

**II CONGRESSO INTERNACIONAL DE
DIREITO E INTELIGÊNCIA
ARTIFICIAL**

RELAÇÕES DE TRABALHO E TECNOLOGIA

R382

Relações de Trabalho e Tecnologia [Recurso eletrônico on-line] organização Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial: Skema Business School – Belo Horizonte;

Coordenadores: Ana Carolina Reis Paes Leme; Leonardo Vieira Wandelli; Rômulo Soares Valentini. – Belo Horizonte:Skema Business School, 2021.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-271-2

Modo de acesso: www.conpedi.org.br

Tema: Um olhar do Direito sobre a Tecnologia

1. Direito. 2. Inteligência Artificial. 3. Tecnologia. II. Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial (1:2021 : Belo Horizonte, MG).

CDU: 34



II CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIREITO E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

RELAÇÕES DE TRABALHO E TECNOLOGIA

Apresentação

Renovando o compromisso assumido com os pesquisadores de Direito e tecnologia do Brasil, é com grande satisfação que a SKEMA Business School e o CONPEDI – Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito apresentam à comunidade científica os 12 livros produzidos a partir dos Grupos de Trabalho do II Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial (II CIDIA). As discussões ocorreram em ambiente virtual ao longo dos dias 27 e 28 de maio de 2021, dentro da programação que contou com grandes nomes nacionais e internacionais da área em cinco painéis temáticos e o SKEMA Dialogue, além de 354 inscritos no total. Continuamos a promover aquele que é, pelo segundo ano, o maior evento científico de Direito e Tecnologia do Brasil.

Trata-se de coletânea composta pelos 255 trabalhos aprovados e que atingiram nota mínima de aprovação, sendo que também foram submetidos ao processo denominado double blind peer review (dupla avaliação cega por pares) dentro da plataforma PublicaDireito, que é mantida pelo CONPEDI. Os oito Grupos de Trabalho originais, diante da grande demanda, se transformaram em doze e contaram com a participação de pesquisadores de vinte e um Estados da federação brasileira e do Distrito Federal. São cerca de 1.700 páginas de produção científica relacionadas ao que há de mais novo e relevante em termos de discussão acadêmica sobre a relação da inteligência artificial e da tecnologia com os temas acesso à justiça, Direitos Humanos, proteção de dados, relações de trabalho, Administração Pública, meio ambiente, formas de solução de conflitos, Direito Penal e responsabilidade civil.

Os referidos Grupos de Trabalho contaram, ainda, com a contribuição de 36 proeminentes professoras e professores ligados a renomadas instituições de ensino superior do país, os quais indicaram os caminhos para o aperfeiçoamento dos trabalhos dos autores. Cada livro desta coletânea foi organizado, preparado e assinado pelos professores que coordenaram cada grupo. Sem dúvida, houve uma troca intensa de saberes e a produção de conhecimento de alto nível foi, mais uma vez, o grande legado do evento.

Neste norte, a coletânea que ora torna-se pública é de inegável valor científico. Pretende-se, com esta publicação, contribuir com a ciência jurídica e fomentar o aprofundamento da relação entre a graduação e a pós-graduação, seguindo as diretrizes oficiais. Fomentou-se, ainda, a formação de novos pesquisadores na seara interdisciplinar entre o Direito e os vários

campos da tecnologia, notadamente o da ciência da informação, haja vista o expressivo número de graduandos que participaram efetivamente, com o devido protagonismo, das atividades.

A SKEMA Business School é entidade francesa sem fins lucrativos, com estrutura multicampi em cinco países de continentes diferentes (França, EUA, China, Brasil e África do Sul) e com três importantes creditações internacionais (AMBA, EQUIS e AACSB), que demonstram sua vocação para pesquisa de excelência no universo da economia do conhecimento. A SKEMA acredita, mais do que nunca, que um mundo digital necessita de uma abordagem transdisciplinar.

Agradecemos a participação de todos neste grandioso evento e convidamos a comunidade científica a conhecer nossos projetos no campo do Direito e da tecnologia. Já está em funcionamento o projeto Nanodegrees, um conjunto de cursos práticos e avançados, de curta duração, acessíveis aos estudantes tanto de graduação, quanto de pós-graduação. Em breve, será lançada a pioneira pós-graduação lato sensu de Direito e Inteligência Artificial, com destacados professores da área. A SKEMA estrutura, ainda, um grupo de pesquisa em Direito e Inteligência Artificial e planeja o lançamento de um periódico científico sobre o tema.

