



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 1**

**DESEMBARGADOR MARCELO JOSÉ FERLIN D AMBROSO**  
**Órgão Julgador: 8ª Turma**

**Polo Ativo:** MARCIO ANTUNES CORREA - Adv. Pedro Paulo Polastri de Castro e Almeida, Adv. Pedro Zattar Eugenio  
**Polo Passivo:** UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. - Adv. Renata Pereira Zanardi

**Origem:** 5ª Vara do Trabalho de Caxias do Sul  
**Prolator da Sentença:** JUIZ(A) ADAIR JOAO MAGNAGUAGNO

**Distribuição PJe:** 16/04/2021 (2º Grau)  
**Distribuição PJe:** 05/08/2020 (1º Grau)

## **E M E N T A**

**UBER E RELAÇÃO DE EMPREGO. MÁSCARA DE VÍNCULO. FRAUDE POR MEIO DE ALGORITMOS.** A chamada *uberização* das relações de trabalho (não por casualidade originada no próprio nome da ré), no capitalismo de plataforma, *gig economy*, *crowdwork*, trabalho digital, etc., operam figuras derivadas da quarta revolução industrial (a tecno-informática) que pretensamente criariam "novas formas" de relações de trabalho quando, na verdade, os elementos que as compõem são exatamente os mesmos de uma relação de emprego, escamoteados por nomes pomposos (normalmente estrangeiros), que transmudam a figura do empregador no "facilitador", "gestor" ou "aproximador de pessoas"; a figura da pessoa trabalhadora no indivíduo microempreendedor de si mesmo ou no autônomo, que pretensamente não precisa "bater ponto" e não tem "patrão", mas cuja sobrevivência depende da prestação de serviços por longos períodos (normalmente acima de 10 horas de trabalho ao dia), sete dias por semana, trinta dias por mês e doze meses por ano, sem direito a



ACÓRDÃO  
0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo

Fl. 2

adoecer (não há recolhimento previdenciário), sem férias, sem décimo terceiro, sem FGTS, sem nenhuma garantia, cuja avaliação e cobrança é feita pelo usuário da plataforma e repassada instantaneamente pelo algoritmo (o controle e a subordinação são mais eficazes do que na relação de trabalho tradicional). Portanto, só o que muda é a máscara, a fraude emprestada e aperfeiçoada pelo algoritmo que tenta (e muitas vezes com sucesso), confundir as pessoas para elidir o respeito aos Direitos Humanos do Trabalho e descumprir a legislação social. Obviamente, a forma de prestação de serviços não desnatura a essência da relação de emprego, fundada na exploração de trabalho por conta alheia, pois os meios de produção continuam na propriedade da plataforma. Por outras palavras, não há nada de novo nisso, a não ser o novo método fraudulento de engenharia informática para mascarar a relação de emprego. Sentença reformada e vínculo empregatício reconhecido.

**LESÃO MASSIVA DE DIREITOS SOCIAIS. DUMPING SOCIAL.** A má utilização do processo do trabalho, mediante a sonegação contumaz de direitos para posterior defesa em ação trabalhista, com o afã de fragilizar as condições de trabalho, propiciando enriquecimento ilícito empresarial, com violação de dispositivos legais de ordem pública, sobretudo no que tange a direitos sociais consagrados na Constituição da República, gera dano social, haja vista a flagrante violação dos preceitos do Estado Democrático de Direito concernentes à função social da propriedade e aos valores sociais do trabalho. Neste contexto, considerando a conduta reiterada da empresa ré, caracterizada pela supressão massiva de direitos trabalhistas, não pode o Julgador permanecer inerte diante deste quadro processual abusivo e nefasto que induz ao uso predatório do Poder Judiciário. Pagamento de indenização por *dumping* social que se impõe.

ACÓRDÃO



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 3**

Vistos, relatados e discutidos os autos.

ACORDAM os Magistrados integrantes da 8ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região: preliminarmente, por unanimidade, não acolher o pedido de homologação de acordo formulado pelas partes e os demais pleitos formulados (ID. ca04619). No mérito, por unanimidade, **DAR PROVIMENTO AO RECURSO ORDINÁRIO INTERPOSTO PELO AUTOR**, MARCIO ANTUNES CORREA, para reconhecer existência de relação de emprego entre com a demandada Uber do Brasil Tecnologia Ltda, no período compreendido entre 20/12/2017 e 06/07/2020, função de Motorista. Por unanimidade, condenar a ré de ofício, no pagamento de indenização por dano social, no importe de R\$1.000.000,00, a ser revertida a entidade pública e/ou filantrópica a critério do Ministério Público do Trabalho. Os autos devem retornar à origem para análise e julgamento dos pleitos decorrentes do reconhecimento de vínculo de emprego elencados na petição inicial, restando prejudicado o apelo do autor nos tópicos remanescentes. Expeça a Secretaria ofícios, nos moldes da fundamentação. Custas de R\$20.000,00 sobre o valor da condenação que ora se arbitra em R\$ 1.000.000,00, pela ré.

Intime-se.

Porto Alegre, 22 de setembro de 2021 (quarta-feira).

**RELATÓRIO**

O autor interpõe recurso ordinário da sentença proferida pelo MM. Juiz, Dr. Adair Joao Magnaguagno, na qual julgados improcedentes os pleitos contidos na petição inicial.



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 4**

Pretende a reforma da sentença no tocante aos seguintes aspectos: reconhecimento de vínculo de emprego e pleitos decorrentes, honorários advocatícios e custas.

A ré apresenta contrarrazões e os autos vêm conclusos a este Tribunal para julgamento.

Processo não sujeito à análise prévia do Ministério Público do Trabalho.

É o relatório.

## **V O T O**

**DESEMBARGADOR MARCELO JOSÉ FERLIN D AMBROSO**  
**(RELATOR):**

### **RAZÕES DE DECIDIR:**

**Dados da relação de emprego:** o autor afirma ter sido admitido pela ré em 20/12/17, na função de motorista (Uber) e "bloqueado" em 06/07/20 (dispensa sem justa causa). Pretende o reconhecimento de vínculo de emprego e parcelas decorrentes. **Duração:** segundo alega o autor, 2 anos e 6 meses. **Sentença de improcedência total:** custas de R\$ 494,94, pelo autor, dispensado por ser beneficiário de Justiça Gratuita.

### **1. PRELIMINARMENTE.**

#### **1.1. ACORDO.**

Em petição de 18/06/2021 as partes apresentam petição de acordo no valor total de R\$ 12.000,00, em parcela única, com menção à plena, geral e irrevogável quitação das verbas declinadas na petição inicial e de qualquer



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 5**

outra relação jurídica com a ré e com quaisquer dos sócios e demais empresas do mesmo grupo, com abrangência ampla inclusive de outras ações eventualmente ajuizadas, inclusive coletiva. Note-se ainda que resta declarado o valor de R\$ 10.000,00 a título de verbas supostamente de natureza meramente indenizatórias e R\$ 2.000,00 a título de honorários advocatícios. Postulam as partes a remessa ao CEJUSC ou ao julgador de primeiro grau para homologação do ajuste. No caso de recusa à homologação pleiteiam seja concedido o prazo de 10 dias para aditamento do acordo ou designação de audiência de conciliação (ID. a04619).

Como se observa da petição inicial o autor postula reconhecimento de vínculo de emprego e verbas essencialmente de cunho remuneratório.

O aludido acordo extrajudicial firmado entre as partes não releva a intenção de concessões mútuas e nitidamente, representa franco prejuízo ao trabalhador. No referido ajuste expressamente excluída a possibilidade de reconhecimento de vínculo de emprego inclusive (item V, ID. ca04619).

A previsão contida no art. 855-B da CLT, de constitucionalidade a ser melhor analisada, embora possibilite às partes peticionar em Juízo a homologação de acordo extrajudicial, deve ser submetido ao crivo judicial, consoante o art. 855-D da CLT, a fim de ser verificada a observância dos pressupostos legais. Inexiste pois, qualquer obrigatoriedade de homologação no caso, e sequer o poderia, por conta do princípio da inafastabilidade do controle jurisdicional que perpassa uma análise mais ampla do que a mera estipulação de regras pelas partes em um documento (art. 5º, XXXV, da CRFB).

Observa-se, dos termos do referido ajuste prejuízo ao trabalhador, uma quitação ampla e irrestrita, inclusive de modo a obstar o acesso ao controle



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 6**

jurisdicional acerca de eventuais direitos devidos aos trabalhador e o intuito de obstar quaisquer ações sejam individuais ou coletivas em face da mesma ré e grupo econômico.

Do contexto, tem-se que o objetivo do ajuste é claramente, desonerar a empresa recorrente de eventuais futuras ações trabalhistas e do ônus decorrente do não reconhecimento do vínculo de emprego com o demandante.

A quitação "ampla e irrestrita" proposta no ajuste inevitavelmente colide com a inafastabilidade do controle jurisdicional e com o direito constitucional de ação do trabalhador e considerando os aspectos acima, claramente, vai de encontro aos interesses do empregado, em clara ofensa ao disposto nos arts. 5º, XXXV, da CRFB ("a lei não excluirá da apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito") e 9º, da CLT. A intenção é dar quitação genérica, como se denota.

