

**V CONGRESSO INTERNACIONAL DE
DIREITO DO VETOR NORTE**

**DIREITO DO TRABALHO E PROCESSO DO
TRABALHO**

A532

Anais do V Congresso Internacional de Direito do Vetor Norte [Recurso eletrônico on-line]
organização Faculdade de Minas – Belo Horizonte;

Coordenadores: Raphael Moreira Maia, Sílvio Teixeira da Costa Filho e Camila Ramos
Celestino Silva – Belo Horizonte: FAMINAS, 2021.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-367-2

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Direito e Resistência Democrática no Brasil pós pandemia.

1. Direito. 2. Pandemia. 3. Democracia. I. V Congresso Internacional de Direito do Vetor
Norte (1:2021 : Belo Horizonte, MG).

CDU: 34



V CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIREITO DO VETOR NORTE

DIREITO DO TRABALHO E PROCESSO DO TRABALHO

Apresentação

As mudanças tecnológicas, políticas, culturais dos últimos anos trouxeram impactos em todas as esferas da vida. E, sem dúvida, a pandemia do COVID-19 acrescentou ainda mais mudanças, abalos e dúvidas. E isso repercute na esfera pública, na esfera política e na esfera do Direito.

Por isso, o Congresso Internacional do Vetor Norte, em 2021, chegou a sua quinta edição sob o tema central "O Direito e a resistência democrática no Brasil pós pandemia".

A proposta do V Congresso Internacional do Vetor Norte foi proporcionar discussões e debates para pensar a democracia e cidadania de forma ampla, de modo a contemplar as noções macro e públicas como constitucionalismo e questões micro e privadas: como direito sucessórios, testamentos emergenciais e etc.

Isso, pois entende-se que a cidadania e autonomia do cidadão está em conhecer seus direitos no espaço público e espaço privado, bem como partiu-se da ideia que defender o conhecimento emancipador é defender o Estado Democrático.

Nesse sentido, propôs-se grupos de trabalho e painéis que debatessem as repercussões desse novo normal nos nossos Direitos públicos e privados, repercussões essas que antecedem a COVID-19, se afluíram na pandemia e certamente continuarão no pós-pandemia.

Dessa forma, buscou-se levar aos congressistas a experiência de imersão reflexiva sobre direitos políticos, direitos sociais e direitos privados para esse momento em que se começa ver a luz no fim do túnel da pandemia, de modo que possamos avançar e não retroceder como sociedade democrática.

E dessa experiência de fomento de reflexão e pesquisa acadêmica, mas, sobretudo, de compartilhamento de conhecimento, alcança-se o presente fruto: os presente anais são a reunião desses debates, ideias, críticas, reflexões presentes na V Congresso Internacional do Vetor Norte.

Organizadores

Raphael Moreira Maia

Sílvio Teixeira da Costa Filho

Camila Ramos Celestino Silva

**ANÁLISE DO PROJETO DE LEI N° 974/2021: REGULAMENTAÇÃO DA
RELAÇÃO TRABALHISTA DE MOTORISTAS DE APLICATIVOS**

**ANALYSIS OF BILL N° 974/2021: REGULATION OF THE LABOR
RELATIONSHIP OF APPLICATION DRIVERS**

Karolyne Souza Procópio ¹

Resumo

O presente trabalho busca apresentar a situação quanto a regulação dos direitos trabalhistas de motorista de aplicativo e como se caracteriza a natureza do trabalho atualmente. Ademais, busca analisar as propostas do Projeto de Lei n° 974/2021. Com isso, pretende-se verificar quais as mudanças impostas no ordenamento jurídico caso o referido projeto seja aprovado. Utilizou-se método de abordagem dedutivo, com técnica de pesquisa bibliográfica e documental e procedimento monográfico. Verificou-se que as propostas do Projeto configuram a relação entre motorista e as empresas de aplicativos como empregatícia.

