



CENTRO UNIVERSITÁRIO DOUTOR LEÃO SAMPAIO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

DAVID LIMA NETO

**MOTORISTAS DE APLICATIVOS: ANÁLISE DOS IMPACTOS JURÍDICOS E A
REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO NO BRASIL**

JUAZEIRO DO NORTE-CE
2023

DAVID LIMA NETO

**MOTORISTAS DE APLICATIVOS: ANÁLISE DOS IMPACTOS JURÍDICOS E A
REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO NO BRASIL**

Trabalho de Conclusão de Curso – *Artigo Científico*,
apresentado à Coordenação do Curso de Graduação
em Direito do Centro Universitário Doutor Leão
Sampaio, em cumprimento às exigências para a
obtenção do grau de Bacharel.

Orientador: Me. Tamyris Madeira de Brito

JUAZEIRO DO NORTE-CE
2023

DAVID LIMA NETO

**MOTORISTAS DE APLICATIVOS: ANÁLISE DOS IMPACTOS JURÍDICOS E A
REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO NO BRASIL**

Este exemplar corresponde à redação final aprovada
do Trabalho de Conclusão de Curso de DAVID LIMA
NETO.

Data da Apresentação: 11/12/2023

BANCA EXAMINADORA

Orientador: MA. TAMYRIS MADEIRA DE BRITO

Membro: DRA. FRANCILDA ALCÂNTARA MENDES

Membro: PROF. ME. CHRISTIANO SIEBRA FELÍCIO CALOU

JUAZEIRO DO NORTE-CE

2023

MOTORISTAS DE APLICATIVOS: ANÁLISE DOS IMPACTOS JURÍDICOS E A REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO NO BRASIL

David Lima Neto¹
Tamyris Madeira de Brito²

RESUMO

A introdução dos motoristas de aplicativos gerou múltiplos impactos sociais no Brasil, promovendo uma transformação significativa no mercado de transporte e na mobilidade urbana. A discussão sobre a estrutura regulatória para aplicativos de mobilidade no Brasil tem sido intensa, culminando em uma implementação irregular de regulamentos em diferentes cidades e estados do país. O presente estudo teve como objetivo analisar os efeitos jurídicos da regulamentação do serviço de transporte por aplicativos no Brasil. A relevância desta pesquisa reside em evidenciar a situação atual da proteção legal e jurídica dos motoristas de aplicativos e identificar a natureza jurídica desse tipo de trabalho. Ademais, há uma demanda na comunidade acadêmica e jurídica por mais informações sobre esses vínculos. Ao examinar a estrutura regulatória existente para lidar com os possíveis impactos dessa relação, a pesquisa revelou as diversas leis e regulamentações que já foram aplicadas em alguns estados e municípios do país. Portanto, a pesquisa é classificada como exploratória. A abordagem adotada é qualitativa e o procedimento utilizado é de natureza documental e bibliográfica, utilizando leis (federal, estadual e municipal), jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, livros, artigos científicos e outras fontes textuais. Os resultados deste trabalho são significativos para os estudantes de direito, uma vez que a sociedade reconhece a necessidade de regulamentação diante do surgimento de aplicativos. É crucial compreender a dinâmica entre os motoristas e os aplicativos, bem como a relação com os usuários do serviço.

Palavras-Chave: Regulamentação. Motoristas. Aplicativo. Transporte.

ABSTRACT

The arrival of app drivers has had several social effects in Brazil, significantly altering the transportation market and urban mobility. The debate surrounding of regulatory framework for mobility apps in Brazil has been intense, resulting in inconsistent implementation of regulations in different cities and states across the country. On this occasion, the purpose of this study was to analyze the legal effects of regulating app-based transport services in Brazil. The importance of this research was to show the current situation of legal and judicial protection of app drivers and to identify the legal nature of this type of work. In addition, the academic and legal community needs more information about these links. By examining the existing regulatory framework to deal with the possible impacts of this relationship, the research showed the various laws and regulations that have already been applied in some states and municipalities in the country. Thus, the research is defined as exploratory. The approach is qualitative and the procedure used is of a documentary and bibliographical nature, using laws (federal, state, and municipal), Supreme Court case law, books, scientific articles, and other textual sources. The result of the work is significant for law students since society recognizes the need for regulation in the face of the emergence of apps. It is crucial to

¹ Discente do Curso de Direito da Unileão. E-mail: davidneto112@gmail.com

² Professor Orientador. E-mail: tamyres@leaosampaio.edu.br

understand the dynamics between drivers and apps, as well as the relationship with service user.

Keywords: Regulation. Drivers. Application. Transport.

1 INTRODUÇÃO

Em todo o mundo, as pessoas necessitam se deslocar para diversos fins, seja para o trabalho, escola, lazer, entre outros. A maior parte desses deslocamentos ocorre nos centros urbanos. Mesmo que uma cidade possua uma estrutura de mobilidade urbana adequada, ainda existem desafios a serem superados. Fatores como segurança, qualidade do transporte público, congestionamento e estresse no trânsito influenciam diretamente na mobilidade urbana.

Em um cenário caracterizado por dinamismo, tecnologia e informação, impulsionado por grandes desafios sociais, as empresas de aplicativos identificaram uma oportunidade e ingressaram no mercado como um novo modelo de negócio disruptivo na área da mobilidade.

Essas empresas utilizaram a tecnologia para oferecer novos meios de transporte a preços competitivos. O uso desses serviços também pode estar relacionado a questões de sustentabilidade, acessibilidade e geração de emprego e renda. No entanto, a prática dessa atividade é objeto de intenso debate, inclusive no âmbito jurídico, pois ainda não existe uma regulamentação clara e específica sobre essa prestação de serviço. A polêmica surge pelo fato de que esses serviços prestados possuem algumas semelhanças com os serviços prestados pelos taxistas, mas apresentam peculiaridades que revelam diferenças significativas.