Nesse sentido, precedentes no âmbito deste Tribunal Regional, inclusive no âmbito do Colegiado:

***EMENTA HOMOLOGAÇÃO DE ACORDO EXTRAJUDICIAL.***

*Como se depreende do art. 855-D da CLT, não há obrigação de o magistrado homologar todo e qualquer acordo extrajudicial proposto pelas partes. Recurso ordinário das partes que se nega provimento. (TRT da 4ª Região, 8ª Turma, 0020554-80.2020.5.04.0013 ROT, em 25/11/2020, Desembargador Rosiul de Freitas Azambuja)*

***ACORDO EXTRAJUDICIAL. HOMOLOGAÇÃO.*** *Transação extrajudicial que não encerra concessões recíprocas, mas*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 7**

*quitação ampla e irrestrita da relação de emprego, com franco prejuízo ao trabalhador e à coletividade, em ofensa ao disposto nos arts. 5º, XXXV, da CRFB e 9º da CLT. Ao Judiciário não cabe a chancela de acordos duvidosos e que representam renúncias substanciais de direitos constitucionalmente assegurados. Entendimento que se ampara em precedentes no âmbito deste Regional. (TRT da 4ª Região, 8ª Turma, 0020421-63.2020.5.04.0231 ROT, em 09/06/2021, Marcelo Jose Ferlin D'Ambroso)*

**ACORDO EXTRAJUDICIAL. HOMOLOGAÇÃO. CONCESSÕES RECÍPROCAS.** *Não pode o Judiciário tornar-se mero homologador dos ajustes celebrados entre as partes que não se atenam aos dispositivos legais. O acordo celebrado não apresenta concessões recíprocas entre as partes, logo, não deve ser chancelado pelo Poder Judiciário, ainda mais quando prevê a quitação de toda e qualquer situação relativa à relação contratual trabalhista havida entre as partes. Recurso da parte autora a que se nega provimento. (TRT da 4ª Região, 5ª Turma, 0020925-67.2018.5.04.0028 RO, em 10/04/2019, Desembargadora Angela Rosi Almeida Chapper)*

**HOMOLOGAÇÃO DE ACORDO EXTRAJUDICIAL. INCIDÊNCIA DO PARÁGRAFO ÚNICO DO ART. 723 DO CPC, APLICÁVEL DE FORMA SUBSIDIÁRIA AO PROCESSO DO TRABALHO (ART. 769, DA CLT). QUITAÇÃO MAIS AMPLA DO QUE AS VERBAS EFETIVAMENTE RECEBIDAS.** *De acordo com o disposto no*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 8**

*parágrafo único do art. 723 do CPC, aplicável de forma subsidiária ao Processo Trabalhista, o Magistrado "não é obrigado a observar critério de legalidade estrita, podendo adotar em cada caso a solução que considerar mais conveniente ou oportuna". A quitação explicitada no acordo entabulado pelas partes é muito mais ampla do que as verbas efetivamente recebidas pelo trabalhador. Inaplicável o disposto no art. 855-B da CLT ao presente caso. (TRT da 4ª Região, 6ª Turma, 0020849-43.2018.5.04.0028 RO, em 10/04/2019, Desembargadora Beatriz Renck - Relatora)*

**ACORDO EXTRAJUDICIAL. HOMOLOGAÇÃO JUDICIAL. FACULDADE DO MAGISTRADO.** *O processo de homologação de acordo extrajudicial tem início por petição conjunta do trabalhador e do empregador, sendo obrigatória a representação das partes por advogado, que não poderá ser comum a ambos, devendo o acordo ser analisado pelo Julgador que, após designar audiência se entender necessário, proferirá sentença homologando ou não o ajuste. Caso em que há evidência de prejuízo ao trabalhador, sendo inviável a homologação extrajudicial do acordo nos termos apresentados. (TRT da 4ª Região, 4ª Turma, 0021934-22.2017.5.04.0021 RO, em 21/02/2019, Desembargador Joao Paulo Lucena)*

**ACORDO EXTRAJUDICIAL. ART. 855-B DA CLT.** *Não havendo indício de fraude ou de vício de consentimento e atendidos os requisitos previstos nos arts. 855-B e seguintes da CLT e 104 do Código Civil, não há óbice à homologação do*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 9**

*acordo extrajudicial firmado entre as partes, mormente quando este se mostra vantajoso ao empregado. (TRT da 4ª Região, 6ª Turma, 0021028-77.2018.5.04.0027 RO, em 13/03/2019, Desembargador Fernando Luiz de Moura Cassal - Relator)*

**AÇÃO DE HOMOLOGAÇÃO DE ACORDO EXTRAJUDICIAL. INEXISTÊNCIA DA OBRIGATORIEDADE DE HOMOLOGAÇÃO PELO JUIZ.** O art. 855-D da CLT, acrescido pela Lei 13.467/2017, estabelece a análise do acordo extrajudicial pelo Juízo e não há a menor referência de se exigir a homologação do pactuado da forma apresentada pelas partes, subsistindo, por conseguinte, a avaliação do Juízo em relação ao objeto do acordo que lhe é dirigido. (TRT da 4ª Região, 8ª Turma, 0020383-04.2018.5.04.0334 RO, em 27/09/2018, Desembargador Gilberto Souza dos Santos)

**ACORDO EXTRAJUDICIAL NÃO HOMOLOGADO PELO JUÍZO.** O julgador não está obrigado a homologar o acordo firmado entre as partes, especialmente quando nele identificar vício de vontade ou ofensa ao ordenamento jurídico. Em se tratando de direitos não controvertidos, que decorrem logicamente da ruptura do vínculo de emprego por iniciativa da empregadora, não se justifica que o empregado, com a finalidade de recebê-los, tenha de abrir mão de quaisquer outros direitos oriundos do contrato de trabalho, a ele dando quitação geral e irrestrita. Mantém-se a decisão que recusa homologação ao acordo no qual transacionado o pagamento da rescisão mediante quitação do contrato. (TRT da 4ª Região, 4ª Turma,



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 10**

*0020494-74.2018.5.04.0661 RO, em 11/10/2018,  
Desembargadora Ana Luiza Heineck Kruse)*

Assim, pelas razões expostas, preliminarmente, não rejeito o pedido de homologação de acordo formulado pelas partes e os demais pleitos formulados (ID. ca04619).

**2. MÉRITO.**

**2.1. RECURSO ORDINÁRIO INTERPOSTO PELO AUTOR.**

**2.1.2. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA DE UBER.**

O autor entende legítimo o reconhecimento de vínculo de emprego no período compreendido entre 20/12/17 e 06/07/20, função de "Motorista de Uber", com anotação da CTPS e acolhimento dos pleitos decorrentes constantes da petição inicial. Aduz que estava inserido no contexto produtivo e que a prática encerra fraude a direitos trabalhistas. Pondera que nas atividades de motorista da Uber, arcava com todos os custos da atividade, devia seguir todas as determinações da ré, sob pena de desligamento imotivado (utilização de tabela de preço, tipo de veículo, modo de se portar, controle da jornada) a fim de obter remuneração mínima que lhe possibilitasse sua manutenção financeira mínima, ao passo que a parte ré se torna uma das maiores empresas mundiais sem arcar com qualquer encargo social nos lugares em que se instala. Afirma ainda ser incontroverso o poder disciplinar exercido pela empresa, a exemplo de notas avaliativas do motorista, e mensagens de orientação, amplo controle de rotas, horários de trabalho, condições de condução do veículo, avaliações acerca da qualidade do serviço.



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 11**

Na sentença a questão restou assim analisada:

*Postula o autor o reconhecimento da existência de vínculo de emprego no período de 20/12/2017 a 06/07/2020, sob argumento de que estavam presentes todos os requisitos jurídicos. Justifica que aderiu aos termos e condições da demandada, Uber. Realizava jornadas diárias de trabalho, de acordo com a demanda ofertada pela reclamada, em horários variáveis. Recebia semanalmente o pagamento, no valor médio de R\$ 300,00.*

*O argumento da reclamada é de que o vínculo existente entre as partes não era de emprego, mas cível. Afirma não ser empresa de transporte, mas somente coloca em contato os motoristas autônomos que desejam prestar o serviço de transporte individual privado e os usuários que desejam contratar referido serviço, através de uma plataforma digital. Tem como finalidade a disponibilização e a manutenção de um aplicativo de smatphone para tal contato, conforme consta nos termos do contrato social e a descrição das atividades econômicas no CNPJ. O motorista parceiro livremente contrata, o aplicativo com on line, único intento de fomentar sua atividade, dando publicidade do seu serviço de motorista independente particular.*

*Pode atuar concomitantemente, se desejar, junto a concorrentes. Imediatamente após seu cadastro pode se ativar na plataforma e realizar sua primeira viagem, se for de seu interesse.*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 12**