Agradecemos ainda a todas as pesquisadoras e pesquisadores pela inestimável contribuição e desejamos a todos uma ótima e proveitosa leitura!

Belo Horizonte-MG, 09 de junho de 2021.

Prof^a. Dr^a. Geneviève Daniele Lucienne Dutrait Poulingue

Reitora – SKEMA Business School - Campus Belo Horizonte

Prof. Dr. Edgar Gastón Jacobs Flores Filho

Coordenador dos Projetos de Direito da SKEMA Business School

MOTORISTAS DE APLICATIVO: A EXISTÊNCIA OU NÃO DE UMA RELAÇÃO DE EMPREGO

APP DRIVERS: THE EXIST OR NOT EMPLOYMENT RELATIONSHIP

Eduarda Cordeiro Gonçalves ¹
Larissa Moura Peres ²

Resumo

O presente trabalho tem como objetivo fazer uma análise entre a relação de emprego imposta pela Consolidação das Leis do Trabalho e seu vínculo com os motoristas de aplicativos. Busca-se por meio do método dedutivo, com revisão bibliográfica, estudar e propor soluções para uma grande problemática trazida pela implementação tecnológica no mercado de trabalho, qual seja: a existência ou não dos cinco requisitos necessários e impostos pelo artigo 3º do citado diploma, para a configuração do vínculo empregatício dos motoristas de aplicativo com sua respectiva empresa parceira.

Palavras-chave: Relação de emprego, Uberização, Motoristas de aplicativo

Abstract/Resumen/Résumé

This project has the objective of analyze the employment relationship imposed by the CLT and your bond with the app drivers. Search through the deductive method with a literature review, study and propose solutions to a major problem to the implementation of technology in the labor market: the existence or not of the five requirements necessary and taxes by article third of the above law, for the configuration of the employment relationship between the app drivers and their respective partner company.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Employment relationship, Uberização, App drivers

¹ Graduanda em Direito pela Escola Superior Dom Helder Câmara

² Graduanda em Direito pela Escola Superior Dom Helder Câmara

1- INTRODUÇÃO

O Direito tem o dever de adaptar-se conforme as mudanças da sociedade. Hoje, com o desenvolvimento tecnológico novas formas de trabalho foram criadas, sendo uma delas motorista de aplicativo. Nesse contexto, é importante iniciar uma discussão sobre o assunto. Nessa pesquisa foi usado o método dedutivo, além de, revisão bibliográfica a fim de encontrar caminhos para a solução do problema supracitado.

As empresas de transporte, quais sejam, Uber, 99, Cabify e outras foram fundadas com o objetivo de serem um facilitador da área. Entretanto, percebeu alguns obstáculos advindos do Direito Trabalhista, pois alguns ex-motoristas ajuizaram ações em que reivindicaram seus direitos como trabalhadores, quais sejam: férias, horas interjornada e extraordinárias, salário justo e outros.

O Direito do Trabalho possui um princípio importante: o princípio da proteção. Esse princípio diz respeito a desigualdade existente entre empregado e empregador tendo em vista que o último é de forma explícita hipossuficiente em relação ao primeiro. Portanto, viu-se a necessidade de sua criação com a finalidade de equiparar essas pessoas pelo fato de tratar os desiguais na medida de sua desigualdade.

O princípio trabalhista da primazia dos fatos sobre a forma é importante para a situação presente, haja vista que as testemunhas são de grande valia. Entendimento fixado no Direito do Trabalho, estabelece que as testemunhas são mais importantes que as provas documentais, porque se comprovada por elas que a realidade fática é diferente da realidade formal, aquela irá prevalecer durante o julgamento.

Esses princípios deverão pairar sobre o assunto para que não tenha erros no julgamento dessas reclamações trabalhistas.

A Lei 12.965/14 que rege o uso da Internet no Brasil, em seu artigo 3º, inciso VIII declara: “liberdade dos modelos de negócios promovidos na internet, desde que não conflitem com os demais princípios estabelecidos nesta Lei.”. Esse inciso normatiza a licitude do aplicativo Uber, pois trata-se de uma empresa virtual que não conflita com os demais princípios dessa Lei.

2- O QUE É RELAÇÃO DE EMPREGO?

A relação de emprego é constituída pela onerosidade, pessoalidade, subordinação jurídica, pessoa física e a não eventualidade. Isso está previsto no artigo 3º da CLT “Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador,

sob a dependência deste e mediante salário.” Esses requisitos são cumulativos e interdependentes, se não houver uma das condições não haverá, portanto, vínculo de emprego.

