

OS ASPECTOS TRABALHISTAS DO UBER E A INTERNET DAS COISAS

THE LABOR ASPECTS OF UBER AND THE INTERNET OF THINGS

Ronny Max Machado¹

Osmar Fernando Gonçalves Barreto²

RESUMO

O presente artigo tratará sobre os aspectos trabalhistas do serviço de Uber a partir do contexto da Internet das Coisas (Internet of Things/IoT). As compreensões acerca do seu desenvolvimento e operação permitirão desenvolver um estudo que esclareça os aspectos trabalhistas a partir da legislação brasileira. Através da metodologia de revisão

¹ Graduado em Direito pela Universidade São Judas Tadeu. Especialista em Direito Civil e Processo Civil pela Escola Paulista de Direito. Especialista em Direito Constitucional e Direito Administrativo pela Escola Paulista de Direito. Especialista em Direito Ambiental Empresarial pelo Centro Universitário das Faculdades Metropolitanas Unidas. Mestre em Direito da Sociedade da Informação pelo Centro Universitário das Faculdades Metropolitanas Unidas. São Paulo. Estado de São Paulo. Brasil. Coordenou o Grupo de Pesquisa em Privacidade de Dados junto ao Programa Empreendireito da Faculdade de Direito da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Estado de São Paulo. Brasil. 2018-2019. Pesquisador junto ao Programa de Mestrado em Direito da Sociedade da Informação pelo Centro Universitário das Faculdades Metropolitanas Unidas, São Paulo. Estado de São Paulo. Brasil. Professor Universitário dos Cursos de Pós Graduação EAD da Faculdade Damásio. Advogado em São Paulo e Brasília. Relator na 1 Turma de Benefícios da CAASP. Colunista do site Ramo Jurídico. Parecerista Avaliador na Revista Direito em Debate. Email: ronnymaxm@yahoo.com.br

² Doutorando em Direito Constitucional pela Faculdade Autônoma de Direito de São Paulo - FADISP (2020 - até o momento). Mestre em Direito da Sociedade da Informação pelo Centro Universitário das Faculdades Metropolitanas Unidas - FMU (2017). Pós-graduado lato sensu em Direito Privado pela Escola Paulista da Magistratura - EPM (2008). Graduado em Direito pelo Centro Universitário das Faculdades Metropolitanas Unidas - FMU (2006). Bolsista/Pesquisador CAPES (2017). Professor de Direito Coletivo/Processual/Aplicado do Trabalho na graduação em Direito do Centro Universitário das Faculdades Metropolitanas Unidas - FMU (2019 - até o momento). Professor de Direito do Trabalho e Direito do Consumidor na pós-graduação da Universidade Guarulhos - UNG (2017-2018). Professor Conteudista de Direito do Consumidor no MBA na modalidade EAD do Grupo Ser Educacional (2018). Professor Tutor de Direito Civil da 2ª fase da OAB do Damásio Educacional (2018-2019). Professor Conteudista em Direito do Consumidor no Estratégia Concursos (2019). Email: osmarbarreto2@hotmail.com

bibliográfica e jurisprudencial apresentar-se-á o funcionamento do Uber no Brasil, e os aspectos trabalhistas, primordialmente, a análise da possibilidade ou não de reconhecimento de vínculo empregatício, visando expor e esclarecer cada um destes entendimentos.

Palavras-chave: Uber; Vínculo empregatício; Internet das Coisas; *Pejotização*.

ABSTRACT

This article will deal with the labor aspects of the Uber service from the internet of things (IoT) context. The understandings about its development and operation will allow the development of a study that clarify the labor aspects based on Brazilian legislation. Through the methodology of bibliographic and jurisprudential review, the functioning of Uber in Brazil will be presented, and the labor aspects, primarily, the analysis of the possibility or not of recognition of employment ties, aiming to expose and clarify each of these understandings.

Keywords: Uber; Employment relationship; Internet of Things; *Pejotization*.

INTRODUÇÃO

Atualmente os aplicativos ou *apps* são uma ferramenta, de utilização através da Internet das Coisas (IoT)³, altamente disseminada ao redor do mundo.

O aplicativo é fruto da nova realidade mundial, cunhada pelas mudanças da tecnologia atreladas ao fenômeno da globalização, considerada “uma dinâmica que assimila de maneira durável a sociedade mundial, as diferentes regiões do mundo, as nações e as culturas locais”⁴.