Por essa razão, os transportes por aplicativo não podem estar sujeitos às mesmas regulamentações que os táxis. A partir dessa constatação, pretende-se desenvolver o foco da discussão no presente trabalho.

A regulamentação dos serviços por aplicativo no Brasil é um tópico importante e em constante discussão. Existem debates em andamento sobre a regulamentação desses serviços, que incluem questões como segurança, qualidade dos serviços, direitos trabalhistas e humanos. O assunto é polêmico, pois há aqueles que defendem que esses serviços trazem benefícios para a economia e para os usuários, como a possibilidade de escolher o motorista e o preço da corrida, enquanto outros argumentam que esses serviços podem representar uma ameaça para os taxistas e para a segurança dos passageiros (SILVA, 2020).

Alguns especialistas sugerem que a regulamentação do serviço por aplicativo no Brasil deve ser feita de forma mais rigorosa, a fim de garantir a segurança dos usuários e a legalidade do serviço. As propostas incluem a necessidade de cadastro e licenciamento de

motoristas e veículos, além de exigências para o seguro dos passageiros e uma regulação de preços.

O objetivo geral desta pesquisa é identificar a natureza jurídica do vínculo existente entre os motoristas de aplicativo e as empresas que prestam o serviço de mobilidade, bem como o vínculo estabelecido entre os motoristas de aplicativo e os usuários dos serviços de transporte por aplicativos.

Como objetivos específicos, a pesquisa busca apresentar um breve relato do surgimento dessa nova profissão e do serviço de transporte por aplicativo, discutir as legislações acerca do transporte por aplicativo e o enquadramento legal da profissão e, por fim, debater o posicionamento dos tribunais superiores e do STF acerca da temática.

A identificação da natureza jurídica do vínculo entre os motoristas de aplicativo e as empresas que prestam o serviço de mobilidade é de extrema relevância por diversos motivos, dentre eles para garantir a proteção dos direitos trabalhistas, definir a responsabilidade das empresas, regular e fiscalizar o serviço, além de promover um equilíbrio nas relações de trabalho.

O presente trabalho é uma pesquisa exploratória. Quanto à abordagem, caracteriza-se como qualitativa, permitindo concentrar-se na qualidade dos resultados alcançados e, quanto ao procedimento utilizado, é de natureza documental e bibliográfica (MARCONI, LAKATOS, 2022).

2 SURGIMENTO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE POR APLICATIVO-NASCE UMA NOVA PROFISSÃO!

O advento da profissão de motoristas de aplicativo e do serviço de transporte por aplicativo está intrinsecamente ligado ao progresso tecnológico e à popularização dos smartphones. O acesso à internet móvel permitiu que as pessoas solicitassem um veículo com facilidade e rapidez, com apenas alguns toques na tela do celular (PIEROTTI, MR, 2018).

Um ponto crucial para refletirmos sobre a ascensão do trabalho envolvido no processo denominado de uberização (em referência ao aplicativo precursor desse serviço, o Uber), que depende invariavelmente do ambiente virtual das plataformas digitais, é que tal processo só pode se iniciar a partir da tecnologia da conectividade amplamente adotada pelas organizações produtivas e massivamente disponível para uma parcela significativa da população - que engloba os prestadores de serviços e os consumidores dessas atividades (FRANCO e FERRAZ, 2019, p. 5).

Ademais, a insatisfação em relação aos serviços de táxi tradicionais, como a falta de transparência nos preços, a dificuldade em conseguir um táxi em determinadas regiões e problemas com a qualidade do serviço, também contribuíram para o surgimento desse novo modelo de transporte (SILVA, 2017).

O serviço de transporte por aplicativo trouxe benefícios tanto para os motoristas quanto para os passageiros. Os motoristas ganharam a oportunidade de utilizar seus próprios veículos como fonte de renda, com flexibilidade de horários e autonomia para trabalhar. Por outro lado, os passageiros passaram a ter acesso a um serviço mais conveniente, com preços competitivos e opções de pagamento variadas (CARVALHO, AF E SOUZA, 2020).

No entanto, a introdução desse novo sistema de transporte também gerou controvérsias e obstáculos. A regulamentação do serviço, a segurança dos usuários, os direitos trabalhistas dos motoristas e a concorrência com os táxis tradicionais têm sido temas de discussões em diversos países. A profissão de motoristas de aplicativo e o serviço de transporte por aplicativo surgiram entre 2010 e 2011, recebendo seus primeiros investimentos de risco, o que possibilitou sua expansão para outras cidades dos Estados Unidos, como Nova York, Seattle, Boston, Chicago e Washington (MELO, 2015).

Dentre outras cidades e países, o Uber chegou ao Brasil no primeiro semestre de 2014, poucos dias antes da Copa do Mundo, iniciando suas operações primeiramente no Rio de Janeiro e logo depois expandindo sua atuação para outras capitais do país, como Belo Horizonte, São Paulo e Brasília. O aplicativo Uber oferece seu serviço em 70 países. No Brasil, a empresa, que iniciou suas atividades em 2014, está presente em 500 cidades (UBER, 2023).

Desde o seu início, em 2010, a Uber vem recebendo investimentos, o que possibilita expandir suas operações de forma rápida. Em meados de 2015, a empresa ganhou o status de startup privada mais valiosa do mundo, com um valor de mercado estimado em US\$ 51 bilhões. Alcançou tal patamar após conseguir mais US\$ 1 bilhão em uma nova rodada de investimento. Dentre os investidores está a Microsoft. É notório o crescimento da empresa, que ascendeu a esse valor em apenas cinco anos. Um feito, levando em consideração que o Facebook no mesmo período atingiu o valor de US\$ 50 bilhões (CNN MONEY, 2015).

