

**CONGRESSO INTERNACIONAL DE
DIREITO E INTELIGÊNCIA
ARTIFICIAL**

**INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E TECNOLOGIAS
APLICADAS AO DIREITO IV**

ANA CAROLINA REIS PAES LEME

I61

Inteligência artificial e tecnologias aplicadas ao direito IV [Recurso eletrônico on-line]
organização Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial: Skema Business
School – Belo Horizonte;

Coordenadores: Leonardo Vieira Wandelli, Ana Carolina Reis Paes Leme e José Eduardo
Chaves Júnior – Belo Horizonte: Skema Business School, 2020.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-103-6

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

Tema: Desafios da adoção da inteligência artificial no campo jurídico.

1. Direito. 2. Inteligência Artificial. 3. Tecnologia. I. Congresso Internacional de Direito
e Inteligência Artificial (1:2020 : Belo Horizonte, MG).

CDU: 34



CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIREITO E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E TECNOLOGIAS APLICADAS AO DIREITO IV

Apresentação

É com enorme alegria que a SKEMA Business School e o CONPEDI – Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito apresentam à comunidade científica os 14 livros produzidos a partir dos Grupos de Trabalho do I Congresso Internacional de Direito e Inteligência Artificial. As discussões ocorreram em ambiente virtual ao longo dos dias 02 e 03 de julho de 2020, dentro da programação que contou com grandes nomes nacionais e internacionais da área, além de 480 pesquisadoras e pesquisadores inscritos no total. Estes livros compõem o produto final deste que já nasce como o maior evento científico de Direito e da Tecnologia do Brasil.

Trata-se de coletânea composta pelos 236 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 quatro Grupos de Trabalho originais, diante da grande demanda, se transformaram em 14 e contaram com a participação de pesquisadores de 17 Estados da federação brasileira. São cerca de 1.500 páginas de produção científica relacionadas ao que há de mais novo e relevante em termos de discussão acadêmica sobre os temas Direitos Humanos na era tecnológica, inteligência artificial e tecnologias aplicadas ao Direito, governança sustentável e formas tecnológicas de solução de conflitos.

Os referidos Grupos de Trabalho contaram, ainda, com a contribuição de 41 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, certamente, 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 ensino e pesquisa de excelência no universo da economia do conhecimento. A SKEMA, cujo nome é um acrônimo significa School of Knowledge Economy and Management, 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. Até 2021, será lançada a pioneira pós-graduação lato sensu de Direito e Inteligência Artificial, com destacados professores da área.

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

Belo Horizonte-MG, 07 de agosto de 2020.

Profª. Drª. Geneviève Daniele Lucienne Dutrait Poulingue

Reitora – SKEMA Business School - Campus Belo Horizonte

Prof. Dr. Edgar Gastón Jacobs

Coordenador Acadêmico da Pós-graduação de Direito e Inteligência Artificial da SKEMA Business School

PRÓXIMA CORRIDA: OS DESAFIOS DA UBERIZAÇÃO E AS SUAS IMPLICAÇÕES JURÍDICAS E SOCIAIS

PROXIMA VIAJE: LOS DESAFÍOS DE LA UBERIZACIÓN Y SUS IMPLICACIONES LEGALES Y SOCIALES

Vitoria Petrone de Souza

Resumo

Este projeto de pesquisa pretende analisar as novas formas de negócios estabelecidas pelo avanço tecnológico, pautadas na flexibilidade e demanda, como a uberização. A esfera jurídica apresenta um despreparo para lidar com essas novas relações, pois se observa uma ausência de uniformidade nas decisões dos tribunais, quanto ao reconhecimento do vínculo empregatício entre a empresa Uber e os motoristas. A pesquisa proposta pertence à vertente metodológica jurídico-sociológica. Quanto à investigação, pertence à classificação de Witker (1985) e Gustin (2010), o tipo jurídico-projetivo. Predominará o raciocínio dialético.