Palavras-chave: Motoristas de aplicativo, Direitos trabalhistas, Empresas de aplicativos

Abstract/Resumen/Résumé

This paper seeks to present the situation regarding the regulation of the labor rights of application drivers and how the nature of work is currently characterized. Furthermore, it seeks to analyze the proposals of Bill n° 974/2021. With this, it is intended to verify which changes are imposed in the legal system if the referred project is approved. A deductive approach method was used, with bibliographic and documentary research technique and monographic procedure. It was found that the Project's proposals configure the relationship between driver and application companies as employment.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Application drivers, Labor rights, Application companies

¹ Graduanda em Direito pela Fundação Universidade Federal de Rondônia (UNIR)

1. INTRODUÇÃO

As mudanças advindas das novas tecnologias propiciaram praticidade e rapidez para prestação de serviços, como se observa, por exemplo, com a ascensão dos aplicativos de transporte particular e entrega de comida. Para o trabalhador que presta este tipo de serviço há a promessa de “autonomia”, tornando-se somente um parceiro da empresa; por outro lado, muitos questionam as eventuais desvantagens que estes trabalhadores encontram neste sistema.

Isso porque o modelo de trabalho proposto por essas plataformas de aplicativos sem a devida regulação contribui para um cenário de precarização e exploração do trabalho. Com esse intuito, o Senador Randolfe Rodrigues apresentou o Projeto de Lei nº 974/2021, que visa garantir direitos trabalhistas aos motoristas de aplicativos de transporte ou entrega de alimentos ou produtos.

O PL nº 974 se baseia em decisões internacionais que garantem a categoria dos “trabalhadores de aplicativos” direitos trabalhistas; nesse sentido, questiona-se: quais mudanças serão impostas no ordenamento jurídico pátrio na relação entre as empresas de aplicativos e os motoristas que utilizam as plataformas caso o Projeto de Lei de nº 974/2021 seja aprovado?

Busca-se analisar no presente trabalho como se caracteriza a relação atual dos motoristas de aplicativos e as empresas responsáveis pela plataforma apresentando julgados realizados em território pátrio. Ademais, intenta verificar quais as inovações no ordenamento jurídico que são propostas pelo Projeto de Lei nº 974/2021.

Para atingir este objetivo utilizou-se do método de abordagem dedutivo, com técnica de pesquisa bibliográfica e documental e procedimento monográfico. O trabalho subdivide-se em dois capítulos: no primeiro buscou-se apresentar acerca da ascensão do trabalho que utiliza as plataformas de aplicativos e a escassez de regulação brasileira quanto a natureza do trabalho; já no segundo pretendeu-se analisar as modificações propostas pelo PL nº 974 no ordenamento jurídico brasileiro.

Sendo assim, no próximo item será abordado acerca do crescente uso das plataformas de aplicativos para prestação de serviços e a escassez regulação jurídica que trata desse novo modelo de trabalho.

2. ASCENSÃO DO TRABALHO POR APLICATIVOS E A DESREGULAÇÃO BRASILEIRA

Com o aumento do desemprego devido às consequências do Covid-19, a busca por alternativas, como a de trabalhar como motorista de aplicativo, tornou-se um modelo de uma possibilidade viável e comum. Nesse sentido, com a ascensão do uso de aplicativos digitais para prestação de serviço, sendo os mais comuns os de transporte particular e entrega de comida, configura-se uma nova dinâmica no modelo de trabalho no qual a promessa é de que o trabalhador possua maior flexibilidade com relação aos horários, portanto, uma autonomia de quando trabalhar ou não, sem as exigências dos empregos tradicionais.

A empresa norte-americana Uber, fundada em 2009, foi pioneira nesse modelo, oferecendo a plataforma de tecnologia que integra motoristas cadastrados do aplicativo e pessoas que desejam usar o transporte particular. A Uber se define como uma empresa de tecnologia que oferece a possibilidade de ganho para aqueles que desejam utilizar a plataforma para realizar transporte particular ou entrega de comida; sendo assim, quem se cadastra na plataforma se torna um parceiro e não um funcionário da empresa (UBER, 2021).

Entretanto, apesar de oferecer vantagens para quem trabalha por meio da plataforma, é necessário analisar por meio da perspectiva da regulamentação jurídica das relações desenvolvidas por essas novas tecnologias, tendo em vista a incerteza quanto à natureza do trabalho.

Tais mudanças trazem à luz novas dinâmicas impostas pelas novas tecnologias disruptivas do mundo moderno, pois os aplicativos desenvolvidos tornaram-se intermediários que conectam a pessoa que deseja o serviço e a pessoa que tem disponibilidade para prestar o serviço. Nesse modelo, não há necessidade de um trabalhador para organizar essas demandas, uma vez que por meio da plataforma e da internet isso ocorre automaticamente. Assim, vários são os entregadores, motoristas e prestadores de serviço que trabalham a partir do recebimento de comandos dos gerenciadores dessas mídias, mas sem qualquer proteção dos seus direitos sociais (MENEGUIZZI, 2020, p. 92).