Em 2019, a Uber fez sua estreia na bolsa de valores americana com um valor de mercado estimado em 82,4 bilhões de dólares (EL PAÍS, 2019). Em 25 de novembro de 2023, data de encerramento desta pesquisa, o valor da empresa na cotação da Bolsa de Valores, Mercadorias e Futuros - BVMF, estava estimado em US\$ 113,84 bilhões (BVMF, 2023).

A empresa Uber Technologies Inc. opera como uma organização de e-hailing, termo que se traduz como uma solicitação de transporte privado por meio de um dispositivo tecnológico (KERR, 2015, p.1). Os usuários solicitam, através do aplicativo, uma corrida para se deslocar de um ponto a outro da cidade e pagam um valor por esse serviço. Portanto, os usuários são enquadrados como consumidores, destinatários finais, e a Uber é considerada fornecedora, prestadora de serviço.

Portanto, não há dúvidas de que a relação entre os usuários e os aplicativos de transporte é uma relação de consumo, pois os usuários são consumidores finais dos serviços prestados pelos aplicativos, que são fornecedores de serviços, conforme os artigos 2º e 3º do Código de Defesa do Consumidor CDC (ABILIO, 2019, p. 68).

Bruno Miragem, autor do livro “Curso de Direito do Consumidor”, argumenta que os aplicativos de transporte atuam como intermediários entre os clientes e os motoristas. Portanto, são responsáveis pelos danos causados aos usuários, conforme estabelecido no artigo 7º, parágrafo único, do Código de Defesa do Consumidor (CDC) (MIRAGEM, 2023).

Por outro lado, Leonardo Roscoe Bessa, em seu artigo “A responsabilidade civil das empresas de aplicativos de transporte pelos danos causados aos usuários do serviço”, esclarece que os aplicativos de transporte constituem uma atividade econômica de risco, gerando lucros para os fornecedores. Por isso, devem assumir os danos causados aos consumidores, independentemente da existência de culpa, de acordo com o artigo 14 do CDC.

3 LEGISLAÇÕES ACERCA DO TRANSPORTE POR APLICATIVO E O ENQUADRAMENTO LEGAL DA PROFISSÃO

O progresso tecnológico e o advento de aplicativos de transporte, como Uber, Lyft e Cabify, revolucionaram o setor de transporte urbano, oferecendo uma alternativa mais conveniente e acessível aos usuários. No entanto, essa nova modalidade de transporte trouxe consigo vários desafios regulatórios e legais, uma vez que não se enquadra nas normas tradicionais do transporte público (BARROS; OLIVEIRA, 2019).

O serviço de transporte por aplicativo é caracterizado pelo uso de plataformas digitais que conectam motoristas autônomos e usuários em tempo real, permitindo a solicitação e o pagamento do serviço de transporte de maneira rápida e conveniente. Vários países têm buscado regulamentar essa atividade, estabelecendo requisitos e diretrizes para sua operação (PIEROTTI, 2018).

A Lei Federal nº 13.640/2018 regulamenta o transporte privado individual de passageiros no Brasil, definido como “a atividade remunerada de transporte de passageiros, não aberta ao público, para viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede”.

As leis que regulam o transporte por aplicativo geralmente estabelecem requisitos para a prestação desse serviço, com o objetivo de garantir a segurança dos usuários e a qualidade do serviço oferecido. Esses requisitos podem incluir a necessidade de registro dos motoristas junto a uma autoridade competente, a realização de vistorias nos veículos, a contratação de seguro específico, entre outros.

No Brasil, por exemplo, a Lei Federal nº 13.640/2018 estabelece que os motoristas de transporte por aplicativo devem possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior, apresentar certidão negativa de antecedentes criminais, possuir seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT).

Um dos principais debates em relação ao enquadramento legal da profissão de motorista de aplicativo é a natureza do vínculo empregatício estabelecido entre o motorista e a plataforma. Enquanto algumas legislações consideram os motoristas como trabalhadores autônomos, outras têm reconhecido a existência de uma relação de emprego, conferindo aos motoristas direitos trabalhistas (SOUSA; MEINBERG, 2020, p. 118).

Por exemplo, o Tribunal Superior do Trabalho-TST emitiu decisões reconhecendo o vínculo empregatício entre motoristas e plataformas de transporte baseadas em aplicativos e garantindo-lhes direitos como salário mínimo, férias e 13º salário. Além de discutir o vínculo empregatício, também estão em pauta as conversas sobre a regulamentação da profissão de motorista de aplicativo. Há opiniões divergentes sobre a necessidade de uma regulamentação específica para proteger os direitos e a segurança dos motoristas. Alguns acreditam que a legislação atual já é adequada para regular essa atividade. “A regulamentação do transporte por aplicativo é fundamental para garantir a segurança dos usuários e a proteção dos direitos dos motoristas.” (SILVA, 2020, p. 45).

Nesse cenário de indefinição legislativa, o poder judiciário começa a estabelecer limites e definições sobre a dinâmica das atividades desenvolvidas no trabalho de motoristas vinculados à aplicativos. Antes da reforma trabalhista de 2017, a CLT no Brasil foi modificada pela Lei nº 12.551/2011 para reconhecer vínculos de emprego no contexto do home office. Embora essa lei não tenha previsto o trabalho por aplicativo como temos hoje,

ela nos ajuda a comparar os trabalhadores vinculados às plataformas com aqueles que trabalham em casa.

Em 2015, a Lei nº 13.103/2015 regulamentou a profissão de motoristas empregados ou autônomos, mas não abordou os motoristas de aplicativos. Somente em 2018, o Parlamento brasileiro começou a estabelecer regulamentações para os motoristas de aplicativos. Durante esse processo, ocorreram debates intensos no Congresso Nacional, com empresas como Uber, 99 e Cabify realizando campanhas e lobby para uma regulamentação favorável a elas.