*Após realizar seu cadastro e encaminhar a documentação correspondente ao registro da conta, pode realizar sua primeira viagem. Não é realizada qualquer entrevista, seleção ou avaliação prévia, ou mesmo processo seletivo. A relação é de parceria comercial, sendo pago pelo parceiro pela utilização do serviço de intermediação digital prestado pela Uber o importe aproximado de 25% sobre o valor recebido pelo usuário da viagem, permanecendo com 75% do valor da viagem. O motorista parceiro tem ampla liberdade de escolher quando, por quanto tempo, de que forma e onde serão prestados seus serviços ao usuário do aplicativo. As ferramentas de trabalho não eram de titularidade da reclamada, sendo que os ônus do empreendimento eram do reclamante. Inexiste os elementos configuradores do vínculo de emprego. Inclusive é de ser observado o ânimo do contrato celebrado.*

*(...)*

*Das características da relação de emprego, três claramente existem, no entender deste Magistrado. A primeira é a onerosidade, o que é evidente, na medida em que ambas as partes tem finalidade de auferir valores com o contrato e não situação diversa, assim como de mero auxílio humanitário, por exemplo.*

*Ainda que a demandada alegue que não é quem procede o pagamento dos valores ao motorista, mas o usuário/cliente transportado, é evidente que a pretensão autora é monetária*



**ACÓRDÃO**

0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo

Fl. 13

*em razão da vinculação que possui junto à demandada. Além disto, não nega a reclamada que os valores pagos mediante cartão de crédito são entregues a ela, sendo que depois são repassados, na quota parte específica, ao motorista. Se for em dinheiro, ele será retido em próxima corrida, ou emitido boleto para pagamento da quota da reclamada.*

*Assim é afirmado pelo preposto da reclamada: ""quando o motorista recebe o valor em dinheiro, pode ser gerado um boleto e pago no final da semana para a Uber; o preço da viagem é estabelecido em função do tempo de distância"" (Id 832f1ba - Pág. 2)."<sup>38</sup>) que o uber tem acesso às viagens realizadas, com sua duração, para que seja realizado o pagamento ao parceiro; 39) que se o pagamento é realizado em dinheiro o próprio cliente faz o pagamento e, se for cartão, a uber repassa; 40) que o repasse ocorre através de depósito em conta indicada pelo motorista, com frequência semanal sempre que houver saldo a receber"" (Id dd31fc7 - Pág. 2).*

*Outras duas características presentes são a pessoalidade e a pessoa física. A vinculação é pessoal, que deve ser prestado pelo contratante sem poder ser substituído, com o seu cadastro. Ainda que um veículo possa ter mais de um motorista cadastrado, cada motorista deve se cadastrar no aplicativo.*

*Assim afirma o autor em seu depoimento: "poderia usar carro alugado ou de outras pessoas, mas teria que cadastrar a placa no aplicativo antes de utilizar, pois é pedida a*



**ACÓRDÃO**

0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo

Fl. 14

*documentação do veículo; que um mesmo carro pode estar cadastrado com diversos motoristas"(Id b992e23 - Pág. 2).*

*As testemunhas que tiveram seu depoimento aproveitado assim também o afirmam.*

*Chrystinni Andrade Souza afirma: "no aplicativo podem se cadastrar somente pessoas físicas; (...) o motorista parceiro pode ter outros motoristas vinculados a sua conta; (...) o motorista não tem autonomia de fazer cadastro de outros motoristas; cada motorista que roda tem que ter um login e uma senha pessoais" (Id 832f1ba - Pág. 2).*

*De modo assemelhado também o depoimento de Pedro Pacce Prochno: "6) que a uber apenas solicita documentos pessoais, carteira de motorista com observação de que exerce atividade remunerada; 7) que com o cadastramento do motorista, o mesmo recebe as informações sobre funcionamento da plataforma por e-mail, pelo site e pelo próprio aplicativo" (Id dd31fc7 - Pág. 2).*

*Conforme já indicado acima, a caracterização da não-eventualidade envolve tanto a questão relativa a continuidade quanto a de inserção na atividade-fim do empreendimento. Em relação à primeira característica ela se apresenta na medida em que não havia a pretensão a ser uma situação específica (uma corrida ou evento específico). Tanto que se verifica o longo período em que se manteve a vinculação.*

*O segundo aspecto diz respeito à atividade-fim da*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 15**

*demandada. A alteração do contrato social juntado aos autos possui data de protocolo junto à Jucesp no dia 05/04/18. E o objeto social compreende (Id 0e2e400 - Págs. 9-10):*

*a)licenciamento de direito de acesso e uso de programa de computação;*

*b)disponibilização a sociedades afiliadas de serviços de suporte e marketing;*

*c)prestação de serviços administrativos, financeiros, técnicos e de gestão para terceiros;*

*d)intermediação de serviços sob demanda, por meio de plataforma tecnológica digital;*

*e)realização de quaisquer outros atos que, direta ou indiretamente, levem à concretização dos objetos acima mencionados, no seu mais amplo sentido, e f)operação de portais, provedores de conteúdo e outros serviços de informação na internet.*

*De conformidade com os termos da defesa, a atuação da demandada, que envolve o autor do presente feito, é a disponibilização de aplicativo de celular para o motorista, por um lado, e de interessados em utilizar serviços de motorista, por outro. Ou seja: faz a intermediação entre motorista e usuário, procedendo a cobrança de valor percentual sobre a importância cobrada do motorista.*

*Ainda que negue a demandada seja sua atividade-fim o*



ACÓRDÃO  
0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo

Fl. 16

*transporte, tal se verifica.*

*Ainda que não proceda ao transporte com veículos próprios. De regra, ninguém acessa a plataforma digital com finalidade de "passeio" por uma página da internet, assim como nos portais de notícias ou de redes sociais. A pretensão por parte do usuário é de ver o custo previsto para o deslocamento para local específico, e de proceder atividade de transporte, com finalidade onerosa (repito), por parte do motorista.*

*O fato de ser a demandada uma empresa prestadora de serviços, utilizando-se de meios digitais, faz com que a abordagem deva ser considerada de forma análoga a situações já conhecidas, embora não sejam idênticos.*

*Neste sentido faço a analogia de situações conhecidas deste ramo do Poder Judiciário, como é o caso da pessoa, ou empresa, que procede a abertura de salão de beleza e faz locação ou parceria com profissional (recebendo percentual do valor cobrado pelo profissional), que passa a ocupar um espaço no local, instalando ali sua cadeira, mesa, equipamentos e produtos. Por sua vez, o locador não atua neste local, limitando-se a locar espaços. Assim também ocorre com médicos e dentistas. Tal local tem como atividade-fim atividades de beleza, por ser destinado a tal finalidade, mesmo se o proprietário se limite a ser locador de tal local.*

*Este exemplo é bastante simplório, mas esclareço a analogia. O local físico do salão de beleza pode ser entendida a plataforma*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 17**

*digital, a recepcionista (que encaminha o cliente para cada um dos prestadores de serviços) é o algoritmo do sistema, o profissional que leva sua cadeira para o salão é o motorista que põe veículo que está sob sua custódia (pouco importando se é próprio, locado ou de alguém outro, mas que está em sua posse) e o cliente é o usuário da plataforma para o deslocamento. E a analogia se completa com o pagamento. O cliente do salão, de regra, pode proceder ao pagamento em dinheiro para o profissional ao passo que quando necessária a utilização de maquininhas para cartões de crédito e débito se dará com a recepcionista, pois de regra somente há uma destas máquinas por local, até mesmo para evitar gastos, sendo que após será feito o ajuste entre os envolvidos. Assim ocorre no caso da reclamada - restou esclarecido que o pagamento em dinheiro se dará ao motorista e o procedido por cartão de crédito vai direto para a demandada - posteriormente é feito um encontro de contas para que cada qual fique com sua quota.*

*É certo, porém, que em salões é comum o cliente escolher qual profissional é de sua confiança e fazer o serviço pretendido com ele, ao passo que no caso da demandada tal escolha não ocorre, de regra.*

***Considerando-se todos estes argumentos, entendo que se encontram presentes também as características da não-eventualidade.***

***Partindo da analogia já apresentada acima, as situações analisadas não são suficientes para declarar que o vínculo é***



ACÓRDÃO

0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo

Fl. 18

**de emprego ou não. O que diferencia as situações envolvem a subordinação, o que passo a analisar.**

*Inicialmente é incontroverso que o contato entre o autor e os representantes da reclamada para ser celebrado o contrato não foi pessoal. Tudo é feito mediante aplicativo de celular. Assim também ocorre em relação ao encontro do passageiro com o motorista. Não há intervenção humana específica por parte de representantes da demandada. Basicamente a vinculação é com os algoritmos do aplicativo, sem intervenção humana.*

*Falando do contrato, ele não foi trazido aos autos. Ainda que seja mencionado que houve adesão do autor aos termos que constavam no aplicativo, não há certeza sobre qual foi apresentado à época ao autor. Foram apresentados três documentos, sendo o primeiro denominado "termos e condições gerais dos serviços de tecnologia" indicando data de atualização em 16/04/20 (Id e029de4). O segundo documento é denominado "termos e condições gerais dos serviços de intermediação digital" sendo indicada atualização em 03/01/17 (Id 11e0f24). O terceiro é denominado "adendo de motorista aos termos e condições gerais dos serviços de intermediação digital", com data de atualização em 01/06/16 (Id 159f07d). Não há qualquer indicação de que tenham sido apresentados tais documentos quando de sua adesão. O primeiro, por sinal, está datado dos últimos meses de prestação de atividades, que ocorreram de 20/12/2017 a 06/07/2020. Da análise de tais documentos, se verifica que há*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 19**