Nesse diapasão, percebe-se uma imprecisão para estabelecer a natureza jurídica desses modelos de trabalho em ascensão. Com isso, cabe evidenciar para o aprimoramento da discussão sobre o que caracteriza uma relação empregatícia. A Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT) apresenta quais requisitos que contornam a relação empregatícia e, conjuntamente no artigo 2º e 3º, prevê quais os requisitos para a definição de empregador e empregado. No artigo 2º está previsto: “2º - Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a

prestação pessoal de serviço” (BRASIL, 1943). Para definição da relação de emprego, o dispositivo apresenta acerca dos elementos da pessoalidade e onerosidade da prestação de serviço.

Ademais, o artigo 3º traz que “Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário” (BRASIL, 1943). Assim, atividade laboral obrigatoriamente deve ser exercida por pessoa física, com frequência e regularidade, em uma relação de subordinação entre empregador e empregado.

Como assevera Delgado (2019), os requisitos para preenchimento da relação empregatícia se resumem em: a) pessoalidade, ou seja, a prestação de serviço é intransferível; b) deve ser prestado somente por pessoa física, se for pessoa jurídica não se caracteriza a relação empregatícia; c) eventualidade, a prestação de serviço deve ser frequente e regular; d) subordinação, o empregado fica recebe ordens e direcionamento para prestar o serviço e, portanto, não há autonomia para executar a atividade laboral; e) há onerosidade na relação empregatícia, pois tem prestação e contraprestação e, com isso, o empregado oferece sua força laboral mediante salário definido no contrato de trabalho.

Atualmente não há regulamentação na legislação pátria das atividades exercidas através de aplicativos. Os trabalhadores que se cadastram nas plataformas são responsáveis por todos os riscos das atividades, manutenção do veículo de transporte e obrigatoriamente necessitam realizar alguns requisitos exigidos pela empresa para trabalhar através dos aplicativos. Como assevera Meneguizzi (2017, p. 89) “é um mecanismo onde as empresas transferem parte dos custos e riscos para uma multidão de trabalhadores disponíveis, ao mesmo tempo em que retira as garantias sociais mínimas, consolidando a sua subordinação”.

Contudo, a falta de regulação quanto à relação estabelecida entre a empresa responsável pela plataforma e o prestador de serviço gera insegurança jurídica, pois as lides chegam ao Judiciário e o trabalhador se encontra em uma área fronteira, pois enquanto alguns terão direitos trabalhistas garantidos outros não os terão (MARTINS; ALMEIDA, 2017, p. 69).

Com o intuito de regulamentar e assegurar direitos trabalhistas para categoria dos motoristas de aplicativos foi apresentado o Projeto de Lei nº 974/2021, que busca inovar no ordenamento jurídico pátrio regulamentando a atividade laboral exercida por meio de plataformas de aplicativo e será objeto de análise no item a seguir.

3. PROJETO DE LEI Nº 974/2021

Para sanar a lacuna da escassez de regulação quanto ao serviço prestado por intermédio das empresas de aplicativos, o Projeto de Lei nº 974/2021, de autoria do Senador Randolfe Rodrigues (REDE/AP), traz inovações na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), com o intuito de garantir os direitos trabalhistas aos motoristas de aplicativos. Nesse diapasão, as mudanças do modelo desse tipo de prestação de serviços serão profundas, pois o que diferencia essa dinâmica de trabalho é a “escassa proteção ao sujeito que desenvolve as atividades laborais intermediadas por aplicativos, não há limitação da jornada de trabalho, ou direito ao descanso, os benefícios sociais no contexto destas relações” (MENEGUIZZI, 2020, p. 94).

Caso o PL nº 974 seja aprovado, a relação entre os motoristas de aplicativos e a plataforma intermediária não será meramente de “parceria” e se estabelecerá uma relação empregatícia. No Brasil não há nenhuma determinação prevista em lei que ampare direitos para motoristas de aplicativos ou que defina qual a natureza do trabalho desenvolvido. Com isso, é preciso redobrar a atenção sobre a temática, pois as tecnologias devem proporcionar facilidades para a sociedade e não a imposição de uma exploração do trabalho.

