



**UNIVERSIDADE TIRADENTES – UNIT**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO**  
**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO – ARTIGO CIENTÍFICO**

**A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO**

Camilla Lima de Carvalho Telles  
Ariel Salete

Aracaju  
2019

**CAMILLA LIMA DE CARVALHO TELLES**

**A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO**

Trabalho de Conclusão de Curso  
– Artigo – apresentado ao Curso  
de Direito da Universidade  
Tiradentes – UNIT, como  
requisito parcial para obtenção do  
grau de bacharel em Direito.

Aprovado em \_\_/\_\_/\_\_.

**Banca Examinadora**

---

**Professor Orientador**  
**Universidade Tiradentes**

---

**Professor Examinador**  
**Universidade Tiradentes**

---

**Professor Examinador**  
**Universidade Tiradentes**

## A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO

Camilla Lima de Carvalho Telles<sup>1</sup>

### RESUMO

A Revolução Industrial ocasionou profundas transformações econômicas e sociais, com a finalidade precípua de acelerar o processo produtivo consolidando, portanto, a produção capitalista. No início do século XX houve o surgimento de textos constitucionais que incorporam, na sua carta de direitos elementais, direitos tidos sociais, notadamente o direito ao trabalho e à previdência. No Brasil, as discussões sobre os direitos laborais tiveram início com o fim da escravidão, datada de 1888. A atual Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) foi criada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, sancionada pelo presidente Getúlio Vargas durante o Estado Novo. Apesar da data, a referida Consolidação passou por uma série de mudanças e reformas, culminada pela última, instrumentalizada pela Lei nº 13.467 de 2017, cujo objetivo precípua foi combater o desemprego e atravessar crise econômica que vive o país. Em se tratando de momento de fragilidade econômica empresarial, em que se observa majorado o índice de desemprego, o transporte remunerado de passageiros por aplicativo tem sido tratado como solução e garantia da formalidade em tempos de crise. Com o objetivo precípua de batalhar contra os cenários negativos das conjunturas política e econômica, a utilização de aplicativos como o UBER também tem atraído aqueles que desejam complementar a renda, uma vez que muitos dos motoristas estão encontrando no serviço uma forma de monetizar seu tempo. Ocorre que não se faz razoável que a utilização de tecnologias que visam acompanhar o próprio processo evolutivo social seja empregada de forma a prejudicar as condições de trabalho daqueles que prestam serviços.

Palavras-chave: crise econômica; tecnologias; UBER; condições de trabalho; direitos.

---

<sup>1</sup> Graduanda em Direito pela Universidade Tiradentes – UNIT. E-mail: camillalimac@bol.com.br.

## 1 INTRODUÇÃO

Após muita luta social, o Direito do Trabalho tornou-se um ramo autônomo, embora mantenha relação de interdependência com outros ramos do direito, uma vez que hodiernamente possui princípios próprios e institutos peculiares, como exemplo, princípio da irrenunciabilidade dos direitos, previsto no art. 9º da Consolidação das Leis Trabalhistas, os princípios da proteção e da norma mais favorável, dentre outros.

No entanto, o Brasil vem enfrentando uma crise econômica de ordem empresarial, cujas demissões de empregados têm ocasionado redução de postos de trabalho, desemprego em massa e maior necessidade de rápida reinserção no mercado laboral. Para manter o sustento próprio e de sua família, muitos buscam fonte de renda submetendo-se a contratações precárias e que se afastam das garantias laborais conquistadas com passar dos anos.

A importância social do presente trabalho é destacar, observando o contexto social vivenciado no país, a massificação da “uberização do trabalho”, através da utilização de aplicativos tecnológicos que não segue o roteiro típico e tradicional das relações subordinadas de labor.

Aliado a isso, com a finalidade de conferir maior mobilidade nos centros urbanos, oferece-se um serviço por preço mais acessível através de aplicativos de transporte de passageiros. As pessoas acabam por enxergar, nas prestadoras de serviços eletrônicos de transporte privado urbano, vantagens de fazer seus próprios horários e serem independentes, olvidando-se do fato da precarização das suas relações.

O grande paradoxo é que os motoristas particulares exercem uma atividade extremamente imprevisível no que diz respeito aos direitos e garantias de salários fixos, disponibilizando maior tempo para gerar maior rentabilidade, situação que gera uma certa instabilidade. De fato, uma única pessoa pode dirigir o carro, recebendo, em contrapartida, apenas um percentual dos valores arrecadados a cada corrida.

Hodiernamente, apesar da modernização das relações laborativas, inclusive trazidas pela Reforma Trabalhista, trata-se de exercício de atividade sem vínculo trabalhista, mantendo diversos trabalhadores brasileiros no mercado informal.

Os tribunais pátrios, especialmente aqueles que protegem as relações de emprego, precisam estar atentos à aplicabilidade das decisões numa sociedade com resquícios do sistema escravocata, sob pena de perpetrarem nova onda de retrocessos no que tange aos direitos trabalhistas básicos.

Através de um método dedutivo serão realizadas pesquisas qualitativas por intermédio de leituras bibliográficas e aplicações de normas em geral, sempre respaldadas na atual conjuntura política e econômica do Brasil, objetivando demonstrar a importância da utilização de tecnologias, que visam acompanhar o próprio processo evolutivo social, respeitando a dignidade do ser humano;

O primeiro capítulo trabalhará a contextualização para melhor enfrentamento do tema e formulação da resposta adequada ao questionamento proposto no subtítulo da pesquisa. Além de uma pequena evolução histórica acerca da luta e conquistas trabalhistas, avançar-se-á para um breve estudo do princípio da dignidade da pessoa humana como corolário à vida.

O segundo capítulo enfrentará o tema propriamente dito através da análise pormenorizada da sistemática do transporte remunerado de passageiros por aplicativos, analisando, inclusive, recentes decisões dos tribunais superiores brasileiros no que tange aos trabalhadores “uberizados”.

Trata-se de um estudo atual acerca da vulneração dos direitos trabalhistas com a “uberização” do trabalho e as implicações práticas nas searas trabalhista e na vida do trabalhador brasileiro.

## **2 A PROTEÇÃO DO TRABALHO**

### **2.1 Evolução histórica mundial**

Com o enfraquecimento das linhagens reais na Inglaterra e os conflitos religiosos contínuos, sobreveio-se a Revolução Inglesa, culminando inclusive em um curto período republicano, de alto teor puritano, havendo retorno à monarquia, que sedimentou as bases para o advento da Revolução Industrial.

A Revolução Industrial ocasionou profundas transformações econômicas e sociais, com a finalidade precípua de acelerar o processo produtivo consolidando, portanto, a produção capitalista. Trata-se do marco de passagem da produção

feudal para o sistema fabril, onde o operário dispõe de suas forças de trabalho e produção por preços irrisórios.

A exploração desmedida da mão-de-obra operária, a concentração de riqueza e as condições precárias de trabalho demonstravam o completo desrespeito a direitos básicos do ser humano, oportunidade em que surgiram ideologias de respeito aos direitos do homem.

Com o advento da Revolução Industrial, já no Estado Moderno, o labor passou a ser retribuído por salário, oportunidade em que surgem as primeiras manifestações dos trabalhadores em busca de melhores condições de trabalho e de subsistência, risco social que foi a mola propulsora para que a sociedade despertasse a preocupação com a questão da proteção.

