplemento pode pedir a resolução do contrato, se não preferir exigir-lhe o cumprimento, cabendo, **em qualquer dos casos, indenização por perdas e danos.** (grifo nosso)

De acordo com os artigos citados acima, a cláusula resolutiva pode ser expressa ou tácita. A primeira opera quando há específica previsão de dissolução do contrato diante de inexecução de obrigação. Enquanto na segunda precisa ser

ajuizada uma ação pedindo a extinção do contrato.

Nesse sentido, Paulo Nader (2018, p. 203-204) afirma que “na falta de cláusula resolutive expressa e diante de descumprimento da obrigação, a parte interessada deverá interpelar o inadimplente, a fim de caracterizar a mora, seguindo-se, então, o pedido judicial”. “Caracterizada a resolução expressa, a parte lesada não carece de ajuizamento de ação judicial, salvo se optar por exigir o cumprimento da obrigação, pleitear perdas e danos ou formular ambos os pedidos.”

Feito essa breve explanação, verifica-se que a forma de resolução por inadimplemento das partes é aparentemente a mais apropriada para caracterizar o desfazimento contratual dos motoristas realizado pela Uber, pois conforme mostrado no capítulo que abordou a formas de desligamento, a empresa estabelece no contrato várias regras que podem gerar a resolução contratual de quem descumprilas.

Na prática, o que se tem verificado é que a plataforma digital envia uma mensagem ao motorista, informando que este estaria atuando em desconformidade com as políticas e regras da empresa, o que daria motivo a ela para resolver o contrato. Entretanto a empresa não especifica qual regra o motorista haveria descumprido.

Diante disso, motoristas passaram a ingressar com ação judicial pleiteando a reintegração à plataforma e indenização por perdas e danos, referente ao tempo que deixaram de trabalhar em virtude de seu desligamento.

Esse foi o caso do motorista que ajuizou uma ação, na 1ª Vara do Juizado Especial Cível – Vergueiro – Comarca de São Paulo – TJ-SP,⁴² a qual tratava de indenização por perdas e danos e do retorno à plataforma.

Nesse processo Judicial a Uber justificou-se dizendo que desligou o motorista da plataforma em função de relatos críticos de usuários. Disse ainda que se continuasse com um motorista que infringe as regras de utilização do aplicativo, causando insegurança aos usuários, causaria imensuráveis danos à imagem da empresa.

Em que pese a falta de prova robusta da empresa em demonstrar o descumprimento das regras pelo motorista, tomando como meio de prova apenas

⁴²BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo Comarca de São Paulo - proc. nº 1007115-80.2018.8.26.0016 - 1ª Vara do Juizado Especial Cível – Vergueiro. Autor: E.L.B. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juiz: Domicio Whately Pacheco e Silva. São Paulo, 22 de novembro de 2018. Disponível em <<https://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/12/art20181203-03.pdf>> Acesso em: 16 maio 2019

supostas reclamações de passageiros, o argumento da empresa torna-se frágil, pois, de acordo com o que foi explanado no capítulo que tratou do sistema de avaliação adotado pelos aplicativos, o sistema de reputação é falho ao basear-se em depoimentos de passageiros que não têm nenhum compromisso de falar a verdade, tornando tais avaliações insuficientes para provar um fato jurídico. O Código Civil Brasileiro preleciona em seu artigo 212 as formas que um fato jurídico pode ser provado. Vejamos quais são:

Art. 212. Salvo o negócio a que se impõe forma especial, o fato jurídico pode ser provado mediante:

- I - confissão;
- II - documento;
- III - testemunha;
- IV - presunção;
- V - perícia.

Dos meios de prova, o que mais se aproxima do “meio de prova” apresentado pela empresa é a testemunha, por tomarem como base as declarações de pessoas. Não obstante, a prova testemunhal é instrumento probatório destinado ao convencimento do juiz, sendo por isso regularmente convocada a pessoa para depor em juízo e com o compromisso de falar a verdade, sendo advertida das penas de falso testemunho. Portanto, é bem diferente das avaliações feitas por pessoas que dizem o que querem e o que pensam por meio de um aplicativo.

Em relação ao processo já citado, o juiz Domicio Whately Pacheco e Silva, julgou procedente ação para obrigar a Uber a reintegrar motorista que foi excluído da plataforma.

Também o magistrado determinou uma indenização por danos morais. Segue baixo um trecho da decisão.