A Lei nº 13.640/2018 foi promulgada e definiu o trabalho dos motoristas de aplicativo como serviço remunerado de transporte de passageiros, mas não abordou o vínculo empregatício. A lei exigia apenas que os condutores de aplicativos pagassem o imposto municipal e se registrassem na autoridade de segurança social como contribuintes individuais, e não como empregados.

Infelizmente, essa foi uma oportunidade perdida para o mercado refletir de forma mais ampla sobre esse tipo de trabalho, que atualmente afeta um número significativo de trabalhadores brasileiros. Atualmente, tramita no Senado o PL 1.322/2022, que visa conceder o direito ao seguro-desemprego para motoristas e taxistas.

O texto do senador Jader Barbalho (MDB/PA) prevê desconto nos casos em que os veículos não sejam utilizados por mais de 30 dias devido a danos graves. O relator do projeto de lei argumenta que tal artigo visa evitar que problemas na cadeia logística de autopeças prejudiquem os motoristas, o que ocorreu, por exemplo, em 2020, com o início da pandemia, muitos carros parados para reparos aguardaram por mais de 30 dias devido à falta de peças. O texto analisado pelo Congresso oferece aos profissionais o direito de receber até três pagamentos de seguro-desemprego, cada um igual a um salário mínimo.

4 PRINCIPAIS JULGADOS SOBRE O SERVIÇO DE APLICATIVO NO BRASIL

A ausência de regulamentação do serviço de transporte por aplicativo no Brasil tem gerado uma série de julgamentos e opiniões. Uma das principais preocupações dos críticos está relacionada à segurança dos serviços de transporte não regulamentados baseados em aplicativos. Sem uma regulamentação adequada, as verificações de antecedentes dos condutores, as inspeções dos veículos e as medidas de segurança podem ser insuficientes. Isso pode expor os passageiros a riscos de acidentes, roubos e outros incidentes indesejáveis (BARROS, 2018).

No que diz respeito à concorrência desleal, os serviços tradicionais de táxi afirmam estar em desvantagem devido à falta de regulamentação, uma vez que devem cumprir vários requisitos legais, tais como licenciamento, seguros e regulamentos tarifários. Eles acreditam que os serviços baseados em aplicativos devem estar sujeitos ao mesmo nível de regulamentação para garantir uma concorrência leal e condições de concorrência equitativas (SÁ, 2019).

Em relação aos direitos trabalhistas e à exploração, a classificação dos motoristas de serviços baseados em aplicativos como prestadores de serviços independentes, em vez de empregados, gerou debate sobre o potencial para a violação de direitos trabalhistas e exploração. Os críticos argumentam que, sem regulamentação, os motoristas poderão enfrentar longas horas de trabalho, baixos salários, falta de benefícios e segurança no emprego limitada (MAZZUCATO, 2020).

Sem a devida regulamentação como condição de emprego, a situação dos motoristas de aplicativo é incerta. A relação custo-benefício dos serviços de transporte baseados em aplicativos significa que os motoristas são geralmente considerados prestadores de serviços independentes, e não empregados. Essa classificação gerou debate sobre a falta de benefícios, previdência social e direitos trabalhistas para os motoristas. A falta de regulamentação nesta área pode levar a condições de trabalho precárias para os motoristas (BALTAZAR, 2019).

A expansão não regulamentada de serviços de transporte baseados em aplicativos poderá ter impactos econômicos. Embora alguns argumentem que isso incentivará o empreendedorismo e a geração de renda para os proprietários de automóveis, poderá levar à destruição ou ao encerramento dos serviços tradicionais de táxi, afetando os meios de subsistência dos motoristas de táxi e das indústrias relacionadas (BELLUZZO, 2018).

Os críticos da falta de regulamentação argumentam que a proliferação de serviços de transporte baseados em aplicativos poderia agravar o congestionamento do tráfego e colocar pressão adicional sobre as infraestruturas de transporte. O número crescente de veículos ligados a estes serviços pode levar ao congestionamento nas zonas urbanas e pode exigir investimentos adicionais em infraestruturas para satisfazer o aumento da procura (CAVALCANTI, 2018).

É importante observar que esses julgamentos refletem diferentes perspectivas sobre esta questão, e pode haver opiniões diferentes sobre a extensão da regulamentação necessária para serviços de transporte baseados em aplicativos no Brasil. Acórdãos do STF: O STF tem lidado com casos relacionados a serviços de transporte baseados em aplicativos, incluindo contestações de regulamentos locais e disputas trabalhistas.

Seguem alguns julgamentos importantes: Validade Constitucional de Normas Municipais: O STF manteve a constitucionalidade de normas municipais que impõem requisitos específicos aos serviços de transporte por aplicativo. Em 2018, o tribunal decidiu que os governos locais têm autoridade para regular esses serviços para garantir a segurança pública e a concorrência leal (ADI 5612/CE, STF).

Direitos Trabalhistas dos Motoristas: O STF também tem tratado de questões trabalhistas relativas aos motoristas que trabalham em plataformas de aplicativos. Em 2019, o tribunal decidiu que um motorista que trabalhava para um serviço específico baseado em aplicativo não era um contratado independente, mas um empregado, com direito a direitos trabalhistas, como salário mínimo, benefícios previdenciários e limitação de jornada de trabalho (ADPF 324/DF, STF).

Atualmente, o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), reverteu o julgamento do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região (TRT-3), com sede em Belo Horizonte (MG), reconhecendo o vínculo empregatício dos motoristas. Autoridade de Serviços de Transporte de Passageiros da Plataforma Cabify Ltda. A decisão também determinará se o caso será remetido ao Tribunal Geral (RCL 59795 / MG, STF).