No mais, os conflitos instaurados nas colônias inglesas na Inglaterra, inspiradas pela própria revolução ocorrida na metrópole, iniciam a Revolução americana (1776), culminando na independência dos Estados Unidos da América, que adotam cartas de direitos através de declarações e de sua constituição escrita, documentos que inspiram, posteriormente, os movimentos revolucionários da burguesia.

Assim, com o advento da Revolução Francesa, originada das tensões dos três estados na França e a conseqüente necessidade de superação do *Ancien Regime*, fora elaborado um dos documentos mais importante da história do homem. Este documento visava proteger os cidadãos quanto aos direitos tidos como elementais, devidamente garantidos com a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, datada de 26 de agosto de 1789, pela Assembleia Nacional Constituinte.

Já o século XIX assistiu à consolidação do poder pela burguesia, cuja filosofia do esclarecimento fomenta a formação do positivismo, influenciando a própria noção do Direito a partir do Estado Moderno como Estado de Direito, delimitado pela própria Constituição, sendo o Direito primariamente legislado ou consolidado pelos poderes do Estado.

O início do século XX assiste, com a influência das doutrinas sociais da Igreja e do Socialismo, o surgimento de textos constitucionais que incorporam, na sua carta de direitos elementais, direitos tidos como direitos econômicos e sociais, notadamente o direito ao trabalho e à previdência, que foram centralizados nas Constituições do México (1917) e Weimar (1919).

Ademais, a vitória bolchevique na Rússia, formando a União Soviética (1917) e a profunda crise do capitalismo ao final da década de 20, centralizada na Grande Depressão de 1929, tornaram o Estado protagonista na persecução dos direitos econômicos e sociais, que foram incorporados às cartas constitucionais existentes e/ou estavam presentes nas novas constituições do século XX, com grau de fundamentalidade cada vez mais garantido.

Em relação a própria noção de direitos essenciais, pode-se dizer que os direitos humanos ou fundamentais tiveram início conceitual com o advento do Iluminismo, cuja filosofia de esclarecimento, verificando todos os homens como iguais, identificava a possibilidade de identificação, através da razão pura, de determinados direitos como direitos essenciais aos homens.

Esse viés foi refletido principalmente nas obras dos autores chamados de “Contratualistas” que, visualizando um Estado de Natureza anterior à organização da sociedade natural, vislumbram uma gama de direitos tidos como essenciais e disponíveis à todos os homens, que devem ser garantidos e protegidos pelo Estado, formado na soma de vontade de seus cidadãos.

Esses direitos essenciais a todos os homens, perceptíveis pela perspectiva racional dos cidadãos, passam a integrar e corresponder a um aspecto ético das instituições políticas, notadamente como argumentos morais, em especial na proteção da pessoa humana.

O conceito de pessoa humana formulado por Kant<sup>2</sup> observa-o como sujeito de direitos universais anteriores e superiores a toda ordenação estatal, existindo como um fim em si mesmo, não como meio para consecução de um determinado resultado, situação que implica em deveres positivos e negativos.

## **2.2 Evolução dos direitos laborais no Brasil**

A atual Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) foi criada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, sancionada pelo presidente Getúlio Vargas durante o Estado Novo. Apesar da data, a referida Consolidação passou por uma série de mudanças e reformas, culminada pela última, instrumentalizada pela Lei nº 13.467

---

<sup>2</sup> KANT, Immanuel. Fundamentação da metafísica dos costumes e outros escritos. Tradução: Leopoldo Holzbach – Coleção a Obra Prima de Cada Autor – 111. São Paulo: Martin Claret, 2002.

de 2017, cujo objetivo precípua foi combater o desemprego e atravessar crise econômica que vive o país.

No entanto, as discussões sobre os direitos laborais tiveram início com o fim da escravidão, datada de 1888. De fato, o processo de mecanização dos sistemas de produção na Inglaterra, especificamente com a Revolução Industrial, no século XVIII, que desencadeou os movimentos em defesa dos direitos dos trabalhadores brasileiros.

Ocorre que as primeiras leis que visavam a proteção ao trabalhador no Brasil surgiram a partir da última década do século XIX. Ao longo das últimas décadas do século XX ocorreram mudanças na economia mundial, com impactos diretos sobre as relações de comércio, produção e trabalho. Estas mudanças também aconteceram no Brasil, constituindo assim um ambiente favorável para a entrada de novos trabalhadores no mercado de trabalho, inclusive do sexo feminino.

A própria Constituição Federal de 1934 previu a Justiça do Trabalho no capítulo "Da Ordem Econômica e Social", direitos que também foram consagrados pelas Cartas Constitucionais seguintes, datada de 1937 e 1967, esta última, inclusive, impôs a valorização do trabalho como condição da dignidade humana.

Ora, com o advento do Estado Democrático de Direito, após um sombrio período dominado pelo golpe militar, a Constituição Federal da República Federativa do Brasil, datada de 5 de outubro de 1988, trazia como objetivo precípua a proteção aos direitos humanos fundamentais, tais quais, a liberdade de expressão, de religião, a isonomia legal e a oportunidade de organizar e participar plenamente na vida política, econômica e cultural da sociedade.

Pensada como uma verdadeira “guardiã da governabilidade”, exatamente como declarou o então Deputado Ulisses Guimarães no decorrer do seu pronunciamento enquanto presidente da Assembleia Nacional Constituinte<sup>3</sup>, a Constituição de 1988, desde a sua promulgação, visa a proteção do povo brasileiro.

Eis o entendimento de Julien Freud, *in verbis*:

Ensejando uma democracia apta a defender a liberdade (cujo excesso pode levar à escravidão, conforme Platão), pela conciliação entre o Direito e o Poder, pelo equilíbrio entre o comando e a liberdade responsável, entre o governo e a dignidade humana, os

---

<sup>3</sup> Discurso pronunciado pelo Presidente Ulysses Guimarães, na Sessão da Assembleia Nacional Constituinte, em 27 de julho de 1988.



direitos fundamentais e a segurança do Estado, a autoridade e a obediência, pressupostos, da ação política. (FREUD *apud* CUNHA, 1978, p. 244)

Ao analisar as palavras de Patrus Ananias, Ministro do Desenvolvimento Social e Combate à Fome (2008)<sup>4</sup>, a Constituição de 1988:

Incorpora uma concepção de um Estado que seja a busca de uma síntese superior de integração e transcendência entre as conquistas do estado liberal, os direitos e garantias individuais, a afirmação da dignidade da pessoa humana, o compromisso com as liberdades públicas, democráticas. Ao mesmo tempo incorpora as grandes conquistas do estado do bem-estar, no que se refere aos direitos dos trabalhadores, dos pobres, das minorias, dos mais fragilizados, apontando também para vigorosas políticas de inclusão, de justiça social, como nós estamos, hoje, implementando no Brasil.

A Constituição de 1988, em seu artigo 114, § 2º, reforçou sobremaneira a legitimidade do poder normativo da Justiça do Trabalho. Ocorre que, durante a vigência da Constituição Cidadã, a recente Reforma Trabalhista demonstra certo retrocesso a repercutir na qualidade dos empregos no Brasil.