Nos últimos anos houve uma imensa adoção do uso de dispositivos eletrônicos como *notebooks*, *tablets* e *smartphones* e de inúmeros aplicativos que quase sempre podem ser

³Internet das coisas é: uma infraestrutura de rede dinâmica e global com capacidades de autoconfiguração baseadas em protocolos de comunicação padronizados e interoperáveis nos quais as ‘coisas’ físicas e virtuais tem identidades, atributos físicos, personalidades virtuais, usam interfaces inteligentes e são completamente integradas na rede de informação. Na IoT, é esperado que as ‘coisas’ se tornem participantes ativas dos negócios e dos processos informacionais e sociais nos quais eles são capazes de interagir e comunicar-se entre eles e com o ambiente através da troca de dados e informação percebida sobre o ambiente, enquanto reagem de forma autônoma aos eventos do ‘mundo físico/real’ e o influenciam ao iniciar processos que engatilham ações e criam serviços com ou sem intervenção humana direta. Interfaces na forma de serviços facilitam as interações com as ‘coisas inteligentes’ na Internet, informar e alterar seus estados e qualquer informação associada a eles, levando em conta questões de segurança e privacidade. (CERP IoT, 2009, p. 6)

⁴WULF, Christoph. “Globalização universalizante ou diferenciada?”. In: BARRET-DUCROCQ, Françoise (org). **Globalização para quem?** Uma discussão sobre os rumos da globalização. Trad.: Joana Angélica D’Avila Melo, São Paulo: ed. Futura, 2004, p. 233.

“baixados” pela internet -o que caracteriza a IoT -, culminando em um grande compartilhamento de informações, ideias e conhecimento, além da possibilidade da prestação de serviços, que geram uma disrupção, ou seja, a quebra de um paradigma e sua substituição por uma nova maneira de se realizar um serviço, por exemplo.

Assim, os novos serviços suscitam uma reflexão acadêmica, jurídica, econômica e social, com destaque para o Uber que, por estar voltado ao transporte urbano de passageiros, ganhou notoriedade e fama nas maiores cidades do planeta.

Dessa forma, talvez o aplicativo que gere as maiores discussões seja o Uber, que é uma plataforma de compartilhamento de transporte público. Ou seja, é um *app* que tem como função conectar motoristas que estão cadastrados no Uber, com pessoas que querem um meio de transporte rápido, na maioria das vezes, mais barato que os táxis e de fácil acesso, no caso pelo celular, que está inserido na Internet das Coisas.

Existem entendimentos na seara trabalhista tanto na corrente de que não há o vínculo empregatício, pois não estão presentes todos os requisitos para a configuração da relação de emprego, os quais são: pessoa física, habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação, quanto que existe vínculo, uma vez que, estariam os requisitos, consistindo assim objetivos do presente artigo.

1 O FUNCIONAMENTO DO UBER

A ideia de um aplicativo como o Uber nasceu em 2008 na França, a partir das dificuldades de Travis Kalanick e Garret Camp tomarem um táxi na cidade de Paris numa tarde de neve. Então, que tal poder chamar um carro a partir de um simples “apertar de botão”?⁵

A Uber é uma empresa multinacional, sediada nos Estados Unidos da América (EUA), que fornece, por meio de um aplicativo para *smartphones*, a possibilidade de o usuário contratar serviço de motorista. A Uber é classificada como uma TNC (*transportation network*

⁵UBER. **Encontrando o caminho: nosso histórico de viagem.** Disponível em: <<https://www.uber.com/pt/our-story/>>. Acesso em: 22 de setembro de 2016.

company), uma companhia que usa uma plataforma digital online para conectar passageiros com motoristas, que utilizam seus carros privados para o trabalho.⁶

O funcionamento da Uber é baseado em um aplicativo, que capacita o cliente a “contratar os serviços de um motorista particular para um deslocamento determinado. Este aplicativo tem duas interfaces distintas e complementares: a interface do motorista e a interface do usuário”⁷. Um estudo acerca do consumo colaborativo feito pela pesquisadora Ana Cirne Paes de Barros indica que:

A dinâmica ocorre como tantas outras de consumo colaborativo: um aplicativo com um sistema de fácil manuseio e com informações sempre disponíveis promete facilitar a busca por motoristas mais próximos e oferecer um serviço de transporte seguro e com boa experiência. Semelhante aos aplicativos de mobilidade urbana, a Uber faz uso do GPS, demonstra o trajeto do motorista escolhido e o percurso que será realizado com o passageiro, permite que o usuário compartilhe com amigos o caminho e a previsão de chegada, oferece informações a respeito do passageiro e do motorista para a segurança de ambos, faz cotação do valor a ser cobrado pelo trajeto, permite a divisão da tarifa com outros passageiros, dentre outros serviços mais específicos para empresas.⁸

De acordo com a passagem doutrinária seguinte, o serviço prestado pelo aplicativo passou por modificações no decorrer dos anos:

(...) Inicialmente a *startup* fazia uso apenas de carros tipo sedan, pelo segmento UberBLACK. Contudo, atualmente já oferece outros produtos mais acessíveis, como o UberX, que utiliza modelos de carros mais simples e compactos, e o UberPOP ainda mais competitivo que o anterior por meio de carros compactos. O passageiro deve informar o local de partida e o aplicativo procura o motorista disponível mais próximo para fornecer o serviço. Para obter uma estimativa de preço, que pode variar a depender de fatores como trânsito e condições climáticas, o usuário deve informar o seu destino. Atualmente, o Uber está instalado em 60 países e não apenas faz uso de automóveis desde os populares ao luxuosos, mas também atua no

⁵BABOIN, José Carlos de Carvalho. Trabalhadores sob demanda: o caso Uber. **Revista Ltr: legislação do trabalho**, São Paulo, SP, v. 81, n. 3, p. 332-346, mar. 2017.

⁶BABOIN, José Carlos de Carvalho. Trabalhadores sob demanda: o caso Uber. *Revista Ltr: legislação do trabalho*, São Paulo, SP, v. 81, n. 3, p. 332-346, mar. 2017.

⁸ BARROS, Ana Cirne Paes de. Uber: O consumo Colaborativo e as Lógicas do Mercado. **Congresso Internacional - Comunicação e Consumo de 5 a 7 de outubro de 2015**. Disponível em: <http://anais-comunicon2015.espm.br/GTs/GT5/24_GT5_BARROS.pdf> . Acesso em: 01 de julho de 2020

ramo de aluguel de outros modos, como helicópteros e navios; além de realizar serviços de entrega de mercadorias.⁹

O cliente precisa instalar o aplicativo em seu celular e realizar um cadastro para ter acesso à interface do usuário. Para isso o usuário tem que fornecer alguns dados pessoais e informações para cobrança através de cartão de crédito e, atualmente também se permite o pagamento em dinheiro. Os principais sistemas operacionais permitem o acesso gratuito ao *app*.

O usuário/cliente ao acessar o aplicativo, após o cadastro, é geolocalizado e sua posição é apresentada no mapa da cidade. Após algumas etapas simples, o usuário solicita um motorista da Uber para o transporte entre o local determinado e o destino pretendido. Finalizado o transporte, o aplicativo calcula a tarifa com base na distância e tempo do trajeto. O pagamento é efetuado diretamente à Uber através de uma confirmação no aplicativo, por meio dos dados do cartão de crédito do cliente existente em sua base de dados e também, em alguns casos, em dinheiro em espécie.

Segundo Daniel Sarmiento:

O passageiro tem acesso ao nome, à foto do motorista, o modelo e a placa do carro que o transportará, e pode visualizar as avaliações do condutor realizadas pelos passageiros anteriores, que são disponibilizadas no aplicativo. Além disso, o usuário tem também a informação da rota que será seguida, bem como das estimativas do preço do serviço, do tempo de espera para a chegada do veículo e da duração da viagem¹⁰.

Já o procedimento para acessar o sistema como motorista é mais complexo. Para acessar a interface do motorista, o trabalhador precisa pleitear uma vaga como “motorista Uber” através do site da empresa. Isso porque o aplicativo só é disponibilizado ao motorista após a autorização da Uber para a prestação de serviço, o que ocorre após o preenchimento de diversos pré-requisitos e seleção unilateral efetuada pela empresa. Pela interface do motorista,

⁹ SILVA, Laize Andréa de Souza. ANDRADE, Maurício Oliveira de., Barreiras Regulamentares para Implantações de Sistemas de “Carona Remunerada” no Brasil. **XXIX Congresso Nacional de Pesquisa em transporte da ANPET**, 9 a 13 de novembro de 2015, Ouro Preto, Minas Gerais, p. 2289

¹⁰ CONJUR. Parecer efetuado por Daniel Sarmiento, contratado pelo Uber para atestar a juridicidade das suas atividades no Brasil, intitulado “**Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O ‘caso Uber’**”, p.33. Disponível em <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidadeuber.pdf>>. Acesso em 25 de julho de 2020.

o parceiro é permanentemente rastreado por GPS, sendo que sua geolocalização é utilizada para definir a conexão com eventuais clientes.