A Cabify afirma que o trabalho realizado por meio de sua plataforma tecnológica segue os padrões definidos pela Consolidação da Lei do Trabalho (CLT), pois os motoristas podem decidir quando e se prestam serviços de transporte aos usuários cadastrados. Entre outras coisas, argumentou que não havia requisitos mínimos para trabalho, renda ou número de viagens, nem supervisão ou penalidades para as decisões dos motoristas. (RCL 59795 / MG, STF)

Acórdãos do STJ:

O STJ, o mais alto tribunal para questões não constitucionais, também emitiu julgamentos relacionados a serviços de transporte baseados em aplicativos. Algumas decisões notáveis incluem: Responsabilidade Civil: O STJ reconheceu a responsabilidade civil das empresas de transporte por aplicativo por acidentes ou danos causados durante as viagens. O tribunal considerou que essas empresas, como intermediárias entre passageiros e motoristas, têm o dever de garantir a segurança e podem ser responsabilizadas por danos decorrentes de seus serviços (Recurso Especial nº 1867.729/SP, STJ).

A Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em conflito de competência, determinou que cabe ao Juizado Especial Cível de Poços de Caldas (MG) julgar o processo de um motorista de aplicativo que teve sua conta suspensa pela empresa. O colegiado entendeu que não há relação de emprego no caso (CAVALCANTE, 2019).

Analisando o caso, o tribunal estadual percebeu que não tinha competência para decidir o caso, por se tratar de uma relação trabalhista, e encaminhou o processo para a Justiça do Trabalho, que também declarou que não poderia decidir sobre o caso e criou um conflito de jurisdição. Com base no STJ que o vínculo empregatício não foi caracterizado (CAVALCANTE, 2019).

5 DEBATE SOBRE O POSICIONAMENTO DOS TRIBUNAIS SUPERIORES E DO STF ACERCA DA TEMÁTICA

A disseminação de aplicativos como Uber, 99, Cabify e outros no Brasil, juntamente com o aumento de trabalhadores precários e subempregados nessas plataformas, resultou em um aumento significativo de litígios e processos judiciais em todo o país nos últimos anos. Além disso, a inação do parlamento brasileiro em lidar com essa questão levou o judiciário a analisar e determinar a natureza dessas relações.

Diversas ações foram iniciadas para questionar a existência ou não de uma relação de emprego entre as empresas de aplicativos e os motoristas. No entanto, focaremos na análise de duas decisões judiciais consideradas paradigmáticas no direito brasileiro por serem as primeiras proferidas por Cortes Superiores.

A primeira decisão, proferida em agosto de 2019 pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), a mais alta instância judicial para julgar questões que envolvem a legislação federal, como a CLT, analisou o pedido de um motorista de aplicativo da Uber que alegou ter sofrido danos por ter sido descredenciado sumariamente da plataforma. O autor não estava reivindicando especificamente a existência de um vínculo de emprego com a Uber, mas o direito de ser indenizado pelo fato de ter sido impedido de trabalhar devido a uma ação unilateral da empresa por vários dias (Recurso Especial nº 1.833.196/SP, Terceira Turma do Superior Tribunal de Justiça).

Como nas instâncias judiciais de primeiro e segundo grau os juízes entenderam que não possuíam competência para julgar a ação, o caso chegou ao STJ, que na ocasião não decidiu apenas a respeito do juízo competente para analisar o processo, mas também estabeleceu que não havia entre o motorista e a Uber qualquer tipo de relação de emprego. Sua justificativa baseia-se na crença da existência da “economia compartilhada”, na qual o motorista atua como um mero empreendedor individual, conforme consta no trecho da decisão abaixo transcrita:

As ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a sharing economy, em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos geridos por empresas de tecnologia. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma (Ribeiro, 2019)

Por sua vez, a segunda decisão refere-se a um julgamento proferido em fevereiro de 2020 pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST), que é a última instância no sistema judicial brasileiro para questões trabalhistas, abaixo apenas do Supremo Tribunal Federal (STF), a corte constitucional brasileira (STF 2020).

O caso tratava de um motorista do aplicativo Uber que apresentou uma reclamação alegando que havia um vínculo empregatício entre ele e a empresa. O reclamante reivindicou seus direitos trabalhistas garantidos pela CLT, como férias, décimo terceiro salário, horas extras, entre outros. O Tribunal Superior do Trabalho (TST) analisou a existência de subordinação e vínculo de emprego entre o motorista e a empresa, e concluiu que a relação era apenas uma “parceria”, não se encaixando como um vínculo empregatício (STF 2020).

Na decisão, o TST alegou que o motorista possui ampla flexibilidade para determinar sua rotina, horários de trabalho, locais de atuação e quantidade de clientes que deseja atender por dia, o que descaracteriza a subordinação à empresa. Além disso, o valor recebido pelo motorista indica uma remuneração vantajosa que não se enquadra em um vínculo de emprego, o que leva a Corte a entender que há uma relação de parceria.

O tribunal também contextualizou que as relações de trabalho têm passado por mudanças intensas com a revolução tecnológica, e que a atuação da empresa tem sido uma alternativa de trabalho e fonte de renda em tempos de crescente desemprego formal.

Por fim, o TST alertou que a proteção ao trabalhador não deve se sobrepor a ponto de inviabilizar formas de trabalho emergentes, que são pautadas em critérios menos rígidos e permitem maior autonomia, desde que todos os elementos da relação de emprego estejam presentes. A Justiça Especializada deve permanecer atenta à preservação dos princípios que regem a relação de emprego.