Um exemplo clássico da redução protecionista foi a redação da Lei 13.287 de 2016, que alterou o art. 394-A, permitindo expressamente que empregadas grávidas ou lactantes pudessem trabalhar em atividades insalubres, desde que cumpridos alguns requisitos e precauções. Eis o texto:

Art. 394-A. Sem prejuízo de sua remuneração, nesta incluído o valor do adicional de insalubridade, a empregada deverá ser afastada de:  
I - atividades consideradas insalubres em grau máximo, enquanto durar a gestação;  
II - atividades consideradas insalubres em grau médio ou mínimo, quando apresentar atestado de saúde, emitido por médico de confiança da mulher, que recomende o afastamento durante a gestação;  
III - atividades consideradas insalubres em qualquer grau, quando apresentar atestado de saúde, emitido por médico de confiança da mulher, que recomende o afastamento durante a lactação.

Em razão do exposto, a Confederação Nacional dos Trabalhadores Metalúrgicos questionou, através de ADI, a constitucionalidade do art. 394-A da CLT, com redação dada pela Reforma Trabalhista. Na oportunidade, aquele legitimado

---

<sup>4</sup> Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/446019/noticia.htm?sequence=1>>. Acesso em 17 ago. 2019.

alegou que a permissão para o trabalho insalubre seria inconstitucional por violar a proteção que a Constituição Federal atribui à maternidade, à gestação, à saúde, à mulher, ao nascituro, aos recém-nascidos, ao trabalho e ao meio ambiente do trabalho equilibrado.

Desta feita, recentemente o STF declarou a inconstitucionalidade da expressão “quando apresentar atestado de saúde, emitido por médico de confiança da mulher, que recomende o afastamento”, contida nos incisos II e III do art. 394-A da CLT.

A Corte asseverou que a norma, ao expor as empregadas gestantes a atividades insalubres, diminuiu a tutela de direitos sociais indisponíveis. Da mesma forma, impôs às empregadas o ônus de apresentar atestado de saúde, emitido por médico de confiança, que recomendasse o afastamento durante a gestação ou a lactação como condição *sine qua non*.

A redação do sobredito artigo laboral violou o art. 6º da CF, que prevê importantes direitos, incluindo a proteção à maternidade, a proteção do mercado de trabalho da mulher e redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança.

Não obstante, a Reforma Trabalhista, ao acompanhar a informatização natural do avanço tecnológico da sociedade, possibilita a juntada da defesa em momento anterior à audiência, a fim de evitar revelia pela simples ausência à assentada. A respeito da mudança Voglia Bomfim Cassar<sup>5</sup>:

A novidade na área trabalhista está no § 5º do art. 844 da CLT, pois, de forma correta, prestigia o réu que, mesmo ausente, contratou advogado que compareceu à assentada portando defesa com documentos. A nova regra modifica o conceito de revelia no processo do trabalho, pois deixa de ser não comparecimento do réu para passar a ser a ausência de defesa, tal como no processo civil. Por outro lado, diferencia o réu ausente que sequer contrata advogado, despreocupado com sua defesa, para prestigiar aquele que se preparou para a audiência, contratando o procurador. De qualquer forma, a confissão será aplicada ao réu ausente, limitada aos fatos controvertidos, isto é, devem ser observados os documentos e superados ou julgados os requerimentos contidos na contestação.

Percebe-se, por conseguinte, que as sucessivas alterações no texto da legislação laboral acarretaram um verdadeiro déficit na concretização das normas

---

<sup>5</sup> CLT Comparada e Atualizada com a Reforma Trabalhista, Ed. Método, SP, 2017, p. 492.

constitucionais que visam a proteção ao trabalhador, dando maior importância ao simbolismo do que a real efetivação da norma.

Na visão do ilustre professor Marcelo Neves, quanto ao conteúdo da legislação simbólica (e, por conseguinte, da Constituição simbólica), o legislador assume uma posição em relação a determinados conflitos sociais, conferindo, a determinados grupos, cuja posição seria amparada pela lei, a “vitória legislativa”. Desse modo, a atividade legiferante passa a ser objeto da classe dominante, sendo secundária a eficácia normativa da lei.

Assim, diante do contexto social, tem-se o que se chama de “legislação-álibi”, que surge como uma resposta pronta e rápida do governo diante de uma insatisfação da sociedade.

### **2.3 Proteção ao trabalho como direito social no Brasil**

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 1º, dispõe como fundamentos da República Federativa do Brasil e do Estado Democrático de Direito, a cidadania, a dignidade da pessoa humana e os valores sociais do trabalho, dentre outros.

E não de outra forma, os direitos sociais foram incluídos na Carta Magna de 1988 como direitos fundamentais, fato que representou verdadeiro progresso na busca pela igualdade social, um dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil.

O texto constitucional brasileiro buscou resguardar o valor da dignidade humana, privilegiando os direitos fundamentais no momento em que os eleva a cláusula pétrea, fazendo constar em seu rol os direitos civis e políticos e os direitos sociais.

O Guardião da Constituição reconheceu, no bojo da ADPF 45 MC/DF, sob a relatoria do Ministro Celso de Mello, que a meta central das Constituições modernas, em particular da Carta Constitucional Brasileira de 1988, pode ser resumida na promoção do bem-estar do homem, cujo ponto de partida está em assegurar as condições de sua própria dignidade<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> BARCELLOS, Ana Paula de. A Eficácia Jurídica dos Princípios Constitucionais, p. 245-246, Renovar: 2002.

Os direitos fundamentais são definidos como os princípios positivados em um dado sistema jurídico. Os direitos fundamentais sociais demandam prestações por excelência, uma vez que subjetivos e de nível constitucional. E enquanto direitos subjetivos, na visão de Robert Alexy, “todos os direitos a prestações são relações triádicas entre um titular do direito fundamental, o Estado e uma ação estatal positiva”.

Para o referido estudioso (op. cit.), “sempre que houver uma relação constitucional desse tipo entre um titular de direito fundamental e o Estado, o titular do direito fundamental tem a competência de exigir judicialmente esse direito”.

Ocorre que, conforme acentua Clèmerson Merlin Clève<sup>7</sup>:

Na Constituição Federal, inclusive no artigo 6º, encontram-se direitos prestacionais originários e direitos prestacionais derivados. Os primeiros podem, desde logo, ser reclamados, inclusive judicialmente, mesmo à falta de norma regulamentadora. Por isso, ainda que o Poder Público não tenha colocado os serviços à disposição dos particulares, ainda que não haja lei alguma regulamentando a matéria, esses direitos, porque implicam a criação imediata de situações jurídicas subjetivas de vantagem, são suscetíveis, perfeitamente de demanda perante o Poder Judiciário. Os direitos prestacionais derivados, por seu turno, não se realizam, inteiramente, sem a prévia regulamentação, ou seja, sem a existência de uma política, de um serviço e/ou de uma rubrica orçamentária.

Por sua vez, o artigo 7º da Carta Magna apresenta os direitos que visam à melhoria da condição social dos trabalhadores. E a Carta Magna de 1988 inaugura o Título “Da Ordem Social”, prevendo, no bojo do art. 193, que “a ordem social tem como base o primado do trabalho, e como objetivo o bem-estar e a justiça sociais”.

A proteção social não é somente uma determinação da Constituição Federal de 1988, todavia fruto do reconhecimento e da proteção em diversos pactos internacionais, dos quais o Brasil é signatário e partícipe.