Apesar de não se ter comprovado os lucros cessantes descritos na inicial, a conduta da ré causou transtornos que extrapolam o que se entende por "meros aborrecimentos", na medida em que inviabilizou, por certo período, o sustento do autor e o de sua família. Explica a doutrina que: "será 'desumano', isto é, contrário à dignidade humana, tudo aquilo que puder reduzir a pessoa (o sujeito de direitos) à condição de objeto". Se ré dispensou ao autor um tratamento indigno, como se ele fosse simples instrumento para obtenção de lucro, são evidentes os danos morais. Faz-se necessário, portanto, arbitrar o valor da respectiva indenização, [...]⁴³

Com isso, o Juiz adotou, a meu vê, uma posição coerente, tendo em vista

⁴³BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo Comarca de São Paulo - . proc. nº 1007115-80.2018.8.26.0016 - 1ª Vara do Juizado Especial Cível – Vergueiro. Autor: E.L.B. Réu: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Juiz: Domicio Whately Pacheco e Silva. São paulo, 22 de novembro de 2018. fls. 251 Disponível em <<https://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/12/art20181203-03.pdf>> Acesso em: 16 maio 2019

a fragilidade das provas apontadas pela empresa. Assim ficou claro perceber que a empresa precipitou-se ao fazer a resolução do contrato, prejudicando o motorista que dependia desse trabalho para retirar o seu sustento e de sua família.

Portanto não se pode admitir que o trabalho humano seja considerado como um mero serviço. A Declaração de Filadélfia da OIT prevê que o “trabalho humano não é uma mercadoria” e tratá-lo de forma diferente somente contribui para a coisificação da pessoa humana. Deve-se garantir direitos mínimos aos trabalhadores, independentemente da constatação da existência de vínculo empregatício ou de trabalho autônomo.

3.3 Da afetação ao princípio da ampla defesa e do contraditório

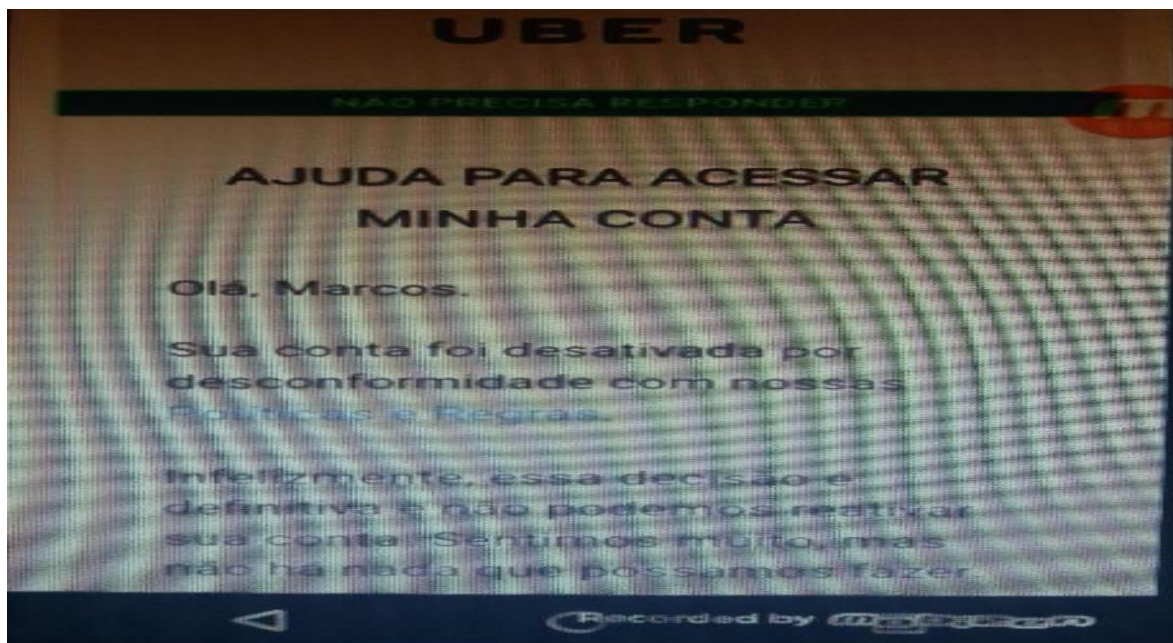
Como visto nos capítulos anteriores, a Uber tem desfeito o contrato de muitos motoristas. Esse desfazimento contratual, segundo a empresa, ocorre devido aos descumprimentos das regras definidas nos termos e condições da empresa. Também esse distrato pode ocorrer em caso de reclamações de passageiros aos motoristas. Com isso a Uber justifica-se, dizendo que tem retirado da plataforma digital somente os motoristas que têm causado algum dano a ela ou aos passageiros.

Diante dessa justificativa, a Uber tem desrespeitado flagrantemente algumas normas do ordenamento jurídico brasileiro, como no caso de não comunicar previamente ao motorista de seu desligamento da plataforma, conforme estabelece o art. 599 do CBB/2002, já visto anteriormente.

Além disso, não é informado ao motorista o motivo que levou a seu desligamento. A empresa se limita a informar a ele que teria agido em desconformidade com as políticas e as regras estabelecidas por ela.

Abaixo segue uma imagem mostrando a mensagem enviada para o motorista quando ele é desligado da plataforma.

Figura 8 – Mensagem enviada para o motorista ao ser desligado da plataforma.



Fonte: Conta de acesso de um motorista da Uber

Não obstante, um dos principais desrespeitos ao normativo pátrio, está relacionado aos princípios do Direito ao Contraditório e à Ampla Defesa, uma vez que ao ser desligado da plataforma digital, o motorista não é chamado para explicar ou justificar algo a que foi lhe imputado.