Palavras-chave: Uberização, Motorista, Vínculo empregatício, Decisão dos tribunais

Abstract/Resumen/Résumé

Este proyecto de investigación busca analizar las nuevas formas de negocio establecidas por los avances tecnológicos, basados en la flexibilidad y la demanda, como la uberización. La esfera legal no está preparada para hacer frente a estas nuevas relaciones laborales, ya que se observa la ausencia de uniformidad en las decisiones de los tribunales, en relación al reconocimiento o no del vínculo laboral entre a empresa Uber y los conductores. La pesquisa tiene aspectos metodológicos jurídicos y sociológicos. Con respecto a la investigación, pertenece a la clasificación Witker (1985) y Gustin (2010), es legal e interpretativa. Predomina el razonamiento dialéctico.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Uberización, Conductores, Vínculo laboral, Decision de la corte

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A presente pesquisa objetiva pretende analisar a vulnerabilidade que os motoristas do aplicativo “Uber”, fundado em 2009, estão submetidos devido à precarização da relação de trabalho e a ausência de uniformidade quanto ao entendimento sobre a natureza jurídica dessa relação nos tribunais Brasileiros.

O alto índice de desemprego favoreceu a adesão das pessoas às novas relações de trabalhos, pautadas na informalidade, uma vez que, em um cenário negativo para os empregos formais, os indivíduos buscam alternativas para garantir uma fonte de renda e de sobrevivência. Por exemplo, segundo o Portal de Notícia G1, no Brasil, em 2019, a taxa de desemprego recuou para 11,8% e foi acompanhada pelo avanço do trabalho informal, que atingiu nível recorde de 41,3% no trimestre encerrado em Julho (SILVEIRA e ALVARENGA, 2019). Apesar de haver vantagens no trabalho informal, como uma fonte de renda em período de crise e a flexibilidade de jornada de trabalho, os motoristas sofrem com o baixo respaldo jurídico, por se tratar de um tema recente.

Sabe-se que há uma discordância nas decisões dos tribunais Brasileiros, quanto a definição dos motoristas desse aplicativo como trabalhador autônomo – que é aquele que exerce a sua atividade laboral de forma eventual e não habitual, por conta própria, sem se submeter à ordens de um empregador, assumindo os possíveis riscos dessa atividade e sem vínculo algum – ou como empregado, aquele que presta serviço de natureza não eventual, remunerada e subordinada ao empregador.

A pesquisa que se propõe pertence à vertente metodológica jurídico-sociológica. No tocante ao tipo de investigação, foi escolhido, na classificação de Witker (1985) e Gustin (2010), o tipo jurídico projetivo. O raciocínio desenvolvido na pesquisa será predominantemente dialético. Pretende-se então, analisar as decisões dos tribunais Brasileiros quanto à definição da natureza jurídica da relação existente entre os motoristas e a plataforma Uber e os pontos negativos e positivos de cada um desses entendimentos, para que se estabeleça qual é a verdadeira situação desses prestadores de serviço, no âmbito jurídico e social.

2. A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

A Uber é uma empresa Estadunidense, fundada em 2009, como consequência de uma situação vivenciada por dois amigos, que estavam em busca de um táxi em um horário de alta demanda. Assim, eles pensaram em um aplicativo que consiste no compartilhamento de transporte, por meio de plataforma digitais presentes em aparelhos móveis (UBER, 2019). A empresa se tornou uma potência mundial devido a ascensão da Indústria 4.0 no espaço ciber-físico, possibilitando rapidez e contato direto entre cliente e ofertante (RIFKIN, 2016).

O Uber nasceu de um momento decisivo na tecnologia. A ascensão dos smartphones, o advento das lojas de aplicativos e o desejo de trabalhar sob demanda sobrecarregaram o crescimento da Uber e criaram um padrão inteiramente novo de conveniência para o consumidor. O que começou como “Toque em um botão pegue uma carona”, se tornou algo muito mais profundo, compartilhamento de carona; entrega de refeições e frete; bicicletas e scooters elétricas; carros autônomos e aviação urbana. (UBER, 2019)

Ou seja, o desenvolvimento intenso das tecnologias móveis, a disseminação da Internet (INTERNET WORLD STATS, 2020) e o desemprego provocado pela crise econômica mundial de 2008, foram importantes para o êxito e a difusão desses novos modelos de negócios, que utilizam os aplicativos digitais como aliados.