### **3. A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO**

#### **3.1 O transporte remunerado de passageiros por aplicativos**

---

<sup>7</sup> CLÈVE, Clèmerson Merlin. A Eficácia dos Direitos Fundamentais Sociais. Revista Crítica Jurídica, nº 22. Disponível em <<http://www.unibrasil.com.br>>. Acesso em 3.9.2019.

Em se tratando de momento de fragilidade econômica empresarial, em que se observa majorado o índice de desemprego, o transporte remunerado de passageiros por aplicativo tem sido tratado como solução em tempos de crise.

O artigo intitulado “Five things we need to know about the on demand economy”, demonstra inequivocamente a preocupação com a precarização do trabalho com o crescimento da “Economia Compartilhada” ou “Economia dos Bicos”, caracterizada pela oferta de serviços por meio de plataformas digitais<sup>8</sup>:

Os tamanhos das empresas que atuam na ‘economia do bico’ variam muito. Existem desde gigantes, como a Uber (transportes) e o Airbnb (hospedagem), cujo valor estimado é de US\$ 50 bilhões e US\$ 25 bilhões, respectivamente, até iniciativas menores que sequer se aproximam do tamanho dessas empresas.

No Brasil, a principal empresa que opera na ‘economia do bico’ no setor de transportes é a UBER, ao desenvolver um aplicativo de trabalho ‘on-demand’.

Com o objetivo precípua de batalhar contra os cenários negativos das conjunturas política e econômica, a utilização de aplicativos como o UBER também tem atraído aqueles que desejam complementar a renda, uma vez que muitos dos motoristas estão encontrando no serviço uma forma de monetizar seu tempo.

Acrescenta-se, ainda, o fato de que a disseminação do uso da Internet e da tecnologia da informação foi intensificada inclusive no meio ambiente de trabalho, alterando substancialmente a forma pela qual as pessoas desempenham suas atividades laborativas.

De acordo com Davi Carvalho Martins<sup>9</sup>, o trabalho da UBER ocorre da seguinte forma:

- (i) compete-lhe escolher e selecionar os motoristas que podem aceder à aplicação informática, sem a qual não pode ser prestado o serviço;
- (ii) cabe-lhe obter e indicar os clientes disponíveis ao motorista, através de uma aplicação informática;

---

<sup>8</sup> MASELLI, Ilaria; LENAERTS, Karolien; BEBLAVY, Miroslav. Five things we need to know about the on- demand economy. Janeiro, 2016. Disponível em: <<https://www.ceps.eu/system/files/CEPS%20Essay%20No%2021%20On%20Demand%20Economy.pdf>>. Acesso em: 20 set. 2019, p. 3

<sup>9</sup> MARTINS, D. C.. A “Uber” e o contrato de trabalho. Disponível em: <[www.oje.pt/a-uber-e-o-contrato-de-trabalho/](http://www.oje.pt/a-uber-e-o-contrato-de-trabalho/)>. Acesso em 02 de set. 2019.

- (iii) o motorista deve fornecer os seus dados e disponibilizar uma viatura que não pode ter mais de 10 anos, podendo a empresa controlar a qualidade do serviço através da avaliação dos clientes (uma avaliação inferior a 4,6 estrelas pode levar ao cancelamento do acesso à plataforma informática);
- (iv) o preço da viagem é fixado pela empresa, a qual paga aos motoristas um valor previamente determinado;
- (v) os motoristas não devem receber gorjetas;
- (vi) a empresa pode fornecer o smartphone necessário para aceder à aplicação, salvo se o motorista tiver algum equipamento compatível;
- e
- (vii) o motorista não tem qualquer função de gestão que possa afetar a rentabilidade do negócio.

De fato, existem duas modalidades de transporte de passageiros, o público e o privado. O transporte público de passageiros submete-se a regramentos estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e outras legislações federais e locais, apresentando, inclusive, vantagens que lhes são próprias, não extensíveis aos condutores particulares.

A União exerceu a sua competência constitucional para instituir “diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”, através da Lei nº 12.587/2012.

Através da Política Nacional de Mobilidade Urbana criou-se um instrumento de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

É importante lembrar que a política de mobilidade urbana é parte indivisível da política de desenvolvimento urbano. Não é possível pensar a cidade, o desenvolvimento urbano, sem pensarmos na mobilidade urbana.

No ano de 2018, foi publicada a Lei federal nº 13.640, que alterou substancialmente a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

Na oportunidade, restou consignado que compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros no âmbito dos seus respectivos territórios.

A promulgação da Lei nº 13.640/2018 deixou assente a competência da União quanto à disciplina e à categorização jurídica do transporte individual de passageiros

(e das atividades de intermediação tecnológica do serviço), oportunidade em que predefiniu, em lei nacional, uma estreitíssima pauta regulamentar e fiscalizatória a cargo dos Municípios.

Tanto os Municípios quanto o Distrito Federal podem optar pela regulamentação do serviço. Ora, a Lei nº 13.640/2018 consigna que, quando os Municípios (ou DF) forem editar as suas leis, eles deverão observar algumas diretrizes, sob pena de restar caracterizado transporte ilegal de passageiros.

Inexiste controvérsia acerca da competência dos Municípios para legislar sobre temas afetos ao interesse local (art. 30, I, CF) ou para suplementar a legislação federal e estadual de regência (art. 30, II, CF), inclusive que não pode sobrepor-se à competência para legislar sobre assunto contido no domínio privativo da União (art. 22, IX, da CF).

O exposto decorre do fato de que compete à União legislar sobre “trânsito e transporte”, nos termos do art. 22, XI, da CF/88. Assim, o motorista particular, em sua atividade laborativa, é devidamente protegido pela liberdade fundamental prevista no art. 5º, XIII, da CF/88 e se submete apenas à regulação proporcionalmente definida em lei federal.

Na visão do “nem todos os ofícios ou profissões podem ser condicionadas ao cumprimento de condições legais para o seu exercício. A regra é a liberdade” (RE 414.426, DJe 7.10.2011). Isso pelo que consta do art. 5º, XIII: “é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”.

Isso porque, à luz do sistema de freios e contrapesos, compete ao Poder Judiciário invalidar atos normativos que estabeleçam restrições desproporcionais à livre iniciativa e à liberdade profissional. A livre iniciativa representa um princípio fundamental descrito no artigo 1º, inciso IV, e no artigo 170 *caput*, da Constituição Federal, o qual garante a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica.

Observa-se que a livre iniciativa consubstancia, inclusive, um dos fundamentos da República Federativa do Brasil, impondo-se ao Estado garantir aos indivíduos o acesso às atividades e o seu exercício.

Não de outra forma, o art. 5º, inciso XIII da CF/88 dispõe que “é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”. Tal inciso consubstancia norma de eficácia

contida, isto é, dotada de aplicabilidade imediata, porém sujeita a restrições a serem impostas pelo legislador ordinário (não integral).

Enquanto não exigida em lei as qualificações para o exercício de determinada profissão, qualquer indivíduo poderá exercê-la. Quando estabelecidas tais qualificações, somente aqueles que cumprirem tais qualificações que poderão exercer a profissão.