O empregado deverá ser pessoa física, em caso de pessoa jurídica não há vínculo de emprego. O serviço deverá ser prestado na pessoa do empregado, trata-se da necessidade de ser pessoa específica, por isso o requisito da pessoalidade.

É necessário também a subordinação jurídica entre empregador e empregado, o obreiro deverá seguir as regras impostas por aquela empresa devido a essa condição para a relação de emprego.

A onerosidade é entendida como o pagamento devido pelo serviço prestado, portanto, o trabalho voluntário não configura esse vínculo de emprego.

A não eventualidade trata-se do fato de não ser um labor feito de forma esporádica, não é temporário.

3- DA RELAÇÃO DE EMPREGO

Os aplicativos de transporte, extremamente conhecidos em grande parte do mundo são uma ponte entre os motoristas e os passageiros. Eles realizam apenas a conexão entre aquele que pode te conduzir ao destino e aquele que precisa chegar a algum lugar e, para tanto, necessita do pagamento de uma taxa pelo serviço.

Os aplicativos negam que exista relação de emprego entre eles e os motoristas. As empresas defendem que é apenas um intermédio entre os condutores e os passageiros, por isso não preenche as condições essenciais para o vínculo de emprego.

Afirmam também que os motoristas são clientes do aplicativo e os usuários são clientes dos motoristas e não se trata de uma empresa de transportes, visto que não possuem uma frota de veículos, não obstante, alegam não existir vínculo de emprego, pois conforme supracitado é necessário o preenchimento de todos os cinco requisitos.

Além disso, esclarecem que não há pessoalidade, tendo em vista que ao solicitar a viagem, o passageiro será transportado pelo condutor geograficamente mais próximo. Outrossim, um carro poderá ser dirigido por mais de um motorista, pois há uma rede de aluguel de carros.

Expõem a inexistência de não eventualidade, já que o automobilista controla seu horário de trabalho livremente e com autonomia, sem regras específicas para tal. Para mais, ressaltam que não exercem qualquer subordinação sobre seus pilotos, que também possuem autonomia de recusar viagens e de horário de trabalho. Além disso, o oferecimento de balas e água é apenas uma orientação dada aos parceiros da empresa para melhoria do atendimento. E

a atribuição de notas aos motoristas não apresenta um fato de submissão, porque os passageiros também são avaliados.

Os aplicativos entendem que não existe onerosidade, uma vez que são os usuários que realizam o pagamento ao piloto.

As empresas declaram que existe apenas um negócio jurídico contratual entre seus parceiros e o aplicativo e que versa sobre uma economia compartilhada pautada no aproveitamento e consumo sustentável de bens e serviços.

Por outro lado, os motoristas de aplicativo, em sua maioria, realizam uma rotina de 10 a 12 horas por dia e recebem, em média, o valor de três mil reais mensalmente. O condutor pode usar seu carro próprio ou alugar um automóvel. Alguns utilizam os aplicativos como uma renda extra e, para outros, como única fonte de renda. No ano de 2020, a quantidade de motoristas cresceu devido à alta taxa de desemprego causada pela pandemia do Covid-19.

Alguns motoristas entendem que existe uma relação de emprego entre eles e as empresas de transporte. Alegam que existe a incidência de pessoalidade no momento em que o motorista aceita a corrida e esta não pode ser realizada por outro motorista e o fato de que o mesmo carro não pode ser dirigido por pilotos diferentes.

Além disso, declaram que a quantia paga pelo passageiro é repassada pelo próprio aplicativo, o que configura uma contraprestação pelo serviço prestado.

Outrossim, o condutor é pessoa física.

E, por fim, sustentam a existência de subordinação ao passo que são avaliados pelos usuários e são informados da necessidade de oferecer balas e água.

Diante disso, é necessário a criação de uma Lei que aborde esse tema devido a discussão existente pela falta de normatização do assunto.

4- DECISÕES

O Juiz Marcio Toledo Gonçalves da 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte em Minas Gerais em fevereiro de 2017 proferiu sentença a respeito de uma ação movida por um ex-motorista de Uber em face da empresa.

Nessa decisão, o juiz citou sobre alguns dos sistemas de produção mundiais, são eles: Fordismo e Toyotismo. Afirmou sobre a criação da “uberização” na segunda década do século XXI, diz que é “[...]firmado na tentativa de autonomização dos contratos de trabalho e na utilização de inovações disruptivas nas formas de produção.”.