Quando um cliente faz a solicitação no aplicativo, a Uber envia um aviso aos motoristas disponíveis próximos ao local. O primeiro motorista a confirmar a solicitação fica responsável pelo transporte do passageiro. O transporte do passageiro é rastreado pela Uber através do aplicativo. Por meio desse rastreamento, a Uber precifica o serviço de acordo com a distância e tempo demandados, de forma similar ao serviço prestado por um táxi. O valor da quilometragem e tempo é fixado pela própria empresa, variando de acordo com critérios unilateralmente estabelecidos em seu algoritmo de execução. Ademais, os preços podem ser flexibilizados segundo critérios de oferta e demanda calculados pela empresa.

Ao se estudar especificamente o modelo de funcionamento da Uber, percebe-se que os dois principais recursos utilizados são: trabalho humano e infraestrutura de processamento de dados¹¹. Notando-se que a quantidade de pessoas para fazer o serviço funcionar é ínfima.

Essa quantidade mínima de trabalhadores se torna ainda mais impressionante (e se explica) quando se contrapõe o número de motoristas que globalmente trabalham para a Uber sob a configuração de autônomos: mais de 1 milhão¹².

Esse modelo de gerenciamento de mão-de-obra tem sido questionado perante autoridades judiciárias na ótica da proteção laboral nos EUA. No Estado da Califórnia, uma ação individual transitada em julgado foi procedente, reconhecendo o vínculo de emprego entre a Uber e uma motorista. Além desse caso, foi movida uma ação coletiva na Corte Federal de São Francisco para determinar se os motoristas da Uber são empregados ou autônomos. O Juiz do caso salientou que

A Uber tem o direito de rescindir os contratos de seus motoristas, e que eles fornecem um serviço essencial para o aplicativo. Ambos os fatores pesam a favor da classificação dos motoristas como sendo empregados, salientando ainda que a Uber não poderia ser 'Seu motorista particular' sem os motoristas¹³.

¹¹BABOIN, José Carlos de Carvalho. Trabalhadores sob demanda: o caso Uber. **Revista Ltr: legislação do trabalho**, São Paulo, SP, v. 81, n. 3, p. 332-346, mar. 2017.

¹²TECHCRUNCH. **Handcuffed toUber**. Disponível em: <<https://techcrunch.com/2016/04/29/handcuffed-to-uber/>> Acesso em 22 de julho de 2020.

¹³REUTERS. **Lyft drivers**. Disponível em: <<http://www.reuters.com/article/2015/03/12/lyft-drivers-idUSL1N0WD2ME20150312>>. Acesso em 15 de julho de 2020.

A ação terminou com um acordo de 100 milhões de dólares entre os motoristas e o Uber para encerrar a ação sem julgamento do mérito. Além dessa, milhares de ações estão sendo impetradas contra o Uber para reconhecimento do vínculo empregatício nos EUA¹⁴. Diante de todas as discussões na sociedade da informação relatadas a respeito desta ferramenta da internet das coisas, incumbi-nos a tarefa de identificar, no caso pátrio, a natureza da relação existente entre motorista e Uber.

2 OS ASPECTOS JURÍDICOS TRABALHISTAS DO UBER

Trataremos sobre os reflexos produzidos pelo aplicativo Uber na seara do Direito do Trabalho. A questão fundamental que este tópico pretende responder, e se existe ou não o vínculo empregatício entre a empresa em questão e os motoristas que se cadastram em seu aplicativo para realizarem serviço de transporte de pessoas.

2.1 Breve estudo sobre relação de emprego

Assim, primeiramente é imperativo estudar, brevemente, o conceito de vínculo empregatício e seus requisitos. Essa análise pode ser feita partindo-se da definição de empregado determinada pelo artigo 3º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), o qual aduz: “Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário”.