Essas novas formas de negócios são pertencentes à chamada economia colaborativa, que é um modelo econômico que compreende o acesso aos bens e serviços através do compartilhamento, sendo extremamente vantajoso para os usuários e pouco burocrático. Entretanto, emerge um questionamento acerca da legalidade dessas relações, uma vez que o aplicativo, mediador da operação, não oferece um vínculo empregatício que permita ao motorista receber direitos trabalhistas. Assim, define-se o fenômeno da Uberização:

é um conceito usado para designar esse tipo de economia, no qual você tem pares oferecendo um serviço ou um produto, uma relação de troca, mas, no meio, você tem um intermediário extraindo valor dessas partes e não estabelecendo uma relação de trabalho formal com eles. (ZANATTA, 2017)

Ou seja, essa relação de trabalho é pautada na flexibilidade, informalidade e demanda, pressupondo uma dinâmica que não mantém os direitos e a proteção conquistados pelos trabalhadores expressos nas legislações trabalhistas.

O pesquisador Steven Hill, especialista em crescimento econômico na New America Foundation e responsável pela popularização do termo Uber Economia, afirma que o grande risco dessa nova relação de trabalho é a precarização do trabalho, uma vez que, esses prestadores de serviços não têm nenhum tipo de proteção, como plano de saúde e seguro social. Além disso, as consequências dessa precarização em países emergentes, como o Brasil e a Índia, são mais acentuadas, já que estes possuem uma desigualdade social elevada, forçando as pessoas a aceitarem salários baixos e a trabalhar uma quantidade de horas acima

da média. Isso criaria uma tendência salarial negativa, destruindo as forças de trabalho a longo prazo. (BORGES, Pedro; ROSSETTO, Ricardo)

O pesquisador afirma, também, que outro fator agravante é que por essas plataformas proporcionarem a chance de ganhar algum dinheiro de imediato, atraem recém-desempregados. Entretanto, a problemática existe, uma vez que muitos possuem competência e experiência para conseguir empregos melhores, mas preferem ir para a Uber, ao invés de esperar oportunidades e portas se abrirem, assim podendo não ter sucesso nas plataformas digitais. (BORGES, Pedro; ROSSETTO, Ricardo)

Por fim, a propaganda e a mensagem vendida, pelas plataformas de libertação do trabalhador, apresenta apenas uma falsa sensação de ser patrão de si mesmo. A realidade dura é que com a Uberização do trabalho ocorre uma verdadeira ampliação da jornada de trabalho sem a cobertura legal trabalhista, submetendo muitos ao subemprego, precarizando o trabalho e ganhando cada vez menos. (BORGES, Pedro; ROSSETTO, Ricardo)

3. REGULAMENTAÇÃO DE MOTORISTAS DE APLICATIVO

O Direito do Trabalho estabelece que o vínculo empregatício ocorre com o preenchimento do artigo 2º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que “considera-se empregador a empresa, individual, ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal do serviço” (BRASIL, 1943). Além disso, faz-se necessário, também, o preenchimento do artigo 3º da CLT, que mostra os elementos necessários para a configuração do empregado, “tais elementos são, portanto: trabalho não eventual, prestando intuitu personae, por pessoa física, em situação de subordinação, com onerosidade.” (DELGADO, 2016, p.300).