O projeto de lei apresenta garantias aos motoristas de aplicativos, entre elas: salário mínimo por hora; férias remuneradas de trinta dias com base na remuneração dos últimos doze meses e acrescido, no mínimo, um terço do valor da média; descanso semanal remunerado baseado no ganho dos últimos seis dias e, por fim, como não se trata de um rol taxativo, são previstos outros benefícios que podem ser convencionados por meio de acordos ou convenção coletivos (BRASIL, 2021).

A justificativa apresentada pelo Senador Randolfe Rodrigues que fundamenta o Projeto de Lei nº 974/2021 se baseia sobretudo em decisões estrangeiras que determinaram direitos trabalhistas para os motoristas de aplicativos. É citado, como exemplo, decisões de outros países: “No caso de Milão, o Ministério Público abriu processo neste ano para notificar e investigar as empresas de entrega para que providenciem a ‘contratação de 60 mil pessoas, que atuam na entrega das refeições’” (BRASIL, 2021).

Entretanto, as decisões pátrias têm diferido dessa perspectiva, pois, no entendimento do Superior Tribunal de Justiça (STJ), em uma decisão acerca do conflito de competência proferida em 2019, determinou-se que a competência para o julgamento de ações contra as empresas de aplicativos, nesse caso, a Uber, não deverá ser feita pela Justiça do Trabalho, mas

pela Justiça Comum Estadual. O relator do caso, Ministro Moura Ribeiro, argumentou que não há subordinação entre a empresa da plataforma e o motorista do aplicativo, portanto, não se estabelece vínculo empregatício, mas relação de natureza cível (BRASIL, 2019).

Nesse sentido, os trabalhadores que utilizam as plataformas se encontram em uma situação desfavorável, no qual trabalham com uma carga horária que ultrapassa o limite de trabalho estabelecido pela Consolidação das Leis do Trabalho, o que leva ao esgotamento físico, e arcam com todos os riscos da atividade para constituir completamente sua renda mensal ou para fins de complemento.

Sob tal perspectiva, com a inexistência de garantia de direitos, a força laboral dos motoristas sem limitações contribui para a exploração mão de obra e assim ocorre a violação dos direitos fundamentais previstos no ordenamento jurídico, como, o princípio da dignidade da pessoa humana. (MARTINS; ALMEIDA, p. 56, 2017).

O PL n° 974 apresenta quais características definem os motoristas de aplicativo, sendo aqueles que atuam no transporte remunerado individual de passageiros e também aqueles que atuam pelos aplicativos nos serviços de entrega (delivery) de produtos, alimentos e congêneres, independente do meio de transporte (BRASIL, 2021).

Em contraste com a decisão do STJ um caso recente julgado na 6ª Vara do Trabalho de Cuiabá o juiz reconheceu vínculo empregatício entre o motorista de aplicativo e a plataforma Uber, além disso, determinou o registro da Carteira de Trabalho, pagamento de aviso prévio, 13º salário, férias, FGTS, multa e danos morais pelo fato da empresa bloquear o acesso do motorista na plataforma (BRASIL, 2021). Nota-se que não há uniformidade nas decisões proferidas nos tribunais pátrios quanto à natureza da relação entre motoristas de aplicativos e a plataformas, como consequência da falta de regulação trabalhista.

Além disso, o salário mínimo determinado pelo PL n° 974/2021 será com base no salário mínimo nacional, eventual acordo ou convenção coletiva ou o piso salarial determinado para a categoria, prevalecendo o valor que for mais benéfico para o trabalhador (BRASIL, 2021). Em contrapartida, atualmente a remuneração dos trabalhadores do serviço por aplicativo advém somente do valor de cada serviço prestado, que em sua grande maioria já são determinados pelas plataformas dos aplicativos.

O Projeto de Lei n° 974/2021 busca desvelar essa situação em que as empresas de aplicativos vendem essa ideia de autonomia de trabalho, caracterizando na verdade uma exploração de mão de obra em nome do lucro da plataforma. Por isso, o Direito deve se

adaptar a essas novas realidades definindo os contornos e limites de tais relações para que não exceda os limites entre as partes e que abusos não ocorram, tendo em vista um dos princípios norteadores do ordenamento jurídico que é o da Dignidade da Pessoa Humana.

4. CONCLUSÃO

Com a ascensão de plataformas de aplicativos que permitem pessoas trabalharem por esses intermediários, configurou-se uma nova dinâmica no *modus operandi* de trabalho da sociedade atual, exigindo a redefinição de conceitos tradicionais do Direito para abarcar tais mudanças no ordenamento jurídico.