***indicação de que a demandada se apresenta como sendo intermediadora ao passo que o motorista tem total autonomia.***

*Registro que tais documentos são no mesmo sentido da contestação da reclamada, que afirma a ausência de subordinação jurídica e a existência de autonomia do motorista, sob argumento de que há possibilidade dele se conectar ao aplicativo no momento em que quiser, podendo ficar conectado, ou desconectado, por minutos, horas, dias, meses ou até mesmo anos, sem que isto lhe traga qualquer penalidade. Mesmo após conectado, pode não aceitar o chamado, e mesmo aceitando pode posteriormente cancelar a viagem. E o roteiro que irá fazer pode ser escolhido pelo motorista, ou ajustado com o passageiro, sendo a indicação do aplicativo uma sugestão, sem qualquer ingerência da empresa. Os dados de localização e velocidade indicados são vinculados ao GPS do aparelho do próprio parceiro.*

***Contudo, no Processo do Trabalho é aplicável o princípio da primazia da realidade, conforme já indicado acima. É exatamente nesse sentido o art. 442 da Consolidação: "Contrato individual de trabalho é o acordo tácito ou expreso correspondente à relação de emprego." Assim sendo, necessidade de serem analisados os depoimentos colhidos nos autos.***

***Em seu depoimento (Id b992e23), o autor confirma algumas das alegações da reclamada. Assim como a questão de que***



**ACÓRDÃO**

0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo

Fl. 20

*poderia se acionar quando tivesse interesse, sem que isto lhe trouxesse problemas em relação à avaliação. Mas se negasse a fazer uma corrida traria redução na avaliação:""que pode desligar o aplicativo e aí não chega a receber mas, se negar a fazer a corrida, isso faz com que mude a taxa de cancelamento e aceitação, sendo que se não tiver um percentual bom de não aceite, pode vir a ser excluído da plataforma". Também afirma que avaliava o usuário: "o reclamante avaliava o cliente passageiro, de uma a cinco estrelas".*

*Em relação à avaliação do motorista, a testemunha Chrystinni Andrade Souza afirma: "quando o passageiro dá nota e faz comentário sobre o motorista, este último tem acesso a nota e ao comentário, mas não ao passageiro que os deu; a nota serve para avaliar a qualidade do serviço prestado ao passageiro; se o motorista tiver uma nota baixa, ele recebe um e-mail automático informando que a nota dele está abaixo da média da região; se o motorista tiver sucessivas notas baixas, pode ser encerrada a parceria; existem promoções e incentivos para o motorista rodar em determinado local; não sabe dizer exatamente quem apura as notas mencionadas" (Id 832f1ba - Pág. 2).*

*Portanto, verifico que tanto o passageiro avalia a atuação do motorista, quanto este em relação ao usuário. Pelas informações trazidas aos autos, tais avaliações não são realizadas pela reclamada - esta faz em relação às viagens*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 21**

*canceladas após aceitas.*

*O autor também confirma que todas as despesas decorrentes da aquisição (ou locação) do veículo, e sua manutenção, são de responsabilidade exclusiva do motorista: "sempre utilizou carro próprio; que os documentos do veículo estão em nome de sua mãe, Ines Izé Antunes Correia; que poderia usar carro alugado ou de outras pessoas, mas teria que cadastrar a placa no aplicativo antes de utilizar, pois é pedida a documentação do veículo; que um mesmo carro pode estar cadastrado com diversos motoristas; que o percentual que fica para a reclamada varia dependendo da viagem, podendo ser 30%, 35% ou 40%; que chegou a estes percentuais em razão de apurações próprias feitas e de conversas com colegas; que despesas com veículo, assim como combustível, manutenção, seguro, era tudo por conta do motorista e não entram neste percentual" (Id b992e23, pág. 2).*

*A contrariedade, contudo, advém da fixação dos preços. O autor afirmou, conforme acima indicado, que a demandada fica com um percentual de 30% a 40%. Também afirma: "que quando um cliente paga em dinheiro, o motorista fica com o dinheiro em mãos, mas o valor que seria devido para a reclamada é retido em uma próxima viagem que fosse paga em cartão" (Id b992e23, pág. 2).*

*As testemunhas ouvidas indicam que a fixação do valor da corrida se dá em razão do tempo e da distância percorrida.*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 22**

***Chrystinni Andrade Souza afirma: "o GPS já indica uma rota, mas fica a cargo do motorista e do passageiro, em comum acordo, escolherem a melhor rota" (Id 832f1ba - Pág. 2). Pedro Pacce Prochno, por sua vez, afirma: "20) que o motorista não tem que prestar contas para ninguém da uber; (...) 22) que quem avalia a viagem são os próprios usuários e os motoristas avaliam os usuários; 23) que se a avaliação for ruim, os dois lados podem ser descadastrados; 24) que a divisão da corrida é variável, sendo do uber black 20% para a uber e o restante para o parceiro e no uberX 25% para a uber; (...) 26) que o motorista pode dar desconto, pelo próprio aplicativo; (...) 32) que quem decide o trajeto são as partes dentro do veículo ou através de GPS; (...) 35) que se o motorista recusar corridas em dinheiro, de maneira recorrente, pode ser descadastrado; 36) que acredita que em tal caso não poderá se cadastrar novamente; (...) 38) que o uber tem acesso às viagens realizadas, com sua duração, para que seja realizado o pagamento ao parceiro; 39) que se o pagamento é realizado em dinheiro o próprio cliente faz o pagamento e, se for cartão, a uber repassa; 40) que o repasse ocorre através de depósito em conta indicada pelo motorista, com frequência semanal sempre que houver saldo a receber; 41) que a única indicação da uber é que haja respeito entre motorista e usuário, o que consta nos próprios termos de uso" (Id dd31fc7).***

***A discussão que surge, portanto, é se estas situações - avaliação por parte dos usuários, acompanhamento das rotas realizadas através do GPS para cobrança dos valores e***



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 23**

*a questão relativa ao estabelecimento dos valores - é capaz de caracterizar a subordinação prevista na CLT. Isto porque a atuação da reclamada, conforme já indicado, é diversa das empresas tradicionais.*

*A subordinação que se apresenta é frágil, na medida em que restou claro a este Magistrado que as "punições" aplicadas pela reclamada ao motorista envolvem a avaliação realizada por clientes. O estabelecimento de uma nota mínima visa garantir que o serviço prestado, em razão da utilização do aplicativo, se manterá em um nível adequado. E esta punição se dá com a impossibilidade na continuidade da utilização da plataforma digital.*

*Também há a questão de que após aceito o pedido de um usuário, pode haver a desistência por parte do motorista. Isto também fará reduzir a avaliação e podendo chegar até mesmo a ser desconectado. Ainda que seja questionável a alegação de desconhecimento prévio do caminho pretendido pelo usuário por parte do motorista, especialmente em razão da insegurança que se verifica nas cidades brasileiras, é certo que isto fragiliza a confiança do usuário com a plataforma, em si.*

*Em relação ao estabelecimento de valores em razão do serviço, haveria a possibilidade de haver alteração, na medida em que o algoritmo projeta o valor em razão da distância percorrida e o tempo demandado, conforme indicado pelas partes. O desconto poderia ser dado pelo*



ACÓRDÃO  
0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo

Fl. 24

*aplicativo, segundo a testemunha Pedro.*

*E, no sentido contrário ao da subordinação, verifico que há a liberdade para que o motorista escolha o horário em que poderá se ativar. Se permanecer muito tempo inativo não será punido. Poderá receber notificações para estimular que passe a ficar mais ativo, mas sem que isto prejudique sua avaliação.*

*Considerando-se estas variantes, que conforme dito demonstram que não há uma clara subordinação, ou uma subordinação frágil, entendo necessário ser analisado o animus , já mencionado acima. Este é, no entender deste Magistrado, o fiel contrahendi da balança para julgar sobre a existência de vínculo de emprego ou não.*

*O que verifico é que a insurgência do autor em relação à atuação havida junto à reclamada envolve a incapacidade de auferir os valores alegadamente prometidos na contratação, mesmo permanecendo ativo em muitos horários do dia. Mas a forma de atuação, não verifico tenha sido modificada após o início da atividade, ou mesmo que tenha se dado de forma diversa da que projetada ao aderir a forma de desenvolvimento da atividade.*

*Em que pese a opinião pessoal deste Magistrado, da necessidade de ser estendida uma garantia mínima de direitos aos trabalhadores que atuam com plataformas digitais por entender não se enquadrarem como autônomos ou "empreendedores", o que deve ser analisado neste feito é*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 25**

**se o vínculo entre as partes é de emprego, ou não, conforme previsão legal.**

*Um início de legislação verifico com a Lei nº 13.640/18, que acresceu incisos e artigos à Lei nº 12.587/12. Ali é previsto: "transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede" (inciso X do art. 4º). O art. 11-A remete aos Município e Distrito Federal ""regulamentar e fiscalizar o serviço (...) no âmbito de seus territórios". Contudo, tal legislação é bastante reduzida, sempre entendendo que a atuação se dará de forma autônoma.*

***Considerando-se todos estes argumentos, com ênfase no animus contrahendi conforme indicado acima não reconheço que a vinculação havida entre, as partes era de emprego, motivo pelo qual indefiro tal pretensão, restando prejudicados os demais pedidos, na medida em que são decorrentes desta natureza de relação. Aí se inclui até mesmo o pedido de danos morais, na medida em que se baseia nas condições de trabalho enfrentadas.***

Nos termos dos arts. 2º e 3º da CLT, para se ter configurada a relação de emprego, é necessária a presença concomitante dos seguintes elementos fático jurídicos: o trabalho não eventual; prestado com personalidade; mediante subordinação e com onerosidade.