Constata-se que há discordância nos Tribunais Brasileiros quanto a definição do motorista do aplicativo Uber como trabalhador com vínculo empregatício ou como trabalhador autônomo, que é

O que exerce habitualmente, e por conta própria, atividade profissional remunerada; o que presta serviços a diversas empresas, agrupado ou não em sindicato, inclusive os estivadores, conferentes e assemelhados; o que presta, sem relação de emprego, serviço de caráter eventual a uma ou mais empresas; o que presta serviço remunerado mediante recibo, em caráter eventual, seja qual for a duração da tarefa. (BRASIL, 1960)

Visto que, alguns juízes afirmam que não há o preenchimento efetivo de todos os requisitos necessários, como anteriormente citado acima, contidos no art. 3º da CLT.

De acordo com o endereço eletrônico de notícias, Conjur, o Superior Tribunal de Justiça afirma não haver relação hierárquica na relação jurídica estabelecida entre o aplicativo e os

motoristas e que os serviços prestados eventualmente, sem um salário fixo ou horários preestabelecidos. Ademais, segundo o site de notícias G1, a 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho possui o entendimento de que os aplicativos de transporte de passageiros presta um serviço de intermediação, ou seja, o aplicativo é responsável apenas por aproximar os motoristas parceiros dos clientes. Portanto, não há o reconhecimento de relação trabalhista (D'AGOSTINO, 2020).

Por outro lado, conforme o Conjur, existem aqueles, como o Juiz Bruno da Costa Rodrigues, da 2ª Vara do Trabalho de Campinas, do Tribunal Regional do Trabalho, da 15ª Região, que acreditam se tratar de uma relação de trabalho, pois a plataforma fixa um preço pelo serviço prestado pelo trabalhador, não permitindo negociação entre o motorista e o cliente, também controla a jornada de trabalho por algoritmos e impõe avaliações aos motoristas, que estão submetidos a exclusão e punições por supostas falhas, como o cancelamento de corridas, acelerações ou freadas bruscas detectadas pelo monitoramento por satélite. (SANTOS, 2019)

O juiz Átila da Rold Roesler, da 28ª Vara do Trabalho de Porto Alegre, também, compartilha dessa opinião, determinando que a empresa assine a carteira do trabalhador. Ele afirma que

a relação de trabalho evoluiu nas últimas décadas, se fazendo necessário uma releitura dos requisitos para configuração de vínculo de emprego para que não haja a exploração desenfreada da mão de obra sem qualquer proteção legal (SANTOS, 20)

Portanto, a forma de analisar essas novas formas de trabalho humano devem ser reconstruídas a partir de princípios próprios do direito laboral.

Por fim, é válido ressaltar algumas decisões internacionais – de países de Common Law e Civil Law – sobre esse tema. Por exemplo, o Tribunal Superior da França reconheceu o direito de um motorista do Uber de ser considerado como funcionário da empresa, já que esse não possui sua própria clientela, tampouco define os seus próprios preços, sendo um subordinado da empresa (REUTERS, 2020). Além disso, a Justiça do Reino Unido, também, decidiu que os motoristas são empregados da empresa, que deve arcar, por exemplo, com pagamento mínimo e folga remunerada. (JUSTIÇA..., 2016)

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mediante o exposto, conclui-se que, é necessário uniformizar as decisões a respeito das novas relações de trabalho, que envolvem o uso da tecnologia e representam uma maior tendência do mundo moderno, como a Uber e outras empresas.

É evidente que a jurisprudência trará uma maior segurança jurídica, transmitindo confiança aos motoristas da plataforma em relação aos seus Direitos e um maior conhecimento sobre a interpretação das normas. Conseqüentemente, provavelmente haverá a diminuição da provocação do Poder Judiciário, uma vez que já se conheceram a possibilidade de obtenção da tutela jurisdicional pretendida.