Como visto nas histórias de alguns motoristas colhidos em depoimento, o simples fato de o passageiro reclamar do motorista de forma acintosa pode levar este a ser desligado pela plataforma. E isso demonstra como a forma que o motorista é desligado é abusiva e depreciativa a dignidade do trabalhador, pois, além de basear-se apenas em um depoimento, não ofereceu ao motorista a oportunidade de explicar a situação que teria levado ao seu desligamento, de forma a verificar se a reclamação teria algum fundamento verídico.

Desse modo a plataforma digital acaba tornando-se uma ferramenta perigosa aos olhos do direito no que se refere ao ferimento de garantias fundamentais asseguradas na Constituição Brasileira.

Segundo o inciso LV do art. 5º da Constituição Federal de 1988 é assegurado aos acusados em geral o contraditório e ampla defesa. Vejamos o que diz esse artigo.

Art. 5º

[...]

LV - aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e

recursos a ela inerentes;

O contraditório pode ser definido pela expressão latina *audiatur et altera pars*, que significa “ouça-se também a outra parte”. Consiste no direito do acusado a ser ouvido e na proibição de que haja decisão sem que se tenha ouvido os interessados. Por conta desse princípio, no processo cível, a sentença será nula se o demandado não tiver tido oportunidade de contestar a ação e no processo penal, será suspenso até que a defesa seja apresentada. Ainda no processo penal, a condenação com base apenas em prova produzida pela acusação é também nula, motivo pelo qual o juiz não pode condenar com base em prova produzida apenas no inquérito policial. (TAVARES, 2012)

Já a ampla defesa corresponde ao direito da parte de se utilizar de todos os meios a seu dispor para alcançar seu direito, seja através de provas ou de recursos. (TAVARES, 2012)

Esses dispositivos visam garantir que uma pessoa possa se defender de uma acusação, cujo teor possa vir a ser fraudulento. Logo, devem sempre ser exercidos, de forma plena, evitando prejuízos a quem, efetivamente, precisa defender-se.

Portanto cabe ao Judiciário Brasileiro não permitir que trabalhadores tenham seus direitos infringidos, adotando para isso medidas que possam fiscalizar melhor as atividades desenvolvidas por essas empresas de aplicativos, fazendo-as respeitarem regras fundamentais para preservarem a dignidade humana do trabalhador, conforme apregoa o inciso III do art. 1º de nossa Carta Magna.⁴⁴

O particular, assim como o Estado, tem o dever de respeitar os direitos e garantias previstos na Constituição da República, dentre as quais o direito ao contraditório e a ampla defesa. Nesse sentido o Supremo Tribunal Federal assim decidiu:

As violações a direitos fundamentais não ocorrem somente no âmbito das relações entre o cidadão e o Estado, mas igualmente nas relações travadas entre pessoas físicas e jurídicas de direito privado. Assim, **os direitos fundamentais assegurados pela Constituição vinculam diretamente não apenas os poderes públicos, estando direcionados também à proteção dos particulares** em face dos poderes privados. [...] A autonomia privada, que encontra claras limitações de ordem jurídica, não pode ser

⁴⁴Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos: [...]

III - a dignidade da pessoa humana;

exercida em detrimento ou com desrespeito aos direitos e garantias de terceiros, especialmente aqueles positivados em sede constitucional, pois a autonomia da vontade não confere aos particulares, no domínio de sua incidência e atuação, o poder de transgredir ou de ignorar as restrições postas e definidas pela própria Constituição, cuja eficácia e força normativa também se impõem, aos particulares, no âmbito de suas relações privadas, em tema de liberdades fundamentais. [...] O caráter público da atividade exercida pela sociedade e a dependência do vínculo associativo para o exercício profissional de seus sócios legitimam, no caso concreto, a aplicação direta dos direitos fundamentais concernentes ao devido processo legal, ao contraditório e à ampla defesa (art. 5.º, LIV e LV, CF/88)⁴⁵ (grifo nosso)

Portanto é possível que por justa causa o motorista seja excluído da plataforma, mas tem que ser observado a condição de que lhe seja oportunizado o exercício do direito de defesa.

⁴⁵RE 201.819, relator p/ acórdão Min. Gilmar Mendes, Segunda Turma, j. 11.10.2005. Disponível: <<http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=388784>> Acesso em: 18 maio 2019.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho teve por objetivo fazer uma análise crítica ao desfazimento contratual da relação de trabalho estabelecida entre o motorista e a empresa administradora de plataforma digital voltada para o transporte remunerado particular individual de passageiros, tendo a Uber como o principal expoente desse tipo de serviço.

Por isso foi feito uma explanação sobre o surgimento da Uber, sua rápida expansão e como se desenvolve sua atividade econômica. Diante do que foi exposto, pôde-se verificar que a Uber utiliza-se de ferramenta tecnológica para expandir seu modelo de negócio, conhecido por Uberização.