Observando a necessidade de regulamentação do trabalho dos motoristas de aplicativo, o Senador Randolfe Rodrigues propôs o Projeto de Lei nº 974/2021, que busca garantir direitos trabalhistas para essa categoria que se encontra à margem das garantias sociais, sendo convencidos por uma “autonomia” que na verdade é uma situação em que as empresas se utilizam para não arcar com as responsabilidades e riscos da atividade laboral.

Consequentemente, a escassa regulação acerca desse novo modelo de trabalho contribui para decisões discrepantes nos tribunais, enquanto uns garantem seus direitos e outros não conseguem. Essa situação de incerteza permite a ocorrência de exploração pela as empresas em detrimento das partes menos favorecidas, nesse caso os motoristas de aplicativos.

Com as garantias sociais previstas no Projeto de Lei nº 974 a natureza da relação será caracterizada como empregatícia, propiciando segurança jurídica quanto aos direitos trabalhistas previstos no PL nº 974 para os motoristas de aplicativo como: o salário mínimo, descanso semanal, férias remuneradas e outros que também podem ser convencionados.

Com isso, os conceitos tradicionais que estão previstos na Consolidação das Leis do Trabalho devem ampliar sua perspectiva para definir os contornos das novas atividades laborais que vão surgindo a partir das novas tecnologias, com o fim de evitar que os limites da dignidade humana sejam extrapolados em nome do lucro.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Saulo Nunes de Carvalho; BARROS, Bianca Lima. Motoristas de aplicativos de transporte privado e a possibilidade de reconhecimento do vínculo empregatício. **Revista de Políticas Públicas**, Maranhão, v. 25, n. 1, p. 354-359, 2021.

BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Consolidação das Leis do Trabalho. Brasília: Presidência da República, [1943]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 15 set. 2021.

BRASIL. **Projeto de lei nº 974, de 2021**. Altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para garantir direitos trabalhistas aos motoristas de aplicativos. Brasília: Senado Federal, [2021]. Disponível em: <https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=8942454&ts=1630419639382&disposition=inline>
Acesso em: 13 set. 2021.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (2º Seção). **Conflito de competência nº 164.544 - MG (2019- 0079952-0)**. Conflito negativo de competência. Incidente manejado sob a égide do NCP. Ação de obrigação de fazer c.c. Reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo Uber. Relação de trabalho não caracterizada. Sharing economy. Natureza cível. Competência do juízo estadual. Relator: Min. Moura Ribeiro, Acórdão, 28 de agosto de 2019. Disponível em: https://processo.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencia=1857953&num_registro=201900799520&data=20190904&formato=PDF. Acesso em: 27 set. 2021.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (23º Região). **Rito Sumaríssimo 0000494-79.2020.5.23.0006**. Moriel Andrade Alves e Uber do Brasil Tecnologias Ltda. Sentença, 03 ago. 2021. Disponível em: https://portal.trt23.jus.br/portal/sites/portal/files/groups/comunicacao/sentenca_moriel_x_uber_0000494-79.2020.5.23.0006_aplicativo_-_plataforma_-_vinculo.pdf. Acesso em: 07 out. 2021.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 18º ed. São Paulo: LTr, 2019.

FRANCO, Angela Barbosa. Uber: a dicotomia entre o contrato empregatício e o contrato de prestação de serviços. In: ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI BRASÍLIA, 25., 2017, Brasília. **Direito do trabalho e meio ambiente do trabalho I**. Brasília: Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito (CONPEDI), p. 186-202.

UBER. **Termos gerais de uso**. 2021. Disponível: <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=brazil&lang=pt-br>. Acesso em: 29 set. 2021.

MARTINS, Murilo; ALMEIDA, Victor Hugo de. Análise juslaboral da relação de trabalho entre motoristas por aplicativo e a empresa Uber: aspectos e consequências sociojurídicos. **Revista de Direito do Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho**, Brasília, v.3, n.1, p. 55-75, 2017.

MENEGUIZZI, Nelci Lurdes Gayeski. Trabalhador dellivery: a uberização e a precarização das relações de emprego. ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI, 2. 2020, Florianópolis. **Direito do trabalho e meio ambiente do trabalho II**. Florianópolis: Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito (CONPEDI), pág. 84-99.