E, em seguida, fundamenta a existência de vínculo de emprego entre as partes, pois segundo ele existe a pessoalidade no momento do cadastro do condutor com as exigências de

documentos pessoais e o fato de não possuir autonomia para que mais de um motorista utilize o mesmo automóvel.

Além disso, entende que existe onerosidade na relação entre as partes, tendo em vista que há a contraprestação, a Uber que fixa os valores das viagens e de prêmios.

Há também a habitualidade, o Magistrado expõe que a ré é uma empresa de transportes e devido a sua finalidade “[...]será considerado eventual o trabalhador admitido em virtude de um determinado e específico acontecimento ou evento, ensejador de obra ou serviço na empresa[...]”, o que não configura o trabalho dos parceiros da Uber.

Declara que a subordinação é demonstrada pelo fato de o automobilista estar condicionado as regras do aplicativo, inclusive as coerções. Explica que não é um controle direto, mas difuso.

E, de forma clara, o motorista é pessoa física.

Contudo, a Nona Turma do Tribunal Regional da 3ª Região, em sede de recurso ordinário reverteu a decisão supracitada, pois entenderam pela inexistência de vínculo de emprego.

O julgador Filipe de Souza Sickert, da 37ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte em Minas Gerais, decidiu de forma diversa do magistrado da 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte-MG, porque julgou improcedente a ação proposta por um ex- motorista.

A Quinta Turma do Colendo Tribunal Superior do Trabalho (TST) entendeu em seu julgado que ocorreu no mês de fevereiro de 2020 que o aplicativo é apenas uma ponte entre usuários e condutores. Os Tribunais da 2ª e 15ª Regiões coadunam com o entendimento do TST.

O Departamento do Trabalho do Estado de Nova York decidiu que os motoristas do aplicativo Uber têm vínculo com os aplicativos e deferiu os pedidos de seguro-desemprego de dois ex-motoristas do aplicativo.

Um Tribunal do Reino Unido aderiu ao entendimento Novaiorquino ao julgar procedente o pagamento de férias, salário-mínimo e aposentadoria aos pilotos da Uber, pois afirmam que estes são funcionários da empresa e não autônomos.

5- PROJETO DE LEI

O Deputado Henrique Fontana do Partido PT do Rio Grande do Sul apresentou o Projeto de Lei nº 4172/2020 que “Dispõe sobre a criação de um novo contrato de trabalho em plataformas digitais de transporte individual privado ou de entrega de mercadorias”.

Nele, propõe a instituição de contrato de trabalho para os motoristas e entregadores de aplicativo. Estes terão segundo disposto o §único do artigo 1º do Projeto de Lei supracitado remuneração, administração, cláusulas, representação e condições justas para o trabalho.

O Projeto de Lei foi apresentado em Plenário dia 12/08/2020, no dia 18 foi requerido a aposição de algumas assinaturas e no dia 21 deferido o requerimento.

6- CONCLUSÃO

Diante do exposto, entende-se que há a ausência de normatização sobre esse assunto. Existe, portanto, uma lacuna jurídica que deverá ser preenchida.

Esses aplicativos são empresas de tecnologia que objetivam a facilitação da movimentação de pessoas. Realmente, as companhias atingiram seu objetivo desde a sua criação e atualizaram algumas vezes para melhoria do atendimento e valores oferecidos.

Entretanto, alguns motoristas não estão satisfeitos com as normas contratuais, apesar dos aplicativos terem ajudado muitas pessoas que perderam seus empregos nos anos de 2020 e 2021 devido a pandemia do Covid-19.

Portanto, é necessário a realização de um acordo entre motoristas e aplicativos para a normatização da situação afim de que nenhum deles tenham um grande prejuízo e convivam harmonicamente. Hoje, o Poder Judiciário preza pela conciliação entre as partes.

Quando essas empresas iniciaram um dos obstáculos enfrentados foi que os taxistas que perderam seus clientes para os aplicativos de transporte de passageiros e este problema foi resolvido através de conciliação em audiências públicas.

Dessa forma, percebe-se a necessidade de participação do Poder Legislativo para a realização de audiências públicas para que exista um consenso entre parceiros e empresa e, por fim, a criação e aprovação de Lei própria.