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 26**

Ocorre que a existência efetiva da relação de emprego é fato que independe da vontade das partes envolvidas, emanando da própria prestação de serviços, jamais unicamente da intenção das partes. Neste contexto, analisa-se a existência da subordinação direta, da pessoalidade, da onerosidade e da não eventualidade, tal como descrito pelos dispositivos consolidados. Indene de dúvidas que a pessoa trabalhadora que se empenha em atividade subordinada está vinculada a um emprego, enquanto quem se encarrega de organizar o serviço a ser prestado a seu modo e a seu tempo, cumprindo o labor conforme a sua melhor conveniência, e, sobretudo, com domínio da técnica, atua como profissional liberal.

Diante da tênue linha que separa o serviço prestado mediante salário daquele autônomo, porque em ambos os casos não se pode excluir a pessoalidade e a onerosidade, são os aspectos vinculados à subordinação e à não eventualidade que norteiam o deslinde da questão posta em debate. E, neste compasso, o ônus da prova no processo do trabalho, quando se discute a existência da relação empregatícia, consoante previsão expressa nos arts. 818 da CLT e 373 do NCPC, se distribui da seguinte forma: quando o demandado nega a existência da prestação de trabalho, cabe ao autor o ônus de comprovar a existência do vínculo empregatício, fato constitutivo do seu direito; do contrário, quando reconhecida a prestação dos serviços, mas negada sua natureza empregatícia, incumbe ao réu a prova do fato modificativo do direito perseguido. Ainda, pelo princípio da primazia da realidade, deve-se avaliar a realidade concreta/fática efetivada ao longo da prestação do labor, independentemente da manifestação de vontade das partes e em detrimento de eventual instrumento escrito.



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 27**

No caso, a demandada admitiu a prestação de serviços, ainda que sob a suposta roupagem jurídica de serviço autônomo.

**Como se observa da sentença, o julgador de origem reconheceu presentes na relação mantida entre as partes os seguintes requisitos afetos à relação empregatícia: pessoalidade, onerosidade e não eventualidade. No entanto, entendeu ausente o vínculo de emprego porque o quesito subordinação seria "frágil". Apesar desse entendimento, a sentença claramente rechaça a possibilidade de enquadramento do trabalhador em outras espécies de prestação de serviço, a exemplo da autônoma. Ora, por exclusão lógica, se a relação de trabalho não é autônoma (pois não há demonstração nos autos de autonomia), a regra normativa no sistema constitucional é o vínculo empregatício, nos moldes do art. 7º, "caput", da CRFB.**

**Estabelecida tal premissa, salienta-se, ainda, que, ao revés do aludido na sentença recorrida, está plenamente presente a subordinação: quer sob o aspecto subjetivo e especialmente sob o aspecto objetivo, uma vez que notoriamente as atividades desenvolvidas pela pessoa trabalhadora se prestam a realizar o objetivo social da empresa, como, aliás, reconhecido na decisão, quando explicitamente refere que a demandada atua na atividade de transportes. O fato da pessoa trabalhadora se utilizar de recursos próprios para prestar serviços (veículo, manutenção e combustível), por si só não atesta qualquer independência na relação, uma vez que tais condições são literalmente impostas: inexistente margem de escolha de quem presta serviços para a Uber, no particular, ao contrário, se adere a uma modalidade de subordinação por evidente**



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 28**

necessidade, em franca ofensa ao disposto no art. 9º da CLT (relação de emprego escamoteada).

Ainda que se entendesse de modo diverso, a suposta dúvida escudada na existência de relação de emprego no caso, não autorizaria o acolhimento da tese exposta pela ré em defesa, uma vez que eventual ônus probatório, no aspecto, é de total responsabilidade da demandada, que dele não se desincumbiu, nos moldes dos arts. 818 da CLT e 373, II, do CPC. Tendo-se presente o disposto no art. 7º, "caput", da CRFB que claramente erigiu a relação de emprego e seus consectários como regra e não como exceção - esta última sim, a ser cabalmente demonstrada, a dúvida, consoante princípio basilar de Direito do Trabalho, opera em favor da pessoa trabalhadora (*in dubio pro operario*).

A subordinação sob o âmbito subjetivo igualmente se encontra presente, ainda que com a roupagem diferenciada das relações de emprego, todavia, ao fim e ao cabo está muito claro que é a ré que define quem lhe presta serviços, o período de tempo, como também os motivos pelos quais os motoristas podem ser excluídos pela plataforma (ainda que "terceirize" a avaliação dos motoristas aos usuários do aplicativo), além de ser responsável pela remuneração do trabalho. Como já se disse, a demandada é a maior empresa de prestação de serviços de transporte de passageiros sem nem mesmo possuir frota - negócio altamente lucrativo no qual pulverizam-se os prejuízos e responsabilidades enquanto concentra-se monopolicamente o lucro e as vantagens.

Na esteira da desfundamentalização dos Direitos Humanos do Trabalho,



## ACÓRDÃO

0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo

Fl. 29

que vem acontecendo através das propagadas reformas neoliberais (como as leis 13467/17, a reforma trabalhista, e 13429/17, de terceirização, *v.g.*), diversas outras formas jurídicas vêm aparecendo para dar ares de legalidade à exploração das pessoas que trabalham atualmente em condições de verdadeira neoescravidão. Assim, a chamada *uberização* das relações de trabalho (não por casualidade originada no próprio nome da ré), no capitalismo de plataforma, a *gig economy*, *crowdwork*, trabalho digital, etc., operam figuras derivadas da quarta revolução industrial (a tecno-informática) que pretensamente criariam "novas formas" de relações de trabalho quando, na verdade, os elementos que as compõem são exatamente os mesmos de uma relação de emprego, escamoteados por nomes pomposos (normalmente estrangeiros), que transmudam a figura do empregador no facilitador, gestor ou aproximador de pessoas; a figura da pessoa trabalhadora no indivíduo microempreendedor de si mesmo ou no autônomo, que pretensamente não precisa "bater ponto" e não tem "patrão", mas cuja sobrevivência depende da prestação de serviços por longos períodos (normalmente acima de 10 horas de trabalho ao dia), sete dias por semana e trinta dias por mês, sem direito a adoecer (não há recolhimento previdenciário), sem férias, sem décimo terceiro, sem FGTS, sem nenhuma garantia, cuja avaliação e cobrança é feita pelo próprio usuário da plataforma e repassada instantaneamente pelo algoritmo (o controle e a subordinação são mais eficazes do que na relação de trabalho tradicional). Portanto, o que muda é a máscara, a fraude emprestada pelo algoritmo que tenta (e muitas vezes com sucesso), confundir as pessoas para elidir o respeito aos Direitos Humanos do Trabalho e descumprir a legislação social. Filgueiras-Antunes ("Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo". Em *Contracampo*. Niterói, v. 39, (nº. 1), abr.-jul., 2020) apresentam uma definição uniforme



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 30**

para essa "nova forma" de trabalho, como sendo aquele que é realizado através das tecnologias da informação e comunicação (TIC), podendo ser efetuado digitalmente (*crowdwork*) ou presencialmente (*on-demand*), como é o caso dos autos (trabalho de motorista pela plataforma Uber). Obviamente, a forma de prestação de serviços não desnatura a essência da relação de emprego, fundada na exploração de trabalho por conta alheia. Os meios de produção continuam na propriedade da plataforma. Por outras palavras, não há nada de novo nisso, a não ser o novo método fraudulento de engenharia informática para mascarar a relação de emprego.

Nessa linha coincide Alain Supiot ("El trabajo no es una mercancía. Contenido y sentido del trabajo en el siglo XXI." *Pasos a la Izquierda*, Barcelona: Javier Aristu y Javier Tébar): "Finalmente, apesar da jurisprudência que reconheceu na direção por algoritmos todos os traços da subordinação salarial, os trabalhadores 'uberizados' são constrangidos a ficar num subemprego por dirigentes políticos submetidos a uma forte ação de *lobbying* por parte das plataformas digitais" (obs.: a tradução é nossa).