Por fim, a ausência dessa uniformidade nas decisões judiciais, aumenta a vulnerabilidade dos indivíduos em situação de informalidade. É certo que, nessa condição, há consequências graves para o prestador de serviço (motorista), como a exploração constante e a precarização do trabalho, na qual a identidade individual se torna irrelevante, frente a um sistema poderoso e explorador. Portanto, é evidente que, tais consequências continuarão afetando os trabalhadores, enquanto não houver uma uniformização do entendimento dos tribunais quanto a existência ou não de um vínculo de emprego e um amparo jurídico que acompanhe essas novas relações, pautadas no uso da tecnologia

5. REFERÊNCIAS

BORGES, Pedro; ROSSETTO, Ricardo. TENDÊNCIA AMEAÇA força de trabalho, diz pesquisador da Uber Economia. **Estadão**. Disponível em: <https://infograficos.estadao.com.br/focas-ubereconomia/nova-economia-2.php>. Acesso em: 6 de jun. 2020

D' AGOSTINO, Rosanne. TST REJEITA vínculo de emprego de motorista com a Uber. **G1**, 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2020/02/05/tst-rejeita-vinculo-de-emprego-de-motorista-com-a-uber.ghtml> . Acesso em: 6 de jun. 2020

DELGADO, Godinho Maurício. **Curso de Direito do Trabalho**. 15Ed. São Paulo: Ltr. 2016

Internet World Stats Usage and Population Statistics. **Internet World Stats**. Disponível em: <https://www.internetworldstats.com/stats.htm> . Acesso em: 6 de jun. 2020

JEREMY, Rifkin. The 2016 World Economic Forum Misfires With Its Fourth Industrial Revolution Theme. **HUFFPOST**. Disponível em: https://www.huffpost.com/entry/the-2016-world-economic-f_b_8975326 . Acesso em: 6 de jun. 2020

JUSTIÇA DO Reino Unido decide que motoristas são empregados do Uber. **G1**, 2016. Disponível em: <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/10/justica-do-reino-unido-decide-que-motoristas-sao-empregados-do-uber.html>. Acesso em: 6 de jun. 2020

KHOSROSHAHI, Dara. UMA CARTA de Dara Khosrowshahi, CEO. **UBER**, 2020.

Disponível em: https://investor.uber.com/a-letter-from-our-ceo/?_ga=2.59861613.1585487557.1591660338-1954295750.1589815198 . Acesso em: 6 de jun, 2020

MILENA, Lilian. OS APLICATIVOS e o aumento da precarização do trabalho. **JORNAL GGN**. Disponível em: <https://jornalgggn.com.br/trabalho/por-que-aplicativos-podem-aumentar-a-precariizacao-no-trabalho/> . Acesso em: 6 de jun. 2020

NASCIMENTO, A.M. **Curso de Direito do Trabalho**. 29ed. São Paulo: Saraiva, 2014

PLANALTO, L3807. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1950-1969/L3807.htm#art4 . Acesso em: 6 de jun de 2020.

REUTERS. JUSTIÇA DA França reconhece vínculo trabalhista de motorista com uber. **G1**, 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2020/03/09/franca-reconhece-status-de-funcionario-a-motorista-do-uber.ghtml> . Acesso em: 6 de jun. 2020

SANTOS, Rafa. JUIZ DO TRT-15 reconhece vínculo entre Uber e motorista e condena empresa. **CONJUR**, 2019. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-out-21/juiz-reconhece-vinculo-entre-uber-motorista-condena-empresa> . Acesso em: 6 de jun. 2020

SANTOS, Rafa. JUIZ NO RS reconhece vínculo e determina que Uber assine carteira de trabalho. **CONJUR**, 2020. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2020-mar-05/juiz-reconhece-vinculo-determina-uber-assine-carteira#:~:text=Juiz%20no%20RS%20reconhece%20v%C3%AAdnculo%20e%20determina%20que%20Uber%20assine%20carteira%20de%20trabalho&text=O%20juiz%20%C3%81tila%20da%20Rold,assine%20a%20carteira%20do%20trabalhador> . Acesso em: 6 de jun. 2020

SILVERA, Daniel; ALVARENGA, Darlan. TRABALHO INFORMAL avança para 41,3% da população ocupada e atinge nível recorde, diz IBGE. **G1**, 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/08/30/trabalho-informal-avanca-para-413percent-da-populacao-ocupada-e-atinge-nivel-recorde-diz-ibge.ghtml>. Acesso em: 6 de jun. 2020