Também verificou-se que essa empresa e outras que também trabalham com o mesmo modelo de negócio, como a 99, estabelecem, nos moldes de um Contrato de Adesão, a relação de trabalho com os motoristas para que estes realizem o transporte de passageiros por elas indicadas. A partir desse contrato é estabelecido entre a empresa e o motorista as relações jurídicas de obrigações e de direitos apoiados na legislação brasileira.

Não obstante, essas empresas utilizam a narrativa de que são simples intermediárias e que não lhes cabem a responsabilidade pela relação comercial entre os condutores que fazem o transporte de passageiros e os clientes que solicitam esse serviço.

À luz do ordenamento jurídico brasileiro demonstramos que essa narrativa é fantasiosa, não passando de uma habilidosa estratégia da empresa para tentar se esquivar de qualquer responsabilidade.

No regramento do contrato estabelecido por essas empresas, verificou-se a incongruência de algumas de suas cláusulas com as normas basilares tanto do Direito do Trabalho quanto do Direito Civil.

No âmbito do Direito do Trabalho, a empresa estabelece cláusulas que dificultam por parte dos Tribunais do Trabalho o entendimento de que o motorista contratado por ela seja empregado, deixando milhares de trabalhadores a margem dos benefícios sociais assegurados pela CLT. Vimos, porém, que, a partir da aplicação do Princípio da Primazia da Realidade, ao verificar os fatos concretos que permeiam a relação de trabalho, é possível haver o reconhecimento de vínculo empregatício, embora esse entendimento ainda não seja uníssono entre os magistrados que atuam na Justiça do Trabalho.

No âmbito do Direito Civil, o desfazimento contratual contraria preceitos normativos.

Ao resilir o pacto celebrado no contrato com o motorista, a empresa não o avisa previamente sobre o fim da relação contratual, contrariando o art. 599 do CCB/2002, o qual diz que, a seu arbítrio, qualquer das partes poderá desfazer o contrato, desde que o faça mediante prévio aviso.

Outro problema verificado relaciona-se à quebra contratual por resolução, isto é, quando o motorista é excluído da plataforma digital por descumprir alguma norma da empresa. Esta, ao excluí-lo, justifica apontando meios probatórios frágeis, como reclamações de passageiros que não têm o compromisso de dizerem a verdade. Logo, não é seguido o que determina o art. 212 do CCB/2002, que trata das formas que um fato jurídico pode ser provado.

Além disso, o motorista não é chamado para expor sua versão sobre o fato que motivou sua exclusão. E isso viola flagrantemente preceitos basilares do Direito, como o inciso LV do art. 5º da CF/88, o qual assegura o direito de se defender a quem foi acusado de ter cometido algum ato reprovável, seja na esfera pública, seja na particular.

Diante disso, percebe-se que o modelo de atividade desenvolvido por essas empresas coloca em risco todas as garantias trabalhistas e direitos fundamentais à medida que esse modelo passa a ser replicado para outras atividades econômicas; deixando, assim, os trabalhadores em uma situação de completa vulnerabilidade.

Desse modo, urge que os operadores do Direito busquem soluções que visem à preservação dos direitos do trabalhador, cabendo esse desafio, principalmente, aos aplicadores do Direito do Trabalho, pois cabe a este o papel de resguardar os direitos e estruturas normativas que visam manter a dignidade do trabalhador.

Nesse sentido, poder-se-ia, por exemplo, redefinir o conceito de emprego, de modo que esse novo conceito pudesse abarcar, de forma inequívoca, a relação de trabalho estabelecida entre as empresas de aplicativos e os motoristas, passando a ter estes os benefícios sociais da condição de empregado.

REFERÊNCIAS

99. **Termos e condições.** Disponível em: <<https://99app.com/legal/termos/motorista/>>. Acesso em: 08 jun. 2019.
- ABÍLIO, Ludmila Costek. **Uberização do trabalho: subsunção real da viração. Passa Palavra**, Campinas-SP, 2017. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2017/02/110685/>>. Acesso em: 15 mar. 2019.
- APLICATIVO de transporte Cabify chega a Fortaleza com preços maiores que concorrentes. **G1 CE – Globo.com**, Fortaleza, 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2019/05/14/aplicativo-de-transporte-particular-cabify-chega-a-fortaleza.ghtml>>. Acesso em: 15 maio 2019.
- ARMSTRONG, Lucas. **Uberização: relação trabalhista dos motoristas. Jus.com.br**, 2017. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/61026/uberizacao-relacao-trabalhista-dos-motoristas>>. Acesso em: 01 maio 2019.
- BABOIN, José Carlos de Carvalho. **Trabalhadores sob demanda: o caso Uber. Rev. TST**, Brasília, vol. 83, nº 1, 2017. Disponível em: <<ffile:///c:/users/jonas/desktop/ufc%2010%20sem/fontes%20de%20pesquisa%20da%20monografia/5-%20uberização/artigos%20e%20livros%20a%20definir%20a%20pasta/trabalhadores%20sob%20demanda%20%20o%20caso%20uber.pdf>>. Acesso em: 01 maio 2019
- BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de direito do trabalho**. 6ª. ed. – São Paulo: LTr, 2010.
- _____. **Curso de direito do trabalho**. 10ª. ed. – São Paulo: LTr, 2016.
- BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O Que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo**. Porto Alegre: Bookman, 2011.
- BRASIL. Constituição Federal, de 5 de outubro de 1988. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Atualizada até a Emenda Constitucional nº 99, de 14 de dezembro de 2017. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 18 mar. 2019.
- _____. Decreto-Lei nº 5452, de 1º de maio de 1943. **Consolidação das Leis do Trabalho**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm>. Acesso em: 18 mar. 2019.
- _____. Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017a. **Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nos 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm>. Acesso em: 18 mar. 2019.
- _____. 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: 02 abr. 2019.