REFERÊNCIAS

BLU365. **Motorista Uber: o que é, como funciona e por onde começar?** Disponível em <<https://blu365.com.br/blog/motorista-uber/>> Acesso em 18/11/2020

BRASIL. **Lei 12.965** de 23 de abril de 2014<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/112965.htm#:~:text=Estabelece%20princ%C3%ADpios%2C%20garantias%2C%20direitos%20e,uso%20da%20Internet%20no%20Brasil.&text=Art.,Munic%C3%ADpios%20em%20rela%C3%A7%C3%A3o%20%C3%A0%20mat%C3%A9ria.> Acesso em 22/11/2020.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **PL 4.172** de 2020 <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=6F119836555DAA3605595CD64B5999BE.proposicoesWebExterno1?codteor=1921884&filename=PL+4172/2020> Acesso em 21/11/2020.

BRASIL. 33ª Vara do Trabalho de Minas Gerais. **Sentença 0011359-34.2016.5.03.0112** Disponível em <<https://www.conjur.com.br/dl/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber.pdf>> Acesso em 19/11/2020.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **PL 4.172** de 2020. Disponível em <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=6F119836555DAA3605595CD64B5999BE.proposicoesWebExterno1?codteor=1921884&filename=PL+4172/2020> Acesso em 21/11/2020

DIAS, Borges Laura. CARVALHO, Fernanda Teodora Sales de. CARNEIRO, Ricardo Quintas **TST e Uber: teses sobre o vínculo negado à motorista de aplicativo.** Disponível em <<https://www.cartacapital.com.br/blogs/lado/tst-e-uber-teses-sobre-o-vinculo-negado-a-motorista-de-aplicativo/>> Acesso em 18/11/2020.

ESTADÃO. **Número de motoristas por aplicativo cresce 137% em 8 anos.** Disponível em <<https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/numero-de-motoristas-por-aplicativo-cresce-137-em-8-anos/>> Acesso em 19/11/2020

GUARDIA. Flavio Marcelo. **Motoristas Uber têm direitos trabalhistas?** Disponível em <<https://flavioguardia.jusbrasil.com.br/artigos/394715995/motoristas-uber-tem-direitos-trabalhistas#:~:text=01%20E2%80%93%20MOTORISTAS%20UBER%20T%C3%8AM%20DIREITOS%20TRABALHISTAS%3F&text=Segundo%20a%20multinacional%20americana%2C%20motoristas,de%20seu%20aplicativo%20em%20smartphones.>> Acesso em 17/11/2020.

MARTINES, Fernando. **Juiz reconhece vínculo de emprego com Uber e cunha termo "uberização".** Disponível em <<https://www.conjur.com.br/2017-fev-14/juiz-reconhece-vinculo-emprego-uber-cunha-termo-uberismo>> Acesso em 20/11/2020

<<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2259942>> Acesso em 21/11/2020

PEREIRA, Tiago. **Projeto prevê direitos trabalhistas para motoristas e entregadores de aplicativos.** Disponível em <<https://www.redebrasilatual.com.br/politica/2020/08/projeto-preve-direitos-trabalhistas-para-motoristas-e-entregadores-de-aplicativos/>> Acesso em 18/11/2020

PEREIRA, Tiago. **Entregadores de aplicativos fazem segunda greve nacional neste sábado.** Disponível em <<https://www.redebrasilatual.com.br/trabalho/2020/07/entregadores-de-aplicativos-fazem-2a-greve-nacional-neste-sabado/>> Acesso em 18/11/2020

SBCOACHING. **Economia compartilhada: o que é, para que serve e exemplos.** <<https://www.sbcoaching.com.br/blog/economia-compartilhada/>> Acesso em 19/11/2020

SCHEIBER, Noam. **Motoristas de Uber são considerados elegíveis para pagamentos de desemprego no estado de Nova York.** Disponível em <<https://www.nytimes.com/2016/10/13/business/state-rules-2-former-uber-drivers-eligible-for-jobless-payments.html>> Acesso em 17/11/2020.

UBER. **Requisitos para os motoristas parceiros.** Disponível em <<https://www.uber.com/br/pt-br/drive/requirements/?city=belo-horizonte>> Acesso em 18/11/2020

VALENTE, Fernanda. **Turma do TST nega vínculo de emprego entre Uber e motorista.** Disponível em <<https://www.conjur.com.br/2020-fev-05/turma-tst-nega-vinculo-emprego-entre-uber-motorista#:~:text=Aplicativo%20de%20transporte%20de%20passageiros,que%20prestava%20servi%C3%A7os%20pela%20Uber>>. Acesso em 21/11/2020