Desta feita, a Lei federal que regulamenta a atividade a ser prestada por motoristas de Uber e similares exige, no bojo do art. 11-B, com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, *in verbis*:

- I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
- II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal.
- III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
- IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

E no exercício de sua competência para legislar acerca de assuntos de interesse local, a lei municipal (ou distrital) deverá exigir (art. 11-A, Parágrafo Único, da Lei 12.587/2012):

- I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
- II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
- III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991

A própria Carta Magna impõe ao legislador municipal que, ao editar lei de ordenação das cidades, adote medidas que não confirmem restrições excessivas às liberdades fundamentais de iniciativa e de exercício profissional.

Ora, a própria Constituição estabelece, como princípio, a livre iniciativa, razão pela qual a edição de leis e atos normativos proibitivos, pautados na exclusividade do modelo de exploração por táxis, não se amolda ao regime constitucional da livre iniciativa.



Ora, a livre iniciativa significa livre concorrência. A opção pela economia de mercado baseia-se na crença de que a competição entre os agentes econômicos e a liberdade de escolha dos consumidores produzirão os melhores resultados sociais.

Assim, é legítima a intervenção do Estado, mesmo em um regime de livre iniciativa, para coibir falhas de mercado e para proteger o consumidor. Entretanto, são inconstitucionais a edição de regulamentos e o exercício de fiscalização que, na prática, inviabilizem determinada atividade.

### **3.2 O Supremo Tribunal Federal e a UBER**

Em 08 de maio de 2019, o STF, por unanimidade, julgou procedente a ADPF 449 para declarar inconstitucional a Lei Municipal de Fortaleza nº 10.553/2016. No dia seguinte, em 09 de maio de 2019, o Tribunal, por maioria, fixou a seguinte tese de repercussão geral:

1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e
2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI).

Quando do reconhecimento da repercussão geral no bojo do RE 1054110 RG/SP<sup>10</sup>, destacou o Guardião da Constituição que:

Como já pude registrar, a livre iniciativa funciona como um dos fundamentos do Estado brasileiro. É, em realidade, uma expressão da ideia geral de liberdade e assegura, como regra geral, que as pessoas sejam livres para suas escolhas existenciais e profissionais. E, especificamente como um princípio geral da ordem econômica, a livre iniciativa consiste na liberdade de iniciar, organizar e gerir uma atividade econômica. Ela consagra uma garantia de abstenção do Estado no domínio econômico.

É certo, assim, que a livre iniciativa, em sua potencialidade máxima, afastaria toda e qualquer intervenção estatal sobre escolhas individuais, vedando, por exemplo, a edição de normas proibitivas que bloqueiam o exercício de transporte individual de passageiros por intermédio de aplicativos. Ocorre que o princípio da livre iniciativa não tem caráter absoluto. A ordem econômica constitucional é

---

<sup>10</sup> RE 1054110/SP, Rel. Min. Roberto Barroso, julgado em 9/5/2019 (repercussão geral).

igualmente orientada pelos princípios da proteção do consumidor e da livre concorrência. Esses princípios legitimam intervenções estatais na economia para correção de falhas de mercado, seja para tutelar direitos do consumidor, seja para preservar condições de igualdade de concorrência. E, sob a ótica desses princípios, o estabelecimento de restrições à atividade de motoristas particulares cadastrados em aplicativos como Uber e Cabify poderia se justificar para afastar a alegada concorrência desleal com taxistas, ou mesmo para imposição de padrão de segurança ao serviço.

O exame da constitucionalidade da proibição do serviço de transporte individual remunerado de passageiros, a depender, portanto, da intensidade que se confira, de um lado, ao princípio da livre iniciativa e, de outro lado, aos princípios de proteção ao consumidor e de repressão à concorrência abusiva, evidenciam a relevância jurídica da controvérsia suscitada.

Já no que concerne à ADPF 449/DF, de relatoria do Ministro Luiz Fux, restou reconhecida a invalidade de normas municipais que procuram banir a modalidade privada dos serviços de transporte individual de passageiros uma vez que o transporte privado individual de passageiros é atividade econômica por desígnio constitucional.

Foram fixadas duas premissas que balizam o sistema privado e remunerado de passageiros por aplicativo, quais sejam: a) A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e b) No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal.

Desta feita, os municípios (e o DF) que optarem pela regulamentação do aplicativo não podem contrariar ou estabelecer requisitos adicionais àqueles estabelecidos na Lei 13.640, que regulamenta o transporte individual privado por aplicativo.

### **3.3 Direitos precarizados dos motoristas de UBER**

Inicialmente, vale lembrar que a relação de emprego (espécie) é a relação de trabalho (gênero) subordinado. Utilizando o conceito de relação de trabalho, pode-se

afirmar que a relação de emprego é o vínculo de trabalho humano sob subordinação. Entretanto, a subordinação não é o único requisito para a caracterização da relação de emprego. Também o são a prestação de trabalho por pessoa física, a pessoalidade, a onerosidade e a não eventualidade.

No que tange à subordinação, esta é jurídica, tendo em vista que decorre do contrato estabelecido entre ambos (contrato de trabalho). Ocorre que o Tribunal Superior do Trabalho tem entendido que a forma de prestação de serviços verificada com a utilização do aplicativo UBER não segue o roteiro típico das relações subordinadas, a saber:

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. MOTORISTA DE APLICATIVO. AUTONOMIA NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS. VÍNCULO EMPREGATÍCIO NÃO CONFIGURADO. O Tribunal Regional consignou que os elementos dos autos demonstram autonomia do reclamante na prestação dos serviços, especialmente pela ausência de prova robusta acerca da subordinação jurídica. Ademais, restando incontroverso nos autos que, "pelos serviços prestados aos usuários, o motorista do UBER, como o reclamante auferiu 75% do total bruto arrecadado como remuneração, enquanto que a quantia equivalente a 25% era destinada à reclamada (petição inicial - item 27 - id. 47af69d), como pagamento pelo fornecimento do aplicativo", ressaltou o Tribunal Regional que, "pelo critério utilizado na divisão dos valores arrecadados, a situação se aproxima mais de um regime de parceria, mediante o qual o reclamante utilizava a plataforma digital disponibilizada pela reclamada, em troca da destinação de um percentual relevante, calculado sobre a quantia efetivamente auferida com os serviços prestados". Óbice da Súmula nº 126 do TST. Incólumes os artigos 1º, III e IV, da Constituição Federal e 2º, 3º e 6º, parágrafo único, da CLT. Agravo de instrumento conhecido e não provido.

(TST - AIRR: 111994720175030185, Relator: Dora Maria da Costa, Data de Julgamento: 18/12/2018, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 31/01/2019)

Diante do exposto, regulado por um contrato de prestação de serviços, o prestador de serviço, após a vigência da Reforma Trabalhista, é autônomo e não possui nenhum dos direitos do empregado contratado no regime celetista. O próprio regulamento da UBER, atualizado em 12 de março de 2019, dispõe que os Serviços consistem numa plataforma tecnológica que permite organizar e solicitar serviços de terceiros, tais como serviços de transporte e/ou logísticos, através de também terceiros prestadores de serviços.

Como a relação é firmada através de contrato de prestação de serviço, indiscutível a natureza civil do mesmo, afastando-se do trabalhador autônomo, os direitos de carteira assinada, FGTS, 13º salário, férias, horas extras, reajuste salarial, entre outros benefícios, incluindo as despesas com alimentação.

Em se tratando de contrato de prestação de serviços, os direitos básicos presentes no ordenamento jurídico brasileiro se resumem à obrigação de realizar o pagamento nas qualidades acordadas, bem como de fornecer as informações imprescindíveis para que o prestador de serviços possa executar o seu trabalho.