_____. Lei nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002. **Institui o Código Civil.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm>. Acesso em: 29 abr. 2019.

CARIBÉ, Daniel. Comentando o livro “Uberização”, de Tom Slee. **Passa palavra**, 2017. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2017/12/117239/>>. Acesso em: 22 abr. 2019.

CUNHA, Henrique. História e Evolução da Empresa 99 Taxis Aplicativo de Transporte. **Info Mobilidade**, 2018. Disponível em: <<http://infomobilidade.com.br/2018/05/30/historia-da-99-aplicativo-de-transporte/>>. Acesso em 05 de maio 2019.

D'AGOSTINO, Rosanne; OLIVEIRA, Mariana. Municípios não podem contrariar leis federais para regulamentar aplicativos de transporte, diz STF. **G1 - Globo.com**, Brasília, 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/politica/noticia/2019/05/09/stf-decide-que-municipios-nao-podem-contrariar-legislacao-federal-sobre-aplicativos-de-transporte.ghtml>>. Acesso em 08 de maio 2019.

DANTAS, Carolina; MELO, Kathia. Uber x Táxi. Entenda as diferenças de custos e serviços entre o táxi e o aplicativo. **G1 - Globo.com**, São Paulo, 2015. Disponível em: <<http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2015/uber-x-taxi/>>. Acesso em 05 de maio 2019.

DELATE, Raiza Moreira. **A dignidade do trabalhador e as novas formas de exploração do trabalho humano: a relação Uber x motorista.** Monografia, Rio de Janeiro, 2017

DELGADO, Mauricio Godinho. **Contrato de trabalho – caracterização, distinções, efeitos.** São Paulo: LTr, 1999.

_____. **Contrato de trabalho e afins: Comparações e distinções.** Revista do TRT 3ª Reg., Belo Horizonte - MG, p. 75-92, 2000.

_____. **Curso de Direito do Trabalho.** 16. ed. São Paulo: LTr, 2017.

_____. **Princípios Constitucionais do Trabalho e Princípios de Direito Individual e Coletivo do Trabalho.** 5. ed. São Paulo: LTr, 2017.

_____. **Constituição da República e Direitos Fundamentais – dignidade da pessoa humana, justiça social e direito do trabalho.** 4. ed. São Paulo: LTr, 2017.

_____. **As duas faces da nova competência da justiça do trabalho.** Revista do TST, Porto Alegre, RS, vol 71, p. 106-117, 2005.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil: Teoria das Obrigações Contratuais e Extracontratuais.** Volume 3. 33. ed. - São Paulo: Saraiva, 2017

FERRER, Catharina Martinez Heinrich; MOLLICA, Rogerio. DIREITO DE CONCORRÊNCIA E UBER. **Revista Argumentum**, v. 18, n. 3, p. 779-797, 2018. Disponível em: <<http://ojs.unimar.br/index.php/revistaargumentum/article/view/508>>. Acesso em: 04 maio 2019.

FELICIANO, Guilherme Guimarães. **Dos princípios do direito do trabalho no mundo contemporâneo**. Artigo – Revista do TRT da 15ª região, Campinas, SP, p.85-105, 2005.

FORTALEZA. Lei nº 10751, de 08 de junho de 2018. **Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros através de Plataformas Digitais de Transporte**. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/CE/FORTALEZA/LEI-10751-2018-FORTALEZA-CE.pdf>>. Acesso em: 02 abr. 2019.

FRAZÃO, Ana. **A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber. O que ela nos ensina?** 2016. Disponível em <<https://espacovital.jusbrasil.com.br/noticias/401712481/a-decisao-do-reino-unido-sobre-os-motoristas-da-uber-o-que-ela-ensina>> Acesso em: 30 abr. 2019

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Manual de direito civil: volume único**. São Paulo: Saraiva, 2017.

GOMES, Orlando. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Esquematizado - Volume 2 - Contratos em Espécie - Direito das Coisas**. 4º ed. – São Paulo: Saraiva, 2016.

_____. **Direito das obrigações - parte especial - contratos**. 13º ed. – São Paulo: Saraiva, 2011.

_____. **Direito civil brasileiro. Volume 3 - contratos e atos unilaterais**. 14º ed. – São Paulo: Saraiva, 2017.

GUERRA, Gabriela de Moura e Castro. Serviço público de transporte individual privado: análise acerca do uber no brasil. 2018. 25 f. Artigo - **Revista do Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais**. Disponível em: <<https://www.lfg.com.br/conteudos/artigos/geral/reforma-trabalhista-entenda-o-que-e-contrato-intermitente>>. Acesso em: 22 fev. 2019.