*Mutatis mutandis*, de modo semelhante já decidiu o Colegiado para casos de taxista:

**VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. TÁXI. ARTIGOS 2º E 3º DA CLT. ÔNUS DA PROVA.** *Havendo reconhecimento da prestação de serviços em prol da parte reclamada e tendo este alegado que o trabalho era prestado de forma autônoma, atraiu para si o ônus de comprovar tal alegação, do qual não se desincumbiu. Caso em que comprovada a existência de pessoalidade, subordinação, onerosidade e não eventualidade,*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 31**

*impondo-se o reconhecimento de vínculo empregatício. (TRT da 4ª Região, 8ª Turma, 0020736-26.2017.5.04.0028 ROT, em 03/12/2020, Desembargadora Brigida Joaquina Charao Barcelos)*

A respeito do tema, decisão recente proferida no âmbito do TRT da 1ª Região, de lavra da Exma. Desa. Carina Rodrigues Bicalho:

***RECURSO ORDINÁRIO. UBER. MOTORISTA. VÍNCULO DE EMPREGO. SUBORDINAÇÃO ALGORÍTMICA. EXISTÊNCIA.***

*O contrato de trabalho pode estar presente mesmo quando as partes dele não tratarem ou quando aparentar cuidar-se de outra modalidade contratual. O que importa, para o ordenamento jurídico trabalhista, é o fato e não a forma com que o revestem - princípio da primazia da realidade sobre a forma. No caso da subordinação jurídica, é certo se tratar do coração do contrato de trabalho, elemento fático sem o qual o vínculo de emprego não sobrevive, trazendo consigo acompanhar a construção e evolução da sociedade. A Lei, acompanhando a evolução tecnológica, expandiu o conceito de subordinação clássica ao dispor que "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" (parágrafo único do artigo 6º da CLT). No caso em análise, resta claro nos autos que o que a Uber faz é codificar o comportamento dos motoristas, por meio da programação do seu algoritmo, no qual insere suas estratégias de gestão, sendo que referida programação fica*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 32**

*armazenada em seu código-fonte. Em outros termos, realiza, portanto, controle, fiscalização e comando por programação neofordista. Dessa maneira, observadas as peculiaridades do caso em análise, evidenciando que a prestação de serviços se operou com pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e sob subordinação, impõe-se o reconhecimento do vínculo de emprego.*

*(...)*

**DO VÍNCULO DE EMPREGO**

*Pugna a autora pela reforma da decisão de origem para que seja reconhecida a existência de vínculo empregatício com a ré.*

*Em síntese, alega que a ré "estimula" disponibilidade de trabalhadores em determinada localidade e em determinado horário ao mesmo tempo que "descredencia" trabalhadores que recusam viagens de forma contumaz. Ou seja: ainda que de forma subliminar, o poder diretivo está presente". Sustenta a existência de monitoramento eletrônico dos motoristas, com utilização de política de estímulos e punições, denominada "carrots e sticks", visando garantir a maior disponibilidade de motoristas em períodos em que seriam considerados por ela "rentáveis", sob pena de ser excluído o trabalhador do aplicativo.*

*Discorre sobre diversas condutas proibidas pela ré, como a entrega de cartões aos clientes, a fim de manter a dependência do cliente em relação à plataforma. Dessa maneira, assegura que "o motorista dependente da plataforma está totalmente*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 33**

*submetido a uma direção por objetivos a partir da programação e comandos preordenados, aos quais o trabalhador deve reagir a cada sinal que lhe é emitido pelo "programador" central. Se assim não o fizer, será desconectado da plataforma, ou seja: DEDITIDO!"*

*Conclui que a realidade fática indica prestação pessoal de serviços da reclamante em favor da reclamada, não eventual, de forma onerosa e subordinada a indicar a necessidade de reforma da decisão primeira.*

*O juízo de origem julgou improcedente o pedido nos seguintes termos:*

*(...)*

*Analiso.*

*A controvérsia posta é, portanto, quanto à natureza jurídica da relação entre a trabalhadora Erica Abade Rodrigues e a empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda, cujo vínculo empregatício teria sido mascarado por um contrato cível de intermediação digital consubstanciado na adesão da autora aos "TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL" (ID 6850559) e ao "ADENDO DE MOTORISTA" (ID. 700a01c).*

*A investigação do enquadramento de um trabalhador como empregado percorre a análise dos elementos fático-jurídicos da relação de emprego que se extraem da leitura conjunta dos*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 34**

*artigos 2º e 3º da CLT: personalidade, não eventualidade, onerosidade e subordinação jurídica.*

*Exaure-se, quando há alegação de que o vínculo empregatício esteve encoberto, mascarado ou disfarçado no contexto de outras relações que possam incluir o uso de formas de acordos contratuais que escondam o verdadeiro status legal do empregado, ao levantar-se o véu da forma para alcançar o fato, requalificando-o juridicamente.*

*Tem-se que o elemento distintivo da subordinação se configura ainda que o poder de controle comando se deem por meio dispositivos eletrônicos, como é o caso de comandos inseridos no algoritmo do software utilizado por plataforma, pois são meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão que se equiparam aos meios pessoais e diretos de subordinação jurídica por expressa dicção legal (art. 6º, parágrafo único, da CLT).*

*Importa ressaltar esse aspecto para o qual o legislador atentou há alguns anos, a partir da lei 12.551/2011, uma vez que as transformações na realidade dos processos de trabalho têm promovido reiteradamente a migração das formas pessoais de controle para formas de controle informatizadas, inclusive mediante o uso de aplicativos digitais geridos por inteligência artificial.*

*Se as formas de gestão do trabalho incorporam cada vez mais essas novas tecnologias, daí não decorre que o Direito do*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 35**

*Trabalho deva se autoexcluir desses novos cenários tecnológicos e organizacionais.*

*Ao revés, sendo o modelo jurídico do emprego o padrão básico de regulação do trabalho humano no Brasil, incumbe manter atualizado o conceito de emprego sob pena de, em caso contrário, aí sim, o Direito do Trabalho perder relação com o mundo do trabalho e sua razão de ser.*

*À luz da primazia da realidade, é essencial manter a atualidade do padrão jurídico de proteção do emprego, notadamente quanto ao conceito de subordinação.*

*A definição de emprego tem transcendente importância no sistema constitucional brasileiro. A Constituição brasileira, no art. 7º, prevê uma série de direitos fundamentais dos trabalhadores. Embora diversos deles sejam aplicáveis a qualquer relação de trabalho humano, é certo que muitos desses direitos fundamentais são específicos das relações de emprego. Isto porque é, no direito brasileiro, o regime de emprego aquele que consubstancia o padrão jurídico de proteção do trabalho humano. Note-se que mesmo quando a Constituição previu regimes jurídicos diferenciados de trabalho, como avulso e doméstico, tratou de equipará-los essencialmente ao regime de emprego. Daí que sequer o legislador tem plena liberdade para definir o regime de emprego, ainda que a constituição não o tenha feito, pois tal conceito é o pressuposto da incidência de direitos fundamentais, não podendo o legislador excluir*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 36**

*arbitrariamente hipóteses fáticas desse conceito, falando a doutrina, aí, de limites materialmente constitucionais ao legislador. (WANDELLI, Leonardo Vieira. O direito humano e fundamental ao trabalho: fundamentação e exigibilidade. São Paulo, LTr, 2012, p. 303-304).*

*Assim também o próprio intérprete judicial, ao concretizar as normas legais relativas à definição de emprego deve ter em conta o papel central que essa definição cumpre no sistema constitucional de proteção do trabalho humano. Ainda que as formas não empregatícias de trabalho também mereçam proteção jurídica, o direito humano e fundamental ao trabalho implica o direito a um padrão jurídico de proteção do trabalho que deve se manter hígido diante das transformações da realidade das relações de trabalho.*

*Nesse sentido, o relatório apresentado pelo Alto Comissário em Direitos Humanos da ONU ao Conselho de Direitos Humanos, sobre o direito ao trabalho, em 2016, ao sustentar a extensão da proteção do trabalho humano às formas não assalariadas de trabalho, estabeleceu, como condição necessária, não se permitir o esvaziamento do conceito de trabalho assalariado juridicamente protegido:*

*53. O direito ao trabalho abrange todo o tipo de trabalho, por conta própria ou por conta de outrem mediante salário. O trabalho humano é digno de reconhecimento social em suas diferentes formas. Embora alguns direitos, como férias*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 37**

*remuneradas, sejam específicos dos trabalhadores assalariados, os trabalhadores autônomos ou cooperados também têm direito a condições de trabalho justas e favoráveis. A valorização de outras formas de trabalho depende de duas condições: a) que isso não esvazie a definição ou a proteção do trabalho assalariado; e b) que, independentemente dos diversos esquemas de proteção aplicáveis aos trabalhadores não assalariados, esses trabalhadores gozem de condições de trabalho eqüitativas e satisfatórias equivalentes às dos assalariados. (Human Rights Council, Realização do Direito ao Trabalho. 2016. A/HRC/31/32, disponível em [https://ap.ohchr.org/documents/dpage\\_e.aspx?si=A/HRC/31/32](https://ap.ohchr.org/documents/dpage_e.aspx?si=A/HRC/31/32)).*

*A importância dessa diretriz há de pautar a interpretação do conceito de emprego diante das transformações tecnológicas e de mercado, mormente considerando-se que, no Brasil, inexistem esquemas suficientes de proteção das formas não assalariadas de trabalho.*

*É esta a trilha de indícios qualificadores que o voto pretende percorrer valendo-se da técnica que o orienta o Juiz a fazer uma valoração global da relação de trabalho que está sendo qualificada aplicada à análise dos elementos fáticos dos autos, orientada pelos conceitos e princípios expostos.*