Ora, a relação acaba gerando um grande problema: a precarização do trabalho. Adequando-se a forma de prestação à modernidade (fornecimento da mão-de-obra barata através de aplicativo), olvidam-se dos direitos fundamentais do trabalhador, dentre eles, o fornecimento de um seguro para motoristas e a própria assistência médica.

A empresa prestadora foca na acumulação de capital, oportunidade em que os trabalhadores ficam à margem da lei trabalhista. Os motoristas cadastrados não gozam de qualquer segurança.

Ao contrário! A fim de alcançar as metas individuais, os motoristas enfrentam diversos desafios: a utilização de seus recursos para repor combustível, o pagamento de seguro do veículo utilizado, a defasagem do mesmo, além das longas horas de trabalho para obter o esperado lucro.

Faz-se relevante mencionar que o trabalho precário enseja diversas consequências negativas para indivíduos e suas famílias, a saber:

O trabalho precário também traz uma vasta gama de consequências para indivíduos que estão fora do mercado de trabalho. Polanyi afirmava que o funcionamento desregulado do livre mercado deslocava as pessoas física, psicológica e moralmente. Os impactos da incerteza e da insegurança sobre a saúde e o estresse dos indivíduos são fartamente documentados. A experiência da precariedade também corrói a identidade individual e promove a anomia<sup>11</sup>.

O TST tem consignado que a UBER se caracteriza como plataforma digital, interligando motoristas cadastrados aos usuários de transporte, e não propriamente uma empresa de transporte, o que afasta a obrigatoriedade do pagamento de férias

---

<sup>11</sup> KALLEBERG, Arne L. O trabalho precário nos Estados Unidos. In: OLIVEIRA, Francisco de; BRAGA, Ruy; RIZEK, Cibele (org.). Hegemonia às avessas: economia política e cultura financeira na era da servidão financeira. São Paulo: Boitempo Editorial, 2010. p. 55.

acrescida de 1/3, 13º salário, repouso semanal remunerado, horas extras, adicional noturno e FGTS, parcelas típicas da relação empregatícia.

Diferentemente, o estado da Califórnia recentemente aprovou lei que obriga empresas como UBER a reconhecer vínculo empregatício de motoristas. A norma decorre do fato de que, nos Estados Unidos da América, atualmente, os motoristas não possuem vínculo empregatício com os serviços, o que concretiza a falta de suporte e direitos básicos por parte das empresas.

O contexto social atual impõe ao Direito do Trabalho a existência de regras mais flexíveis, aberto a mudanças, efetivamente adaptáveis à nova situação econômica mundial e de cada empresa.

Apesar disso, deve-se buscar a ponderação entre a proteção ao trabalhador, os direitos inerentes à garantia da dignidade humana e a necessidade atual de manutenção da saúde da empresa, uma vez que o interesse do empresário dificilmente será o mesmo do trabalhador. A flexibilização, portanto, ressalta um mecanismo utilizado quando os interesses entre empregados e empregadores, analisados casuisticamente, forem convergentes.

Aqueles que apoiam que o motorista de aplicativo de passageiros é mero prestador de serviço o faz defendendo que o reconhecimento de vínculo irá pôr em risco o modelo de negócios da chamada “gig economy”.

A expressão em inglês pode ser entendida como “um arranjo alternativo de emprego”, considerando que o emprego convencional vem sendo gradativamente substituído por relações mais fluidas.

Ocorre que nas circunstâncias hodiernas, os motoristas da UBER são obrigados a se submeterem às regras criadas pela empresa, que pune aqueles que não as obedecerem, razão pela qual se revela a presença da subordinação, elemento estrutural da relação de emprego.

Observa-se, por conseguinte, que eventual *decisum* que inserir o motorista de aplicativo na sua estrutura produtiva como parceiro, está sendo prolatado em evidente violação aos artigos 1º, III e IV, e 7º da Constituição Federal.

O próprio TST tem violado a disposição contida no parágrafo único do artigo 6º da CLT, que equipara os meios telemáticos e informatizados de supervisão utilizados pela reclamada aos meios pessoais e diretos de comando, a saber:

Art. 6º Não se distingue entre o trabalho realizado no estabelecimento do empregador, o executado no domicílio do empregado e o realizado a distância, desde que estejam caracterizados os pressupostos da relação de emprego.

Parágrafo único. Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio.

O Recurso Ordinário 0010806-62.2017.5.03.0011, em acórdão proferido pelo Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região (TRT-MG), reconheceu a relação de emprego entre o motorista e a UBER, determinando o retorno dos autos à origem para prolação de nova sentença.

Não de outra forma, o Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-SP), no bojo dos autos do processo 1000123-89.2017.5.02.0038, decidiu que um motorista do aplicativo Uber possui vínculo empregatício com a empresa responsável pelo respectivo utilitário digital, oportunidade em que fora determinado o registro na carteira de trabalho do condutor e o pagamento dos valores referentes a aviso prévio, férias, FGTS, multa rescisória, dentre outros.

Ressaltou o Juiz Bruno Bodart, da 1ª Vara de Fazenda Pública do RJ, no bojo do processo 0373699-21.2015.8.19.0001, quanto à legalidade do transporte individual privado utilizando o aplicativo Uber:

O legislador ou o administrador não podem editar norma jurídica que restrinja arbitrariamente ou proíba a atividade de transporte privado de passageiros, sob pena de frontal ofensa ao postulado da liberdade de iniciativa albergado como elemento fundante da nossa ordem jurídica pela Constituição (artigos 1º, IV, e 170).

Na mesma linha, o Ministério Público do Trabalho (MPT) entende que, em razão da globalização e do surgimento de novas tecnologias, inclusive de gestão, as ordens do empregador não se destacam como na subordinação clássica:

Chama-se subordinação estrutural ou reticular aquela em que o empregado se encontra integrado à estrutura dinâmica da empresa, seguindo seus procedimentos operacionais, mas sem que as ordens dela emanadas resemblem muito evidentes, vez que diluídas entre

códigos de conduta, manuais procedimentais, objetivos e metas estabelecidos<sup>12</sup>.

Não de outra forma, o MPT entende que a organização do trabalho atual, conhecida como Revolução Digital ou Crowdsourcing, tem a potencialidade de mudar toda a forma que é realizado o controle dos trabalhadores:

Com o avanço da tecnologia, a forma com que se apresentava a subordinação sofreu mutação. Inicialmente, na reestruturação produtiva do tipo toyotista ou pós-fordista, iniciada nos anos 1970, a subordinação já se apresenta de forma mais sutil, na forma de integração na estrutura produtiva. O 'dar ordens' passa a ser menos militarizado, desconcentrando-se as unidades produtivas<sup>13</sup>.

A Constituição Federal de 1988, concedeu à ciência e à tecnologia capítulo próprio. Diversos dispositivos foram inseridos pela Emenda nº 85/2015, resultando no Capítulo IV: "Da Ciência, Tecnologia e Inovação". A Lei 10.973/2004, que dispõe sobre incentivos à inovação e à pesquisa científica e tecnológica no ambiente produtivo, prevê, no art. 2º, IV, o conceito de inovação:

Introdução de novidade ou aperfeiçoamento no ambiente produtivo e social que resulte em novos produtos, serviços ou processos ou que compreenda a agregação de novas funcionalidades ou características a produto, serviço ou processo já existente que possa resultar em melhorias e em efetivo ganho de qualidade ou desempenho.