GUIDI, Guilherme. Uber: a chegada conturbada ao Brasil (Parte 1). **Francisco Rezek**, São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.franciscorezek.adv.br/2016/02/23/uber-a-chegada-conturbada-ao-brasil-parte-1/>>. Acesso em: 27 abr 2019.

_____. Uber: os argumentos pela legalidade (Parte 2). **Francisco Rezek**, São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.franciscorezek.adv.br/2016/03/23/uber-argumentos-pela-legalidade-parte-2/>>. Acesso em: Acesso em: 27 abr 2019.

_____. Uber e a regulação dos novos modelos de negócios (Parte 3). **Francisco**

Rezek, São Paulo, 2016. Disponível em:
<<http://www.franciscorezek.adv.br/2016/04/26/uber-e-a-regulacao-dos-novos-modelos-de-negocios-parte-3/>>. Acesso em: 27 abr 2019.

HISTÓRIA da Uber, 99 e Cabify. **Driver Machine**, Rio de Janeiro, 5 de out. 2018. Disponível em: <<http://drivermachine.com.br/o-que-tem-em-comum-na-historia-dos-principais-aplicativos-de-transporte/>>. Acesso em 05 de maio 2019.

KALIL, Renan Bernardi. **Direito do Trabalho e Economia de Compartilhamento: apontamentos iniciais**. In: ZANATTA, R.; DE PAULA, P.; KIRA, B. (Orgs.). Economias do Compartilhamento e o Direito. Curitiba: Juruá, 2017.

KOCH, Simone Nazareth Vedana. **A transformação do mercado de transporte individual de passageiros e a legitimação de novos entrantes no setor**. Tese de doutorado-122 f- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10183/170143>>. Acesso em: 09 maio 2019.

LIMA, Simone Alvarez. A constitucionalidade do serviço da uber à luz dos princípios da ordem econômica. **Rev. Fac. Direito São Bernardo do Campo, S. B. do Campo**, v.22, n.1, jan./jun. 2016. Disponível em:
<http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/bibli_informativo/bibli_inf_2006/Rev-Fac-Dir-S.Bernardo_22.03.pdf>. Acesso em: 04 maio 2019.

LUZ, Marlon. 15 motivos para ser BANIDO da UBER 99Pop Cabify. **Motorista Top**, São Paulo-SP, 2018. Disponível em: <<http://motoristatop.com/15-motivos-para-ser-banido-da-uber/>>. Acesso em: 15 abril. 2019.

MACHADO, Ronny Max; MARTINS, Marcelo Guerra; NASCIMENTO, Marcelo Tadeu. Os Novos Serviços na Sociedade da Informação: o Caso do Uber na Cidade de São Paulo. 2017. 28 f. Artigo –**SCIENTIA IURIS**, Londrina, v.21, n.2, p.154-181, 2017. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/iuris/article/view/27625/0>>. Acesso em: 20 fev. 2019.

MAGRI, Rodrigo. **Como surgiu a economia do compartilhamento?** 2019a. Disponível em <<http://economiadocompartilhamento.com.br/como-surgiu-2/>> Acesso em: 15 mar. 2019.

_____. **O que é economia do compartilhamento?** 2019b. Disponível em <<http://economiadocompartilhamento.com.br/o-que-e-economia-do-compartilhamento-2/>> Acesso em: 15 mar. 2019

_____. **Quais os benefícios da economia do compartilhamento?** 2019c. Disponível em <<http://economiadocompartilhamento.com.br/beneficios-da-economia-do-compartilhamento/>> Acesso em: 15 mar. 2019

MARTINEZ, Luciano. **Curso de Direito do Trabalho**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

MARTINS, David Carvalho. A “UBER” e o contrato de trabalho. Artigo - **O Jornal Econômico**, redação: 25 Junho 2015. Disponível em:

<<https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/a-uber-e-o-contrato-de-trabalho-26929>>. Acesso em: 12 abr. 2019.

MELO, Caroline. Uber: a história da startup mais valiosa do mundo. **Administradores.com**, João Pessoa – PB, 2015. Disponível em: <<https://administradores.com.br/artigos/uber-a-historia-da-startup-mais-valiosa-do-mundo>>. Acesso em 05 de maio 2019.

MENDES, Gilmar Ferreira; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. **Curso de Direito Constitucional**. 7.ed. ver. e atual. São Paulo: Saraiva, 2012.

MENEGUETTI, Pamela Gabrielle; MACHADO, José M. Decoussau. **A responsabilidade civil dos intermediários na Economia do Compartilhamento**. In: ZANATTA, R.; DE PAULA, P.; KIRA, B. (Orgs.). Economias do Compartilhamento e o Direito. Curitiba: Juruá, 2017.