Portanto, a CLT traz no artigo, supradescrito, o conceito de empregado, do qual podemos extrair os requisitos que caracterizam a relação de emprego, os quais são:

¹⁴VANITYFAIR. **Uber class action law suit New York** Disponível em: <<http://www.vanityfair.com/news/2016/06/uber-class-action-lawsuit-new-york>>. Acesso em 20 de julho de 2020.

- I) Pessoa física – o trabalhador não pode ser pessoa jurídica, ou seja, mesmo que exista a manobra da *pejotização*¹⁵, caso o serviço seja realizado por pessoa física, será essa considerada empregada;
- II) Pessoalidade – o empregado deve prestar o serviço pessoalmente, não podendo se fazer substituir por terceiro;
- III) Habitualidade – o prestador de serviço não pode fazê-lo de maneira intermitente, ou seja, tal trabalho deve ser realizado de maneira contínua/habitual;
- IV) Subordinação – o empregado deve ser dependente do empregador, ou melhor, o prestador de serviço deve responder a um superior hierárquico;
- V) Onerosidade - o trabalhador deve receber um salário.

Assim, o vínculo empregatício (contrato de trabalho – art. 422 da CLT) é um fato jurídico que se configura quando uma pessoa física presta serviço a uma pessoa jurídica ou física, de forma subordinada, pessoal, não eventual (habitual) e onerosa. Relação essa que deve ser baseada em um contrato em que uma das partes é o empregado remunerado pela outra parte, que é empregadora, que assume o risco da atividade empresarial (alteridade).

2.2 Corrente a favor do reconhecimento de vínculo empregatício (UBER x motoristas)

Existe uma corrente (jurisprudencial e doutrinária) que entende que há sim relação de emprego entre a empresa Uber e os motoristas cadastrados em seu aplicativo. Como ocorreu em recente decisão, ainda não definitiva, proferida em processo judicial no Estado da Califórnia (EUA), onde a entidade *United States District Court of The Northern District of California*, reconheceu a existência de vínculo empregatício entre a Uber e motoristas que usam o aplicativo, sob argumentos de que a empresa controla os preços das corridas, treina e

¹⁵*Pejotização*: fenômeno que se dá quando a empresa exige que o empregado abra uma pj para fins de tentar desvirtuar o vínculo de emprego perante a Justiça do Trabalho, que considera tal prática uma fraude que é combatida com o uso do Princípio da Primazia da Realidade.

avalia motoristas e, inclusive, pode puni-los com o descredenciamento caso sejam mal avaliados¹⁶.

No Brasil existem decisões favoráveis ao reconhecimento da relação de emprego entre a Uber e os motoristas, todas proferidas por juízes do trabalho de primeiro grau, como por exemplo, a colacionada a seguir:

(...) No mérito resolve julgar PARCIALMENTE PROCEDENTES os pedidos formulados por RODRIGO LEONARDO SILVA em face de FERREIRA UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA, para reconhecer o vínculo empregatício havido entre as partes e condenar a reclamada a pagar ao reclamante as seguintes parcelas (...) ¹⁷.

O juiz mineiro Márcio Todelo Gonçalves que prolatou a decisão, acima transcrita, baseou-se em um fenômeno ao qual chamou de *uberização*, que para ele ainda está em nichos específicos, mas com potencial de se generalizar para todos os setores da atividade econômica. Aduziu assim que: A ré destes autos empresta seu nome ao fenômeno por se tratar do arquétipo desse atual modelo, firmado na tentativa de autonomização dos contratos de trabalho e na utilização de inovações disruptivas nas formas de produção¹⁸.

Ademais, o magistrado também “afirma que todos os critérios que estabelecem vínculo de emprego estão presentes na relação motorista e Uber”¹⁹ e cita uma decisão do Reino Unido para ratificar seu ponto de vista.

2.3 Corrente contrária ao reconhecimento do vínculo empregatício (Uber x motoristas)

¹⁰ G1. **Tecnologia**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2015/09/uber-perde-acao-de-motoristas-por-reconhecimento-trabalhista-nos-eua.html>>. Acesso em: 20 de julho de 2020.

¹⁷ JUSTIÇA DO TRABALHO. **Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112**, 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte - MG, 13 de fevereiro de 2017. Marcio Toledo Gonçalves, Juiz(a) Titular de Vara do Trabalho.