*Da pessoalidade.*

*O requisito da pessoalidade exige que o empregado exerça suas atividades pessoalmente, sem se fazer substituir, a não ser*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 38**

*de forma esporádica e com a anuência de seu empregador.*

*A defesa não nega que a Erica tenha se cadastrado na plataforma e prestado serviços de transporte individual dos usuários clientes, justificando que cada motorista deve se identificar na plataforma por questões de segurança. Afirma que o "usuário motorista" cadastrado deve ser aquele que irá prestar os serviços ao "usuário passageiro".*

*Resta incontroverso, portanto, que Erica estava identificada na plataforma e quando era conectada para realizar a atividade de transporte de um usuário, por segurança, Erica e apenas Erica poderia se apresentar para realizar a tarefa junto ao cliente.*

*A Uber, desta forma, exigia que a atividade fosse prestada pela trabalhadora, pessoalmente, restando evidente o requisito da personalidade. E mais, Erica não poderia se fazer substituir.*

*Argumenta a defesa que "a Plataforma permite que mais de uma pessoa se cadastre de forma a compartilhar o mesmo veículo. Portanto, um determinado veículo de propriedade de um Motorista, pode ser utilizado por diversos Motoristas Parceiros, desde que, tais Motoristas se identifiquem na Plataforma."*

*O veículo utilizado poderia ser compartilhado - o que em nada interfere na análise da personalidade, pois cada motorista deve estar identificado na plataforma permitindo que a UBER e seus usuários clientes saibam quem irá se apresentar para realizar a atividade humana intermediada - transporte do passageiro "usuário cliente" do ponto A ao ponto B. A cada motorista*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 39**

*corresponde uma identificação pessoal junto a UBER ainda que o objeto - veículo - possa ser comum ou compartilhado.*

*Não se pode confundir o objeto - veículo - com o sujeito - a pessoa humana - que o conduz. O compartilhamento do veículo entre motoristas não afasta a exigência de que aquele trabalhador, chamado pela defesa de "usuário motorista", e somente ele, naquele veículo ao qual se vinculou junto a UBER, exerça suas atividades pessoalmente.*

*A propósito da exigência de que a atividade seja exercida pessoalmente pelo trabalhador cadastrado diz o contrato de adesão nominado ADENDO DE MOTORISTA AOS TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL (ID. 700a01c):*

*2.1. ID de motorista. O(A) Motorista receberá de um ID de Motorista para a prestação de Serviços de Transporte para permitir que o(a) Motorista acesse e use o Aplicativo de Motorista em um Dispositivo de acordo com esse Adendo. O(A) Motorista manterá seu ID de Motorista em sigilo, não o compartilhará com terceiros(as) e notificará imediatamente o(a) Cliente caso ocorra qualquer violação ou uso inadequado, efetivo ou potencial, do ID de Motorista ou do Aplicativo de Motorista. (grifo nosso)*

*A definição de motorista, por sua vez, traz o elemento pessoa física como essencial indicando o que qualifica a pessoa física como motorista: "(a) que atenda os requisitos então vigentes da*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 40**

*Uber para ser um(a) motorista ativo(a) que utiliza os Serviços da Uber; (b) a quem a Uber autorizou a acessar os Serviços da Uber para prestar Serviços de Transporte em favor do(a) Cliente; e (c) que, no caso de um(a) representante, funcionário(a) ou prestador(a) de serviços do Cliente, tenha assinado o Adendo de Motorista."*

*A testemunha ouvida a rogo da ré confirma a necessidade de que a pessoa candidata a obter autorização para prestar serviços de transporte por meio da Uber passe por uma "investigação interna", o que reforça a ideia de que somente essa pessoa aprovada poderá colocar-se em contato com o cliente usuário passageiro não podendo se fazer substituir por terceiro estranho ao empregador.*

*Nas palavras da testemunha Vitor da Silva: "que existe uma verificação interna, uma análise de segurança interna, embora o candidato possa se cadastrar novamente; que só são ativados os motoristas que passam por esta análise de segurança interna". (ID. e41ba3a)*

*Quanto a Erica, essa esclarece em seu depoimento: "que na época em que a depoente ingressou na reclamada, o cadastro era feito presencialmente, na rua Uruguaiana, no centro desta cidade, mediante apresentação de certidão criminal, comprovante de residência, seguro obrigatório para passageiro, CNH com previsão de atividade remunerada".*

*A preposta, por sua vez, diz "que a vinculação do motorista ao*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 41**

*UBER dá-se pelo site", nada sabendo dizer quanto a Erica, especificamente.*

*O TERMO E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL indica no item 3.1 que o motorista poderá sofrer verificações de segurança e histórico de direção e no item 3.3 está consignada a possibilidade da UBER verificar de forma independente a documentação do motorista, a qualquer momento.*

*O trabalhador precisa ser aprovado e, portanto, o fato de ter se cadastrado no site em muito se assemelha à manifestação de interesse do candidato à vaga para trabalho, não levando à conclusão de que é o trabalhador quem contrata a Uber, como repisa a defesa.*

*Aliás, um contrato é sempre bilateral sendo falacioso o argumento de que "foi a reclamante quem contratou a 1ª reclamada" mormente quando se evidencia que a trabalhadora precisava ser previamente aprovada, indicando que é a UBER quem escolhe quem pode aderir ao contrato e não, que é a escolhida. E mais, estamos diante de um contrato de adesão com cláusulas pré-definidas e não modificáveis pela parte aderente, a trabalhadora, que nem mesmo tem seu nome grafado no documento de ID 700a01c. É feita invisível, em que pese imprescindível.*

*O ID de Motorista é pessoal e intransferível o que, por si só, amolda-se perfeitamente ao elemento fático jurídico da*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 42**

*personalidade, evidenciando-se que a relação jurídica é intuito personae com relação ao trabalhador.*

*E, ainda que a ré argumente em sua defesa a inexistência da exigência de ser pessoa física aquele que assina o TERMO E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL - o que, a propósito, é irrelevante para análise do presente processo pois Erica é uma pessoa física e nessa condição se vinculou à Uber - da análise do TERMO extrai-se que cada pessoa física que irá dirigir um veículo utilizado para o transporte de passageiro deverá assinar um documento denominado "Adendo de motorista". Apenas após ser avaliado, atender aos requisitos e, se aceito para Uber, é que será autorizado a prestar serviços de transporte.*

*Quando a defesa diz que não há falar em personalidade pois "Usuário pode ser atendido por qualquer um dos Motoristas Parceiros disponíveis na Plataforma naquele momento, sendo impossível escolher algum Motorista Parceiro em especial" está invisibilizando a Erica, como faz durante todo o processo em que seu nome não é referido, valendo a defesa de termos genéricos como usuário motorista e motorista parceiro, pois seu modelo de negócio só percebe que os motoristas são serem humanos quando esses deixam de seguir os regulamentos e protocolos.*

*O tipo de personalidade do trabalho não importa, desde que não saiam do trilho traçado: atendam ao usuário passageiro como indicado no TERMO E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 43**

*DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL. Importa que seja uma pessoa física, que seja aprovado, esteja identificado por um ID de motorista e que siga o roteiro: o negócio não pode parar.*

*Concluo, portanto, que a relação jurídica entre Erica e Uber foi marcada pela pessoalidade característica de um contrato de trabalho.*

*Da não eventualidade e os "fins do empreendimento" econômico da UBER.*

*Defendem as rés a inexistência de habitualidade no trabalho prestado pela autora, pois "não existem dias e horários obrigatórios para a realização das atividades do Motorista Parceiro", que utilizam a plataforma para exercer uma segunda atividade.*

*A flexibilidade de horários não é elemento, em si, descaracterizador da "não eventualidade" e tampouco incompatível com a regulação da atividade humana pelo Direito do Trabalho. Há diversos tipos de contratos de trabalho que permitem jornadas flexíveis e são essas passíveis de fiscalização e controle pelo empregador.*

*A não-eventualidade como pressuposto fático jurídico da relação de emprego emerge quando o trabalho é prestado em caráter permanente, independentemente de sua jornada ser rígida ou flexível.*

*A teoria mais tradicional acolhida pela doutrina e jurisprudência*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 44**

*brasileiras é a que considera não eventual o trabalho que se insere nos "fins do empreendimento" econômico da empresa.*

*Nos termos do contrato social, defende a ré se dedicar a "intermediação de serviços sob demanda, por meio de plataforma tecnológica digital", tendo declarado junto ao CNAE sua classificação sob o código 74.90-1-04: Atividades de intermediação e agenciamentos de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários.*

*Dúvida não há de que a intermediação é instrumentalizada por uma plataforma tecnológica digital, como, aliás, está dito em seu contrato social, cláusula 4ª, alínea d(ID 112af5f), o que já indica que este não é o serviço ofertado, mas o meio utilizado para ofertar.*

*Quais os serviços sob demanda intermediados pela UBER?*

*No item 1.16 do TERMO E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL descreve que os "serviços da Uber" são "intermediação sob demanda e serviços relacionados que permitem que prestadores(as) de transporte busquem, recebam e atendam solicitações de Serviços de Transporte feitas por Usuários(as) que procurarem tais Serviços de Transporte" e no item 1.13 esclarece que "serviços de transporte" significa "a prestação de serviços de Transporte de passageiros a usuários(as) por meio de serviços da Uber no Território pelo Cliente e seus motoristas usando os veículos".*