MONTEIRO, Artur P. Lima. **Liberdade de profissão e Economia de Compartilhamento: desafios do trabalho na multidão**. In: ZANATTA, R.; DE PAULA, P.; KIRA, B. (Orgs.). Economias do Compartilhamento e o Direito. Curitiba: Juruá, 2017.

NADER, Paulo. **Curso de direito civil, volume 3: contratos**. 9° ed. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

NASCIMENTO, Leonardo F. O caso Uber no Brasil: um ensaio de sociologia digital. 2016. 3 f. Artigo – **Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais – UFBA**. Disponível em: <file:///D:/Users/Jonas/Downloads/253-1769-1-PB.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2019.

NAVISKAS, Alessandra. Uber e direitos trabalhistas. Artigo – **Jus.com.br**, publicado: outubro 2017. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/61298/uber-e-direitos-trabalhistas>>. Acesso em: 12 abr. 2019.

NOVAIS, Leandro. Economia compartilhada: entenda o que é e como funciona. **Educando seu bolso**, 2015. Disponível em: <<https://educandoseubolso.blog.br/2015/04/20/economia-compartilhada-entenda-o-que-e-e-como-funciona/>>. Acesso em: 15 abr. 2019.

PELEGI, Alexandre. Justiça do Trabalho de BH reconhece vínculo de emprego entre Uber e motorista. **Diário do Transporte**, São Paulo, 2019. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2019/02/04/justica-do-trabalho-de-bh-reconhece-vinculo-de-emprego-entre-uber-e-motorista/>>. Acesso em: 15 março. 2019.

PERRONE, Rodrigo. UBER – vínculo de emprego ou parceria? **Conteúdo Jurídico**, Brasília-DF, 2019. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.591584&seo=1>>. Acesso em: 01 maio 2019.

PROCHNO, Pedro. Fatos e dados sobre a Uber. **Uber Newsroom**, 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber>>. Acesso em: 04 maio 2019.

RESENDE, Guilherme Mendes; LIMA, Ricardo Carvalho de Andrade. **Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?** Brasília: CADE, 2018.

RESENDE, Ricardo. **Direito do trabalho esquematizado**. 6º ed. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2016.

RODRIGUEZ, Américo Plá. **Princípios de Direito do Trabalho**. 3. ed. São Paulo: LTr, 2000.

SALMAN, Jamili El Akchar; FUJITA, Jorge Shiguemitsu. Inovações tecnológicas baseadas na economia colaborativa ou economia compartilhada e a legislação brasileira: o caso uber. **Revista de Direito, Economia e Desenvolvimento Sustentável**, v. 4, n. 1, p. 92-112, 2018. Disponível em: <<http://indexlaw.org/index.php/revistaddsus/article/view/4243>>. Acesso em: 04 maio 2019.

SANTINO, Renato. As 10 regras que podem fazer um motorista ser banido da Uber. **Olhar Digital**, 2016. Disponível em: <https://olhardigital.com.br/fale_conosco>. Acesso em: 15 abril. 2019.

SOBRAL, Viviane. Uber começa a operar em Fortaleza às 14h desta sexta-feira (29). **G1 CE – Globo.com**, Fortaleza, 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2016/04/uber-comeca-operar-em-fortaleza-14h-desta-sexta-feira-29.html>>. Acesso em 05 de maio 2019.

SLLE, Tom. **Uberização: A nova onda do trabalho precarizado**. Tradução de João Peres; notas de edição Tadeu Breda, João Peres. São Paulo: Elefante, 2017. Título Original: What's Yours Is Mine: Against The Sharing Economy.

STONE, Brad. As upstarts: **Como a Uber, o Airbnb e as killer companies do novo Vale do Silício estão mudando o mundo**. São Paulo: Intrínseca, 2017.

SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de plataforma: Contestando a economia do compartilhamento corporativa**. São Paulo: Elefante, 2017.

SCHOR, Juliet. **Debatendo a Economia do Compartilhamento**. In: ZANATTA, R.; DE PAULA, P.; KIRA, B. (Orgs.). Economias do Compartilhamento e o Direito. Curitiba: Juruá, 2017.

SILVA, Fernanda dos Santos Rodrigues; DE OLIVEIRA, Rafael Santos; RODRIGUES, Nina Trícia Disconzi. A aplicação da teoria do diálogo das fontes para a compreensão da relação jurídica entre o aplicativo Uber e seus usuários. 25 f. Artigo – **revista de Direito da Universidade FUMEC**, Belo Horizonte – v. 11 – n. 2 – p. 64-88, 2016. Disponível em: <<http://www.fumec.br/revistas/meritum/article/view/5015/pdf>>. Acesso em: 22 fev. 2019.

SOUZA, Carlos A. Pereira; LEMOS, Ronaldo. **Aspectos Jurídicos da Economia do compartilhamento: Função social e tutela da confiança**. In: ZANATTA, R.; DE PAULA, P.; KIRA, B. (Orgs.). Economias do Compartilhamento e o Direito. Curitiba:

Juruá, 2017.