¹⁸ CONJUR. **Uberismo**. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2017-fev-14/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber-cunha-termo-uberismo>. Acesso em 20 de julho de 2020.

¹⁹ CONJUR. **Uberismo**. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2017-fev-14/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber-cunha-termo-uberismo>. Acesso em 20 de julho de 2020.

Ao analisar o conceito de empregado e os pressupostos que formam o vínculo empregatício e os contrapondo com a explicação de como funciona o aplicativo Uber (realizada no tópico anterior), veremos que eles não se combinam a ponto de caracterizarem a existência do vínculo de emprego entre os motoristas cadastrados no *app* e a empresa em baila. Pois, os motoristas não preenchem todos os requisitos do vínculo empregatício, como o pressuposto da pessoalidade. Porque, como pode o aplicativo ter a certeza de que é mesmo o motorista que está prestando o serviço, e não um terceiro que está com o carro e o celular do motorista cadastrado? Deste modo, ocorrendo tal circunstância, se descaracterizaria o preceito da pessoalidade.

Outrossim, o pressuposto da habitualidade, ou continuidade, não se faz presente nesta dinâmica, pois o motorista não está obrigado a trabalhar todos os dias para o aplicativo. Além do fato de não existir a subordinação, uma vez que o motorista não tem um superior hierárquico que determine as diretrizes de trabalho, incluindo os horários de execução do serviço e o local de tal prestação.

Na verdade o aplicativo disponibiliza uma maneira de as pessoas ganharem dinheiro quando estão ociosas ou de complementarem a sua renda, o que não caracteriza a existência de vínculo de emprego com a Uber, já que esta somente intermedia o meio de conexão entre dois interessados (motoristas e passageiros).

A Justiça do Trabalho Brasileira já afastou por diversas vezes a existência de vínculo empregatício entre taxistas e as empresas de Rádio Táxi, por entender que tais pessoas não prestavam seus serviços mediante subordinação. A título exemplificativo segue a jurisprudência:

EMENTA: Vínculo de emprego. Motorista de táxi. Não restou comprovado que o obreiro prestava serviços mediante subordinação; ele mesmo diz que ninguém controlava seu horário. O fato de ser exigido dos motoristas que usassem determinados trajés, conforme declarado pela 2ª testemunha do reclamante, não é o bastante para caracterizar o trabalho subordinado. Qualquer organização empresarial exige o cuidado com a aparência, no contato com o público. No caso em pauta, não há que ser falar em pessoalidade, considerando que os motoristas trabalhavam por conta própria, e dirigiam o próprio veículo. A forma de pagamento não configura contraprestação pelo trabalho remunerado, por parte do empregador, já que o usuário do táxi é que pagava pelo serviço, e o motorista ficava com a maior parte do pagamento, destinando à empresa que realizava a intermediação a mensalidade para

custeio do rádio táxi ou GPS. Não atendidos os requisitos do artigo 3º da CLT, não comprovado o vínculo empregatício, mantenho a sentença de origem. Dos danos morais. A responsabilidade civil do empregador pela indenização por dano moral pressupõe a existência de três requisitos que devem ser observados cumulativamente: a prática de ato ilícito ou com abuso de direito (culpa/dolo), o dano (prejuízo material ou o sofrimento moral) e o nexo causal entre o ato praticado pelo empregador ou por seus prepostos e o dano sofrido pelo obreiro. Não demonstrada a ocorrência desses requisitos, improcede a indenização pretendida. Nego provimento. Verbas trabalhistas devidas. Nada a deferir, vez que não restou reconhecido o vínculo empregatício. RECURSO ORDINÁRIO A QUE SE NEGA PROVIMENTO²⁰.

Assim, de acordo com a ementa, acima colacionada, o que de fato ocorre é uma relação autônoma, uma vez que na ligação entre o motorista e o passageiro a única mudança que ocorreu foi no meio de fazer tal mediação (uma por rádio e a outro pelo celular), portanto não alterando a relação jurídica das partes nos dois tipos de serviços prestados.

Talvez o único requisito da relação de emprego que exista neste caso, seria o da onerosidade, uma vez que o motorista recebe um pagamento pelo seu serviço, do qual uma porcentagem fica com a Uber em razão da intermediação da empreitada, ou do trabalho sob demanda, ficando a maior parte com o prestador de serviço. Contudo, não se pode chamar de salário, pois não existem itens fixos e variáveis como no caso da definição de salário. Desta forma, o motorista ganha por trabalho, o que é questionável se chamar de salário.