No entendimento de Klaus Schwab<sup>14</sup>, presidente do Fórum Econômico Mundial, "países e regiões não podem florescer se suas cidades (ecossistemas de inovação) não são continuamente alimentadas". Trata-se de "inovações disruptivas", que pelo estudo do DEE/CADE<sup>15</sup> são:

Caracterizadas, entre muitos fatores, por gerarem mudanças abruptas em modelos de negócio, além de atuarem como uma

---

<sup>12</sup> Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos / Juliana Carreiro Corbal Oitaven, Rodrigo de Lacerda Carelli, Cássio Luís Casagrande. Brasília: Ministério Público do Trabalho, 2018.

<sup>13</sup> (op. cit. fl. 27).

<sup>14</sup> A quarta revolução industrial. Trad. Daniel Miranda. São Paulo: Edipro, 2016, p. 80.

<sup>15</sup> Estudo do Departamento de Estudos Econômicos (DEE) do Cade Disponível em: <<<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-001-2018-uber.pdf>>>. Acesso em 02, set, 2019.

plataforma em um mercado de dois lados, ligando diversos fornecedores e consumidores. Portanto, garantem ao consumidor a oportunidade de desfrutar de substitutos imperfeitos para hotéis e táxis, por exemplo. A plataforma on-line tende a reduzir os custos de procura dos consumidores, ao mesmo tempo que permite que mais fornecedores possam entrar no mercado, ao reduzir barreiras à entrada. Portanto, pode-se concluir que tais plataformas melhoram a correspondência eficiente entre compradores e vendedores. Ao fazê-lo, tais plataformas entram em concorrência com segmentos onde incumbentes históricos oferecem serviços semelhantes.

Não se faz razoável que a utilização de tecnologias que visam acompanhar o próprio processo evolutivo social seja empregada de forma a prejudicar as condições de trabalho daqueles que prestam serviços. O princípio da proteção levantado pelo Direito Laboral consiste na utilização da norma e da condição mais favoráveis ao trabalhador, de forma a tentar compensar juridicamente a condição de hipossuficiente do empregado.

Pode-se dizer que o princípio da proteção consiste na aplicação, ao Direito do Trabalho, do princípio da igualdade em seu aspecto substancial, segundo o qual igualdade é tratar de forma igual os iguais e de forma desigual os desiguais, na medida de suas desigualdades.

A precarização do trabalho do motorista de aplicativo acaba por gerar uma série de consequências negativas para a sociedade, especialmente a insegurança do trabalho, decorrente da própria proteção inadequada contra a despedida arbitrária, e insegurança quanto à renda e quanto à proteção.

Não se pode olvidar do fato de que precariedade e insegurança caminham de mãos dadas. A ausência de proteção social básica gera incerteza e a imprevisibilidade de seus trabalhos. A empresa, a fim de aumentar sua produção e sua competitividade, cria novas formas de trabalho flexíveis, gerando, por conseguinte, a “corrosão das condições de trabalho”.

Além da precarização do trabalho, os motoristas têm custos que devem manter para trabalhar como motorista de aplicativo, situação de sinaliza um trabalho marcado pela exploração, especificamente no que tange à realização de jornada de trabalho excessiva com o fito de alcançar as metas individuais e obter um mínimo de lucratividade com o trabalho desempenhado.

A excessiva jornada decorre dos baixos ganhos obtidos com o desempenho da atividade. Ora, considerando a repartição do valor com a própria empresa que



fornece o serviço mediante aplicativo, aqueles que aderem ao serviço demandam trabalhar uma carga horária alta.

Conforme sinalizado, o percentual que repassam para a empresa e o custo para realizarem o trabalho são altos. Desta feita, incontroversa a precarização da relação, por exercerem a atividade com renda baixa, exploração e jornada de trabalho excessivas, além dos altos custos para manutenção do seu meio de trabalho: o automóvel.

Os trabalhadores, que já não gozam de benefícios típicos da relação trabalhista, vivem constantemente diante de insegurança e ansiedade com a realização de um sistema de “desempenho vigiado”, em que os usuários realizam avaliações (de cunho meramente subjetivo), sob pena de exclusão.

Incontroverso que o trabalho precário tende a crescer diante do desemprego, facilitando o acesso ao “mercado de trabalho”. Ocorre que este não pode ser o argumento utilizado para a total precarização das relações, porquanto a pessoa é sujeita de direitos garantidos constitucionalmente, inclusive decorrentes da condição de ser humano.

A terceirização constitui o fornecimento de atividade especializada, e não o fornecimento de trabalhadores. De fato, o STF decidiu no dia 30/08/2018 que é lícita a terceirização em todas as etapas do processo produtivo, seja meio ou fim.

No entanto, para se configurar o fenômeno da terceirização, deve-se haver uma relação trilateral, abrangendo em um dos vértices do triângulo o trabalhador, que mantém vínculo de emprego com o prestador de serviços (terceiro ou empregador aparente), mas disponibiliza o resultado de sua energia de trabalho a um tomador de serviços (empregador real) diverso do seu empregador. Ou seja, entre o prestador de serviços e o tomador de serviços há uma relação de direito civil (contrato de prestação de serviços).

Observando o exposto, nem mesmo a terceirização típica vulnera tanto os direitos dos trabalhadores quanto à “uberização do trabalho”, eis que, sendo lícita a terceirização ou qualquer outra forma de divisão do trabalho entre pessoas jurídicas distintas, independentemente do objeto social das empresas envolvidas, resta mantida a responsabilidade subsidiária da empresa contratante.

Assim, é importante que se tenha em mente que o objetivo principal do Direito do Trabalho é reequilibrar a relação jurídica capital/trabalho mediante o estabelecimento de mecanismos de proteção à parte mais fraca na relação jurídica.

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Percebe-se que duas premissas balizam o sistema privado e remunerado de passageiros por aplicativo no Brasil, atividade que vem sendo desempenhada por milhares de pessoas desempregadas em decorrência da crise econômica que assola o país.

O Supremo Tribunal Federal garante, inicialmente, que a proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência. E vai além, determinando que os municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal ao regulamentarem a matéria.

Decisões isoladas reconhecem a relação de emprego entre o motorista e a UBER, vislumbrando que a evolução tecnológica tem a potencialidade de mudar toda a forma que é realizado o controle dos trabalhadores. No entanto, o Tribunal Superior do Trabalho tem entendido reiteradamente que a autonomia na prestação dos serviços afasta qualquer prova acerca da subordinação jurídica, olvidando-se do fato de que a subordinação tradicional sofreu mutação.

Assim, fundamentado na ausência da subordinação jurídica tradicional para o conceito de relação de emprego, afasta-se o direito de registro na carteira de trabalho do condutor e o pagamento dos valores referentes a aviso prévio, férias, FGTS, multa rescisória, dentre outros, em flagrante retrocesso no que tange aos direitos trabalhistas arduamente conquistados ao longo da história.

Isso porque apenas o empregado contratado no sistema celetista detém direitos basilares do exercício de atividade, a saber: direito ao 13º salário, férias remuneradas, FGTS, assistência médica, vale transporte, seguro desemprego, licença maternidade, dentre outros tantos benefícios, inclusive a anotação em carteira do registro profissional.