SÜSSEKIND, Arnaldo Lopes. **Direito constitucional do trabalho**. 4. ed. ampl. e atual. Rio de Janeiro: Renovar, 2010.

TAVARES, André Ramos. **Curso de direito constitucional**. 10 ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

TELÉSFORO, Rachel Lopes. **Uber: inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória**. 2017. 109 f. Dissertação (Mestrado) –Fundação Getúlio Vargas Escola de Direito do Rio de Janeiro, FGV, Direito Rio. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/18082/RLT%20-%20DISSERTACAO%20MESTRADO%20-%202017.pdf?sequence=3&isAllowed=y>>. Acesso em: 14 mar. 2019.

UBER. **Apresentamos o novo app de parceiro**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/partner-app/>>. Acesso em: 14 jun. 2019.

UBER. **Como a Uber funciona**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/about/how-does-uber-work/>>. Acesso em: 14 jun. 2019.

UBER. **Políticas e Regras**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/resources/regras/>>. Acesso em: 14 jun. 2019.

UBER. **Viaje com a Uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/ride/how-uber-works/upfront-pricing/>>. Acesso em: 14 jun. 2019.

WAKKA, Vagner. Brasil tem uma dezena de apps regionais similares a Uber e Cabify; conheça-os. **Canaltech**, 2018. Disponível em: <<https://canaltech.com.br/apps/brasil-tem-uma-dezena-de-apps-regionais-similares-a-uber-e-cabify-conheca-os-129693/>>. Acesso em 05 maio 2019.

**APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO A SER FEITO AO MOTORISTA DE
TRANSPORTE REMUNERADO PARTICULAR INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS
DO MUNICÍPIO DE FORTALEZA QUE FOI DESLIGADO PELA PLATAFORMA
DIGITAL DA EMPRESA UBER OU 99**

1. Para qual plataforma você trabalhava?
2. Quando você ingressou nessa modalidade de trabalho?
3. Por qual motivo você ingressou nesse tipo de trabalho?
4. Você trabalhava de forma contínua ou esporadicamente? Se contínua, como era sua rotina de trabalho?
5. Como você era remunerado?
6. Além do valor pago em decorrência das corridas realizadas, a empresa lhe fornecia algum auxílio, como aux. alimentação, saúde; ou lhe forneceu alguma ajuda em caso de roubo ou acidente de transporte que possa ter ocorrido durante a corrida?
7. Era permitido pela plataforma outra pessoa dirigir em seu lugar, isto é, realizar corridas em seu lugar?
8. Você tinha a liberdade de recusar corridas quantas vezes desejasse ou era lhe imposto um limite para cancelamento? E quando cancelava uma corrida era advertido pela plataforma?
9. O carro que utilizou para realizar as corridas você já tinha ou o comprou com a finalidade/intensão de fazer esse trabalho?
10. Antes de você ter sido desligado da plataforma pela empresa, foi lhe informado o motivo? E se o motivo foi porque descumpriu supostamente uma das regras estabelecidas no contrato de adesão, denominado pela empresa de termo e condições de uso, foi lhe informado qual a regra descumprida?
11. Se o desligamento foi motivado por reclamação de um passageiro, foi lhe solicitado ou chamado pela empresa para você explicar algo que o passageiro tenha-lhe acusado de ter feito?
12. Com o seu desligamento você teve algum prejuízo? Se sim, qual(is)?

ANEXO A – TERMO DE CONSENTIMENTO

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
FACULDADE DE DIREITO**

**TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO**

Declaro, por meio deste termo, que concordei em ser entrevistado na pesquisa de campo referente ao trabalho de conclusão de curso intitulado **UBERIZAÇÃO E O TRANSPORTE REMUNERADO PARTICULAR INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: UMA ANÁLISE CRÍTICA SOB A ÓTICA DO DIREITO SOBRE O DESLIGAMENTO AUTOMÁTICO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS DIGITAIS NO MUNICÍPIO DE FORTALEZA**, desenvolvido por **Jonas Bandeira**. Fui informado(a), ainda, de que a pesquisa é orientada pela **Prof. Beatriz Xavier**, a quem poderei contatar / consultar a qualquer momento que julgar necessário através do e-mail beatrizrx@gmail.com.

Afirmo que aceitei participar por minha própria vontade, sem receber qualquer incentivo financeiro ou ter qualquer ônus e com a finalidade exclusiva de colaborar para o sucesso da pesquisa. Fui informado(a) dos objetivos estritamente acadêmicos do estudo.

Fui também esclarecido(a) de que minha colaboração se fará de forma anônima, por meio de entrevista aferida através de um questionário, a ser gravada a partir da assinatura desta autorização. O acesso as informações fornecidas se fará apenas pelo pesquisador e por sua orientadora.

Fui ainda informado(a) de que posso me retirar dessa pesquisa a qualquer momento, sem sofrer quaisquer sanções ou constrangimentos.

Atesto recebimento de uma cópia assinada deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, conforme recomendações da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP).

Fortaleza, _____ de _____ de 2019.

Assinatura do(a) participante: _____

Assinatura do(a) pesquisador: _____