As duas decisões judiciais defendem que não existe uma relação de emprego entre os motoristas por aplicativo e as empresas, argumentando que esses trabalhadores são empreendedores autônomos, com horários flexíveis, e parceiros das empresas devido aos benefícios remuneratórios obtidos. Além disso, citam a influência das novas tecnologias e a economia compartilhada como justificativas para essa relação. Ambos os argumentos relacionam a prática atual ao modo de trabalho do século passado.

Na nossa perspectiva, não parece razoável considerar que os motoristas por aplicativo devam ser classificados como trabalhadores subordinados e, portanto, protegidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), com base nos antigos parâmetros de subordinação e métodos de trabalho. Seria mais adequado repensar esses conceitos antigos. Imaginar que a subordinação do trabalhador se resume apenas a receber ordens diretas do empregador, ter o controle sobre seu horário de trabalho e sua produção apenas dentro do ambiente de trabalho não reflete uma compreensão condizente com os tempos atuais.

A subordinação, diante das novas formas de trabalho, deve ser analisada na perspectiva do que o jurista brasileiro Delgado (2016) nomeia como “subordinação estrutural”.

(...) que se expressa pela inserção do trabalhador na dinâmica do tomador de seus serviços, independentemente de receber ou não 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 que receba ordens diretas das específicas chefias deste: o fundamental é que esteja estruturalmente vinculado à dinâmica operativa da atividade do tomador de serviços (DELGADO, 2016, p. 314).

Nesse contexto, o trabalhador “parceiro” é, na verdade, o mesmo trabalhador subordinado de antes, mas agora é considerado autônomo por imposição daqueles que não o querem como empregado. Sua suposta flexibilidade e autonomia, na verdade, representam uma autonomia limitada, dentro da subordinação, na qual os trabalhadores não devem mais seguir ordens, como ocorria no sistema anterior, mas sim as regras do programa ao qual estão irrevogavelmente submetidos. Dessa forma, é permitido ao trabalhador fazer o que quiser, contanto que siga as vontades do empregador.

O trabalhador por aplicativo, inserido no que Antunes chama de novo proletariado de serviços da era digital, está sujeito às condições de trabalho mais precárias possíveis, uma forma de servidão privilegiada, termo usado com ironia pelo autor para representar não apenas o retrocesso ao qual os trabalhadores estão sujeitos, mas também para ressaltar a falsidade dos discursos que afirmam vantagens para aqueles que trabalham dessa maneira (ANTUNES, 2020).

Por essas razões, acreditamos que os argumentos apresentados pelas Cortes brasileiras são simplistas, suavizadores e favorecem práticas comerciais predatórias e exploradoras. No entanto, as decisões analisadas neste capítulo são definitivas por enquanto, mas são importantes por serem as primeiras decisões proferidas por Cortes superiores no país.

É esperado que essas ações, devido à sua relevância e à quantidade que chegam aos tribunais brasileiros, ainda sejam revisadas pela Suprema Corte do país. A partir de uma abordagem constitucional e de comparação jurídica, caberá à Suprema Corte decidir sobre a natureza dessas relações (SCHOR, 2017).

No Recurso Ordinário nº 0010806-62.2017.5.03.0011 da 11ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região-MG, que alterou a decisão que indeferiria o pedido do autor para reconhecimento do vínculo empregatício. Daí o reconhecimento do vínculo empregatício entre a UBER e o requerente.

Inicialmente, o apresentador tem conhecimento da reclamação e concorda em aceitá-la nos aspectos objetivos e subjetivos. Depois disso, ele basicamente começa o processamento. Ana Maria Espi Cavalcanti, apresentadora, afirmou o seguinte sobre a personalidade:

A personalidade é patente. Como é de conhecimento desta Relatora, o autor, para trabalhar na UBER, procedeu à sua inscrição "on line", individualizada. Sabe-se ainda que a Uber recomenda que durante a etapa de verificação da documentação, o motorista assista a uma série de vídeos informativos e de capacitação virtual no sítio eletrônico. (CAVALCANTI, 2019)

Adicionalmente, a apresentadora argumentou sobre a remuneração, destacando que o redator recebe semanalmente valores já descontados pela empresa, o que ressalta a exigência do vínculo empregatício. Contrariamente, o texto da decisão não comprovou que não houve oportunidade no trabalho realizado pelo autor, mas cita a informação de que a empresa “monitora e supervisiona todo o sistema de produção”.

Quanto ao trabalho realizado pelo indivíduo, não havia dúvida de que o redator cumpriu integralmente o requisito. Quanto à subordinação, a apresentadora também entendeu que ela existe no vínculo empregatício e afirmou o seguinte:

Com relação à subordinação, também entendo que se faz presente. E, para fundamentar, passo a destacar fundamentos de artigos de autores que se aprofundaram na análise do tema, os quais adoto como razões de decidir. No caso, não há falar que o reclamante exercia as atividades por sua iniciativa e conveniência, auto organizando-se, sem se submeter ao poder de controle da empregadora. Isso porque, a UBER seleciona os motoristas; estabelece as regras, inclusive quanto aos carros que deverão ser utilizados na prestação de serviços; recebe reclamações de usuários e decide sobre elas. (CAVALCANTE, 2019)

Dessa forma, a maioria dos votos acatou o pedido e reformou a sentença. O processo ainda não foi concluído e está em andamento no Tribunal Superior do Trabalho, aguardando a decisão de um novo recurso.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente estudo possibilitou uma análise dos entendimentos que vêm sendo aplicados no âmbito trabalhista, sobre a existência ou não do vínculo empregatício nas questões que envolvem as empresas de transportes e seus motoristas.