Apesar da tendência nacional de afastar os requisitos da personalidade, não eventualidade, onerosidade e subordinação, que compõem o vínculo empregatício, ao analisar os serviços prestados pelos motoristas de aplicativo de passageiro, deve-se levar em consideração requisitos de índole sociológicos, históricos e legais.

De fato, no Brasil, a temática ainda não foi discutida pelo Poder Legislativo. O que existem são decisões judiciais esparsas que reconhecem o vínculo do motorista com o aplicativo, especialmente diante das rígidas regras impostas pelos aplicativos no cadastramento do trabalhador para cumprimento de suas atividades.

O que se espera é que, diante da expansão tecnológica inerente à globalização, passe-se a considerar a relação firmada entre motorista e empresa de transporte como “empregatícia moderna”. Isso porque, o motorista que trabalha com os serviços de transporte por aplicativo é empregado e não um mero “agente de conexão” cadastrado a uma “empresa de tecnologia”.

Isso porque, o trabalho precário, ou seja, aquele em que não há garantias sociais, explora o trabalhador e gera insegurança em vários sentidos. Percebe-se a inexistência de garantias sociais mínimas, além dos altos custos que os motoristas arcam para a realização do seu trabalho. Tais custos reduzem seu ganho, uma vez que os trabalhadores são responsáveis pelas despesas inerentes à atividade, situação que acaba por gerar um trabalho excessivo com vistas à obtenção de certa lucratividade.

Observa-se, por conseguinte, que a realidade hodierna dos motoristas dos aplicativos de transporte individuais de passageiros é definida pelas péssimas condições de trabalho, seja em decorrência da jornada de trabalho maior, seja pela carência de direitos básicos, situação que acaba acarretando verdadeiro comprometimento à saúde.

Expostos e vulneráveis a situações de risco, o incremento tecnológico e as novas formas de organização dos serviços não podem ser utilizados de forma a sucatear os direitos dos trabalhadores.

O desejo demasiado das empresas pelo aumento da produtividade, através do estabelecimento de metas elevadas, não pode transferir os custos de produção para o próprio trabalhador. Não de outra forma, a contraprestação pecuniária pelo serviço prestado deve ser compatível com jornada e dedicação do motorista,

afastando-se de qualquer pretexto de “flexibilização de jornada” e “autonomia do trabalho”.

## REFERÊNCIAS

ALEXY, Robert. **Teoria dos direitos fundamentais**. São Paulo: Malheiros, 2008.

BARCELLOS, Ana Paula de. **A Eficácia Jurídica dos Princípios Constitucionais**, p. 245-246, Renovar: 2002.

BRASIL. **CLT Comparada e Atualizada com a Reforma Trabalhista**, São Paulo: Método, 2017.

\_\_\_\_\_. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. Organização do texto: Luiz Roberto Curia, Lívia Céspedes e Juliana Nicoletti. 48. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

\_\_\_\_\_. **Supremo Tribunal Federal**. Plenário. RE 414426, Rel. Min. Ellen Gracie, julgado em 01/08/2011.

\_\_\_\_\_. **Tribunal Superior do Trabalho**. Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 111994720175030185, Relator: Dora Maria da Costa, Data de Julgamento: 18/12/2018, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 31/01/2019.

CADE. **Estudo do Departamento de Estudos Econômicos (DEE)**. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-001-2018-uber.pdf>>. Acesso em 02 de set. 2019.

CLÈVE, Clèmerson Merlin. **A Eficácia dos Direitos Fundamentais Sociais**. Revista Crítica Jurídica, nº 22. Disponível em <<http://www.unibrasil.com.br>>. Acesso em 3 de set. 2019.

CUNHA, Fernando Whitaker. **Direito político brasileiro**. Rio de Janeiro: Forense, 1978.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 4. ed. São Paulo: LTr, 2005.

**Discurso proferido pelo Presidente Ulysses Guimarães na Sessão da Assembleia Nacional Constituinte**, em 27 de julho de 1988. Disponível em <<https://revistajuridica.presidencia.gov.br/index.php/saj/article/viewFile/619/609>>. Acesso em 17 ago. 2019.

KALLEBERG, Arne L. **O trabalho precário nos Estados Unidos**. In: OLIVEIRA, Francisco de; BRAGA, Ruy; RIZEK, Cibele (org.). Hegemonia às avessas: economia política e cultura financeira na era da servidão financeira. São Paulo: Boitempo Editorial, 2010.

KANT, Immanuel. **Fundamentação da metafísica dos costumes e outros escritos**. Tradução: Leopoldo Holzbach – Coleção a Obra Prima de Cada Autor – 111. São Paulo: Martin Claret, 2002.

KLIPPEL, Bruno. **Direito Sumular Esquematizado – TST**. São Paulo: Saraiva, 2011.

MARTINS, D. C.. **A “Uber” e o contrato de trabalho**. Disponível em: <[www.oje.pt/a-uber-e-o-contrato-de-trabalho/](http://www.oje.pt/a-uber-e-o-contrato-de-trabalho/)>. Acesso em 02 de set. 2019.

MASELLI, Ilaria; LENAERTS, Karolien; BEBLAVY, Miroslav. **Five things we need to know about the on-demand economy**. Janeiro, 2016. Disponível em: <<https://www.ceps.eu/system/files/CEPS%20Essay%20No%2021%20On%20Demand%20Economy.pdf>>. Acesso em: 20 set. 2019.

OIT. **Escritório Brasil, Convenções ratificadas pelo Brasil**. Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/convention>>. Acesso em: 6 de setembro. 2019.

Oitaven, Juliana Carreiro Corbal. **Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos** / Juliana Carreiro Corbal Oitaven, Rodrigo de Lacerda Carelli, Cássio Luís Casagrande. Brasília: Ministério Público do Trabalho, 2018.

SARLET, Ingo. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 3. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2004.

SCHWAB, Klaus. **A quarta revolução industrial**. Trad. Daniel Miranda. São Paulo: Edipro, 2016, p. 80.

## **ABSTRACT**

The Industrial Revolution caused a deep economic and social transformations, with the primary purpose of accelerating the productive process by consolidating, therefore, capitalist production. At the beginning of the 20th century there was the emergence of constitutional texts that incorporate, in its letter of elemental rights, social rights taken, notably the right to work and welfare. In Brazil, discussions about labor rights began with the end of slavery, dated 1888. The current Consolidation of Work Laws (CLT) was created by Decree-Law No 5,452, of May 1, 1943, sanctioned by President Getúlio Vargas during the Estado Novo. Despite the date, the aforementioned Consolidation went through a series of changes and reforms, culminating with the latest, manipulated by Law No. 13,467 of 2017, whose main objective was to combat unemployment and experiencing economic crisis in the country. In the case of corporate economic moment of frailty, which increased the rate of unemployment, the carriage paid by passengers per application has been treated as a solution and guarantee the formality in times of crisis. With the objective of battling against the negative scenarios of political and economic situations, the use of applications such as the uber has also attracted those wishing to supplement the income, since many of the drivers are finding the service a way to monetize your time. Occurs that is not reasonable that the use of technologies that aim to accompany the social evolutionary process itself is employed in order to undermine the working conditions of those who provide services.

Keywords: Economic crisis; technology; UBER; Working conditions; rights.