Ademais, a decisão de primeiro grau da Justiça de Trabalho de Minas Gerais, acima mencionada, foi reformada pelo Tribunal Regional do Trabalho de Minas Gerais (TRT-MG), que entendeu que não há vínculo de emprego entre o Uber e os motoristas parceiros. A decisão de segunda instância, que se tornou pública no dia 25/05/2017, foi tomada por unanimidade em julgamento que teve três desembargadores e reformou a sentença de primeira instância que havia sido assinada em fevereiro do mesmo ano, pelo juiz Márcio Toledo Gonçalves.

Na ótica da desembargadora Maria Stela Álvares da Silva Campos, os motoristas que optam pelo aplicativo têm liberdade para decidir a quantidade de horas que trabalham e

²⁰ RECURSO ORDINÁRIO DATA DE JULGAMENTO: 27/04/2010 RELATOR (A): MARTA CASADEI MOMEZZO REVISOR (A): SÔNIA MARIA FORSTER DO AMARAL ACÓRDÃO Nº: 20100374446 PROCESSO Nº: 01330-2008-019-02-00-1 ANO: 2009 TURMA: 10ª DATA DE PUBLICAÇÃO: 07/05/2010 PARTES: RECORRENTE (S): Jeferson Ruiz Lemes RECORRIDO (S): Bat Comum Rádio Taxi S/C Ltda. Me

podem ficar fora do aplicativo o tempo que quiserem, o que caracterizaria, conforme ela, a eventualidade do trabalho. Prossegue a juíza aduzindo que "também não há prova da pessoalidade na prestação de serviços, na medida em que o reclamante poderia fazer-se substituir por outro motorista que também fosse cadastrado na plataforma" ²¹.

Segundo a jurista "a subordinação não se revela apenas por orientações dadas diretamente ao motorista ou pela internet", mas sim quando há poder de direção e comando da empresa, assim como interferência no modo de desempenho de atividade, o que não teria se comprovado²².

Acompanharam o entendimento da relatora os desembargadores João Bosco Pinto Lara e Maria Laura Franco Lima de Faria. Esta é a primeira decisão de segunda instância no Brasil envolvendo uma ação trabalhista movida contra o aplicativo. Em nota o Uber destacou que o Tribunal reconheceu motoristas parceiros como profissionais independentes:

Hoje, mais de 50 mil brasileiros usam a nossa plataforma para gerar renda para si mesmos e suas famílias. Entre os motivos mais citados por eles como benefícios deste trabalho estão a autonomia para ser seu próprio chefe e a flexibilidade para aliar esta oportunidade de geração de renda com outras tarefas do seu dia a dia²³.

É possível conceituar a dinâmica existente entre a empresa Uber e os motoristas nela cadastrados como uma intermediação de serviço, o que torna o prestador de serviço (motorista) um profissional liberal ou autônomo, levando tal relação para a seara cível e não trabalhista.

Considerações Finais

²¹ECONOMIA –IG. **Vínculo uber x motorista.** Disponível em: <http://economia.ig.com.br/2017-05-25/vinculo-uber-motorista.html>. Acesso em 21 de julho de 2020.

²²ECONOMIA –IG. **Vínculo uber x motorista.** Disponível em: <http://economia.ig.com.br/2017-05-25/vinculo-uber-motorista.html>. Acesso em 21 de julho de 2020.

²³ECONOMIA –IG. **Vínculo uber x motorista.** Disponível em: <http://economia.ig.com.br/2017-05-25/vinculo-uber-motorista.html>. Acesso em 21 de julho de 2020.

Os debates em torno do Uber se desenrola principalmente em dois campos jurídicos, o trabalhista e o administrativo. No aspecto trabalhista, principalmente, no que tange a existência ou não de um vínculo empregatício entre a empresa Uber e os motoristas cadastrados em sua plataforma.

Analisadas as duas correntes de entendimento sobre a existência ou não do vínculo empregatício entre a empresa Uber e os motoristas cadastrados em seu *app*. Todavia, entendemos que antes é necessário o estudo sobre o conceito de empregado, a definição de relação de emprego e seus requisitos.

No que concerne a corrente de que existe a relação de trabalho, 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. E descarta a necessidade da presença dos elementos fáticos-jurídicos para que tal vínculo empregatício de evidencie.