Além disso, também possibilitou o estudo de decisões em casos específicos, levando em consideração os pontos cruciais tanto nas decisões positivas quanto nas negativas. Assim, tendo em conta tudo o que foi exposto no trabalho, foi possível atingir os objetivos traçados, bem como chegar a algumas conclusões. A primeira é que empregado é qualquer pessoa física que possua pré-requisitos que o tornem merecedor deste subtítulo, ou seja, além de pessoa física, personalidade, indeterminação, esgotamento e dependência. Isto é apoiado pela Consolidação das Leis do Trabalho.

Como evidenciado, há divergências quanto aos entendimentos do motorista da plataforma ser empregado ou apenas trabalhador autônomo, devido à ausência dos pressupostos exigidos para a relação empregatícia.

A pesquisa propôs identificar a natureza jurídica do vínculo existente entre os motoristas de aplicativo e as empresas que prestam o serviço de mobilidade, bem como o vínculo estabelecido entre os motoristas de aplicativo e os usuários dos serviços de transporte por aplicativos e, por fim, debater o posicionamento dos tribunais superiores e do STF acerca da temática.

Conclui-se que essa discussão, envolvendo de um lado a empresa Uber e de outro o motorista, abrange diversas questões de direito e que, dada a importância do assunto, torna-se necessário um estudo aprofundado, de modo a confrontá-las, analisando principalmente o caso concreto e considerando, além dos argumentos das partes, as provas trazidas aos autos.

Por fim, é importante salientar que a sociedade passa por constantes transformações essenciais no processo de evolução tecnológica social. E que o direito deve sempre se harmonizar com essas mudanças, para subsistir em um mundo moderno e íntegro.

REFERÊNCIAS

ABILIO, Ludmila Costhek. **Urberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado**. Psicoperspectivas, Valparaíso, v. 18, n. 3, p. 41-51, nov. 2019.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

BARROS, L. F.; OLIVEIRA, F. M. **Desafios regulatórios e legais do serviço de transporte por aplicativo: uma análise comparativa entre diferentes países**. Revista de Direito Público, v. 14, n. 2, p. 1-20, 2019.

BRASIL. Projeto de Lei nº 5587, de 2016. **Altera a redação dos incisos VIII e X do artigo 4º e do artigo 12 na Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012 e acrescenta o art. 12-C na mesma Lei**. Altera o artigo 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2088280>>. Acesso em: 09 out. 2023.

BRASIL. **Projeto de Lei de nº 28 de 2017. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros**. Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>>. Acesso em: 09 out. 2023.

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei de 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: 09 out. 2023.

BRASIL. **Projeto de Lei nº 1322 de 2022. Ementa: Altera a Lei nº 7.998, de 11 de janeiro de 1990 e dá outras providências**. Disponível em: <<https://www.congressonacional.leg.br/materias/materias-bicamerais/-/ver/pl-1322-2022>>. Acesso em: 13 out. 2023.

BARROS, Guilherme. **Concorrência desleal no transporte individual de passageiros por aplicativos: uma análise da regulamentação no Brasil**. Revista de Direito do Consumidor, 2018.

BALTAZAR, Rafael. **A regulamentação do trabalho nos aplicativos de transporte: entre a flexibilidade e a precarização**. Revista Brasileira de Direito do Trabalho, 2019.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga. **Impactos econômicos da expansão dos serviços de transporte baseados em aplicativos: o caso dos motoristas de táxi**. Revista de Economia Política, 2018.

CARVALHO, A. F.; SOUZA, R. S. **Análise dos benefícios do serviço de transporte por aplicativo: uma perspectiva dos motoristas e passageiros.** Revista de Gestão e Projetos, v. 11, n. 2, p. 1-16, 2020.

CAVALCANTE, Ana Maria Espi. **RECURSO ORDINÁRIO 0010806-62.2017.5.03.0011, TRT 2019.** Relator: Luiz Antônio de Paula Iennaco. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/ju/justica-minas-reconhece-vinculo.pdf>>. Acesso em: 09 out. 2023.

CAVALCANTI, Maria Fernanda. **Impactos da expansão dos serviços de transporte baseados em aplicativos nas cidades.** Revista de Administração Pública, 2018.

CONFLITO DE COMPETÊNCIA Nº 164.544 - MG. Relator: Ministro Moura Ribeiro. Julgado em 26 de setembro de 2019. Disponível em: <<https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?aplicacao=processos.ea&tipoPesquisa=tipoPesquisaGenerica&termo=CC%20164544>>. Acesso em: 26 nov. 2023.

CAVALCANTE, Márcio André Lopes. **Compete à justiça comum estadual julgar ação de obrigação de fazer cumulada com reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo pretendendo a reativação de sua conta Uber para que possa voltar a usar o aplicativo e realizar seus serviços.** Buscador Dizer o Direito, Manaus. Disponível em: <<https://www.buscadordizerodireito.com.br/jurisprudencia/detalhes/ef452c63f81d0105dd4486f775adec81>>. Acesso em: 26 nov. 2023.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho.** 15ª ed. São Paulo: LTr, 2016.

EL PAÍS. **Uber estreia na Bolsa com valor de mercado de 82,4 bilhões de dólares: Aplicativo de transporte opta por oferta conservadora com ações a 45 dólares.** 2019. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2019/05/09/economia/1557399108_045920.html>. Acesso em: 26 nov. 2023.

KERR, Vera. **Uber X Táxi - A nova velha economia.** Sumário de Pesquisa, v. 1, n. 1, out. 2015.

MIRAGEM, Bruno. **Curso de Direito do Consumidor.** 8ª ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2023.

MIRAGEM, Bruno. **Curso de Direito do Consumidor**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 4ª ed. 2023. NUNES, Rizzatto. Manual de introdução ao direito do consumidor. São Paulo: Saraiva, 2010.

MAZZUCATO, Mariana. **A exploração do trabalho em plataformas digitais: o caso dos motoristas de transporte por aplicativos**. Revista de Administração Pública (RAP), 2020.