Contudo, levando em consideração as decisões supracitadas, chegamos à conclusão de que no caso estudado, considera-se que não existe o vínculo empregatício, pois, como demonstrado, não estão presentes todos os requisitos que caracterizam a existência da relação de emprego.

Ir contra tal entendimento, é deixar de observar o disposto na legislação correspondente, ou seja, o art. 3º, da CLT, bem como ignorar a corrente doutrinária majoritária, que trata do tema, além de confrontar a jurisprudência pacífica, que aponta a necessidade de existência, de maneira concomitante, de todos os elementos fático-jurídicos em comento para que exista um vínculo empregatício, e não somente uma relação de trabalho.

Referências Bibliográficas

BABOIN, José Carlos de Carvalho. Trabalhadores sob demanda: o caso Uber. **Revista Ltr: legislação do trabalho**, São Paulo, SP, v. 81, n. 3, p. 332-346, mar. 2017.

BARROS, Ana Cirne Paes de. Uber: O consumo Colaborativo e as Lógicas do Mercado. **Congresso Internacional - Comunicação e Consumo de 5 a 7 de outubro de 2015**. Disponível em: <http://anais-comunicon2015.espm.br/GTs/GT5/24_GT5_BARROS.pdf> . Acesso em: 01 de julho de 2020

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de Maio de 1943.** Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/de15452.htm Acesso em: 20 de julho de 2020

CERP IoT – **Internet of things European research cluster.** Internet of Things: Strategic Research Roadmap. 2009.

CONJUR. Parecer efetuado por Daniel Sarmiento, contratado pelo Uber para atestar a juridicidade das suas atividades no Brasil, intitulado “**Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O ‘caso Uber’**”, p.33, disponível em <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidadeuber.pdf>> Acesso em 25 de julho de 2020.

CONJUR. **Uberismo.** Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2017-fev-14/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber-cunha-termo-uberismo>. Acesso em: 20 de julho de 2020

COOPER, G., GREEN, N., MURTAGH, G.M., HARPER, R., **Mobile Society? Technology, distance, and presence.**, in WOOLGAR, S., Virtual Society. Oxford, Oxford Press, 2002.

ECONOMIA-IG. **Vínculo uber x motorista.** Disponível em: <http://economia.ig.com.br/2017-05-25/vinculo-uber-motorista.html>. Acesso em 21 de julho de 2020.

G1. **Tecnologia.** Disponível em: <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2015/09/uber-perde-acao-de-motoristas-por-reconhecimento-trabalhista-nos-eua.html>. Acesso em 20 de julho de 2020.

JUSTIÇA DO TRABALHO. **Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112**, 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte - MG, 13 de fevereiro de 2017. Marcio Toledo Gonçalves, Juiz(a) Titular de Vara do Trabalho.

REUTERS. **Lyft drivers.** Disponível em: <<http://www.reuters.com/article/2015/03/12/lyft-drivers-idUSL1N0WD2ME20150312>>. Acesso em 15 de julho de 2020.

SILVA, Laize Andréa de Souza. ANDRADE, Maurício Oliveira de., Barreiras Regulamentares para Implantações de Sistemas de “Carona Remunerada” no Brasil. **XXIX Congresso Nacional de Pesquisa em transporte da ANPET**, 9 a 13 de novembro de 2015, Ouro Preto, Minas Gerais, p. 2289.

TECHCRUNCH. **Handcuffed to uber.** Disponível em: <<https://techcrunch.com/2016/04/29/handcuffed-to-uber/>> Acesso em 22 de julho de 2020.

VANITYFAIR. **Uber class-action lawsuit New York.** Disponível em: <<http://www.vanityfair.com/news/2016/06/uber-class-action-lawsuit-new-york>> Acesso em 20 de julho de 2020.

UBER.**Encontrando o caminho: nosso histórico de viagem.** Disponível em: <<https://www.uber.com/pt/our-story/>>. Acesso em: 22 de julho de 2020.

WULF, Christoph. “Globalização universalizante ou diferenciada?”. In: BARRET-DUCROCQ, Françoise (org). **Globalização para quem? Uma discussão sobre os rumos da globalização.** Trad.: Joana Angélica D’Avila Melo, São Paulo: ed. Futura, 2004, p. 233.

Submetido em 12.09.2020

Aceito em 21.09.2020