PIEROTTI, M. R. **O surgimento da nova profissão de motoristas de aplicativo e do serviço de transporte por aplicativo no contexto do avanço da tecnologia**. Revista de Gestão e Projetos, v. 9, n. 2, p. 1-14, 2018.

RECURSO EXTRAORDINÁRIO 1.387.795 MG, STF 2020. Relator: Min. Dias Toffoli. Julgado em 25 de maio de 2023. Disponível em: <https://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/RE1387795.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2023.

SILVA, A. B. **Legislações sobre o transporte por aplicativo: desafios e oportunidades**. Revista Jurídica, v. 10, n. 2, p. 35-50, 2020.

SILVA, R. C. **O surgimento do serviço de transporte por aplicativo como alternativa aos táxis tradicionais: uma análise das motivações e impactos**. Revista de Administração e Inovação, v. 14, n. 4, p. 1-15, 2017.

SOUSA, Euzébio Jorge Silveira de; MEINBERG, Marcio Ortiz. **A “uberização” e o aprofundamento da flexibilização do trabalho**. Revista Princípios, nº 159, 2020.

SÁ, Fábio. **Uber e a regulamentação dos serviços de transporte individual remunerado de passageiros no Brasil: um estudo de caso sobre a concorrência desleal**. Revista de Administração Pública (RAP), 2019.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. ADI 5612/CE. Relator: Min. Luiz Fux. Julgado em 08/03/2018. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/stf/1100286316/inteiro-teor-1100286317>>. Acesso em: 26 nov. 2023.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. RCL 59795. Relator: Min. Alexandre de Moraes. Disponível em: https://www.stf.jus.br/arquivo/cms/noticiaNoticiaStf/anexo/RCL5979510decisao_monocratica21.pdf. Acesso em: 26 nov. 2023.

SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL. ADPF 324/DF. Relator: Min. Luiz Fux. Julgado em 04/12/2019. Disponível em: <<https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4952236&numeroProcesso=958252&classeProcesso=RE&numeroTema=725>>. Acesso em: 26 nov. 2023.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. Recurso Especial nº 1.867.729/SP. Relator: Ministro Moura Ribeiro. Julgado em 10 de março de 2020. Disponível em: https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=202000916086&dt_publicacao=03/08/2021. Acesso em: 26 nov. 2023.

TRT 3 REGIÃO. Disponível em: <https://pje-consulta.trt3.jus.br/consultaprocessual/detalheprocesso/0010806-62.2017.5.03.0011/2>. Acesso em: 26 nov. 2023.

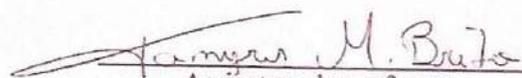
STJ. SEGUNDA SEÇÃO PROCESSO CC 164.544-MG. Relator: Min. Moura Ribeiro. Segunda Seção, por unanimidade, julgado em 28/08/2019, DJe 04/09/2019. TEMA: Motorista de aplicativo UBER.

**TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA ENTREGA DA VERSÃO
FINAL DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (TCC II) DO
CURSO DE DIREITO**

Eu, Tammyris M. Brito, professor(a) titular do Centro Universitário Dr. Leão Sampaio - UNILEÃO, orientador(a) do Trabalho do aluno(a) David Lima Neto, do Curso de Direito, AUTORIZO a ENTREGA da versão final do Trabalho de Conclusão de Curso (Artigo) do aluno supracitado, para análise da Banca Avaliadora, uma vez que o mesmo foi por mim acompanhado e orientado, sob o título Matemática de aplicativos: análise dos impactos jurídicos e a regulamentação do serviço no Brasil.

Informo ainda que o mesmo não possui plágio, uma vez que eu mesmo passei em um antiplágio.

Juazeiro do Norte, 09/12/23


Assinatura do professor

PARECER DE REVISÃO ORTOGRÁFICA E GRAMATICAL

Eu, **ALINE RODRIGUES FERREIRA**, graduada em Biblioteconomia pela Universidade Federal do Cariri, atesto que realizei a revisão ortográfica e gramatical do trabalho intitulado “**MOTORISTAS DE APLICATIVOS: ANÁLISE DOS IMPACTOS JURÍDICOS E A REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO NO BRASIL**”, de autoria de **DAVID LIMA NETO**, sob orientação do(a) Prof.(a) **MA. TAMYRIS MADEIRA DE BRITO**. Declaro que este TCC está em conformidade com as normas da ABNT e apto para ser submetido à avaliação da banca examinadora de Trabalho de Conclusão de Curso do Centro Universitário Doutor Leão Sampaio/Unileão.

Juazeiro do Norte, 01/12/2023

 Documento assinado digitalmente
ALINE RODRIGUES FERREIRA
Data: 03/12/2023 14:17:55-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

ALINE RODRIGUES FERREIRA

**PARECER DE TRADUÇÃO DO RESUMO PARA LINGUA
INGLESA**

Eu, Nathanael Barbosa da Penha, professor(a) com formação Pedagógica em Letras: Língua Inglesa-Licenciatura, pela Instituição de Ensino Superior Universidade Regional do Cariri, realizei a tradução do resumo do trabalho intitulado Motoristas de aplicativos: análise dos impactos jurídicos e a regulamentação do serviço no Brasil, do (a) aluno (a) David Lima Neto orientador e (a) Tamyris Madeira de Brito. Declaro que o ABSTRACT inserido neste TCC está apto à entrega e análise da banca avaliadora de Trabalho de Conclusão de Curso do Centro Universitário Doutor Leão Sampaio/Unileão.

Juazeiro do Norte, 20/11/2023

Nathanael Barbosa da Penha
Assinatura do professor