*A operacionalização é esclarecida no item 2.2 do TERMO E*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 45**

*CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL:*

*2.2. Prestação de Serviços de Transporte. Quando o Aplicativo de Motorista estiver ativo, as solicitações de Usuários(as) para Serviços de Transporte poderão aparecer ao(à) Motorista por meio do Aplicativo de Motorista se o(a) Motorista estiver disponível e na região do(a) Usuário(a). Se o(a) Motorista aceitar a solicitação do(a) Usuário(a) para Serviços de Transporte, os Serviços da Uber disponibilizarão determinadas informações de Usuário(a) ao(à) Motorista por meio do aplicativo de Motorista, inclusive o primeiro nome do(a) Usuário(a) e o local de partida. Para aumentar o nível de satisfação do(a) Usuário(a) em relação ao aplicativo móvel Uber e em relação aos Serviços de Transporte do(a) Motorista, recomenda-se que o(a) Motorista espere ao menos 10 (dez) minutos para que o(a) Usuário(a) compareça ao local solicitado para a partida. O(A) motorista obterá destino do(a) Usuário(a), tanto pessoalmente como or meio do Aplicativo de Motorista, na hipótese do(a) Usuário(a) optar por inserir o destino no aplicativo móvel Uber. O(A) Cliente reconhece e concorda que uma vez que o(a) Motorista aceitar uma solicitação do(a) Usuário(a) para Serviços de Transporte, os Serviços da Uber poderão disponibilizar certas informações sobre o (a) Motorista ao Usuário(a), incluindo o primeiro nome e informações de contato do(a) Motorista, nome social do Cliente, fotografia e localização, marca, modelo e placas do Veículo do (a) Motorista. O(A) Cliente não contatará, e garante que os(as)*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 46**

*Motoristas não contatarão, os(as) Usuários(as), nem usarão nenhum dado pessoal de nenhum(a) Usuário(a) por qualquer motivo que não seja a prestação de Serviços de Transporte. Entre a Uber e o(a) Cliente, o(a) Cliente reconhece e concorda que: (a) o(a) Cliente e seus(suas) Motoristas (quando aplicável) são os(as) únicos(as) responsáveis por determinar a forma mais eficaz, eficiente e segura para executar cada etapa dos Serviços de Transporte; e (b) exceto em relação aos Serviços da Uber ou quaisquer Dispositivos da Uber (se aplicável), o(a) Cliente deve fornecer todos os equipamentos, ferramentas e outros materiais necessários para a prestação dos Serviços de Transporte, sob sua conta e risco*

*Em que pesem os cuidados na escolha das palavras e os esforços semânticos da UBER, que podem levar a incertezas aos intérpretes mais apressados, a plataforma é o instrumento para intermediar a atividade de motorista essencial aos serviços de transporte entregue ao "usuário passageiro" e, enquanto a UBER não dominar a tecnologia dos carros autônomos e sem motoristas como promete para futuro breve, o que oferta ao mercado é trabalho sob demanda via aplicativo, que se adequa perfeitamente ao conceito doutrinário de "work on-demand via apps":*

*"Work on-demand via apps", instead, is a form of work in which the execution of traditional working activities such as transport, cleaning and running errands, but also forms of clerical work, is channelled through apps managed by firms that also intervene in*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 47**

*setting minimum quality standards of service and in the selection and management of the workforce (Aloisi, 2015; Dagnino, 2015; Greenhouse, 2015; Rogers, 2015b)."*

*(DE STEFANO, Valerio. The rise of the "just-in-time workforce": On-demand work, crowdwork and labour protection in the "gig-economy". Janeiro, 2016. Disponível em: <[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/--travail/documents/publication/wcms\\_443267.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/--travail/documents/publication/wcms_443267.pdf)> Acesso em 30.jun.2020.*

*"Trabalho sob demanda por aplicativos, por outro lado, é uma forma de trabalho em que a execução de atividades de trabalho tradicionais, como transporte, limpeza e execução de tarefas, mas também formas de trabalho administrativo, é canalizada por aplicativos gerenciados por empresas, as quais também intervêm em estabelecimento de padrões mínimos de qualidade de serviço e na seleção e gerenciamento da força de trabalho" (tradução livre e negritada)*

*E, neste ponto, convêm lembrar, que a "não mercantilização do trabalho" é princípio constitutivo e fundamental da OIT, sendo ilícito o marchandage em todo mundo civilizado. A exploração do trabalho humano deve estar intermediada pelo Direito para garantia do mínimo ético devido a pessoa humana que só tem a força de trabalho para ofertar no mercado.*

*A UBER DO BRASIL, UBER INTERNACIONAL E UBER INTERNACIONAL HOLDING B.V são empresas que*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 48**

*reproduzem seu modelo de negócios pelo globo, são empresas globais. O Poder Judiciários de vários países já se debateu sobre o tema dos "fins do empreendimento econômico" da Uber sendo recorrente o reconhecimento de que é uma empresa de transporte individual de passageiros.*

*A decisão judicial do Central London Employment Tribunal é paradigmática. Faz uma minuciosa análise das provas produzidas, em especial do contrato entre a Uber e o passageiro (UK Rider Terms) e do contrato entre Uber e o motorista, no tópico "Terms between Uber and the driver", os quais são bastante similares ao TERMO E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL/ADENDO DO MOTORISTA, e conclui tanto pelo enquadramento dos motoristas na categoria de "Works", afastando a alegação de trabalhadores autônomos, quanto concorda com a conclusão alcançada por outra paradigmática decisão proferida pela Corte Distrital da Carolina do Norte no processo O'Connor-v-Uber Technologies Inc que, no mesmo sentido, rejeita a afirmação da empresa de que é uma empresa de tecnologia e que seu negócio não é o transporte de passageiros. Merece destaque:*

*"Uber does not simply sell software: it sells rides. Uber is no more a "technology company" than Yellow Cab is a "technology company" because it uses CB rádios to dispatch taxi cabs." (case nos 2202550/2015, Mr Y Aslam; Mr . J Farrar v . Uber B .V; Uber London Ltd; Uber Britannia Ltd. - <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-reasons->*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 49**

*20161028.pdf , acesso em 30.jun.2020, às 19:23)*

*"A Uber não vende apenas software: vende passeios. A Uber não é uma 'empresa de tecnologia' mais do que a Yellow Cab é uma 'empresa de tecnologia' porque usa rádios da CB para despachar táxis." (Tradução livre)*

*Nós, aqui, respeitosamente, também concordamos.*

*As decisões acima citadas não são isoladas. A comunidade jurídica internacional reiteradamente reconhece a Uber como empresa de transporte de passageiros assim como nega a condição de trabalhador autônomo, ora enquadrando-os como empregados, ora em categoria intermediária entre autônomo e empregado.*

*Cito, a título de exemplo, Decisão da Cour de Cassation Francesa - Arrêt n°1737 du 28 novembre 2018 (17-20 .079) - Cour de cassation - Chambre sociale (Demandeur(s): M . David Y ...; et autres; Défendeur(s): Mme Valérie E . . . , en qualité de mandataire liquidateur de la société Take Eat Easy; et autres).*

*Ainda, o Tribunal de Justiça Europeu, firmou recentemente o entendimento em caso envolvendo a empresa Uber de que:*

*"[...] um serviço de intermediação como o que está em causa no processo principal [Uber Systems Spain], que tem por objeto, por meio de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração, entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo e pessoas que*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 50**

*pretendam efetuar uma deslocação urbana, deve ser considerado indissociavelmente ligado a um serviço de transporte e, por conseguinte, abrangido pela qualificação de "serviço no domínio dos transportes", na aceção do art. 58, n. 1, TFUE" (TRIBUNAL DE JUSTIÇA EUROPEU. Acórdão do Tribunal de Justiça Europeu no processo C 434/15-ECLI:EU:C:2017:981).*

*O número de horas trabalhadas pela autora semanalmente era acompanhado pela ré, vez que todos os dados ficam armazenados no aplicativo, assim como o número de viagens concluídas, a taxa de aceitação e de cancelamento, como se observa no documento de ID. 948ab27.*

*O legislador não utilizou o termo continuidade e, portanto, mesmo descontínuo ou intermitente, se os serviços são necessários à atividade normal do tomador, o pressuposto da não-eventualidade se configura.*

*E, assim, o fato de Erica poder vincular-se a outras plataformas para prestar idênticos serviços de transporte de passageiros não caracteriza o trabalho como eventual, o que, ademais, não foi comprovado nos autos. A autora informa, em depoimento, que: "tinha liberdade para dirigir para aplicativos concorrentes, inclusive de forma simultânea, não sabendo se a Uber monitorava tal simultaneidade", donde não se pode concluir que, efetivamente, a prestação de serviços para outros aplicativos ocorria, era simultânea ou comprometia a prestação pessoal e*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 51**

*não eventual em favor da UBER.*

*Sendo a finalidade do empreendimento econômico o transporte veicular do usuário passageiro do ponto A ao ponto B, a atividade da Erica, como motorista, é imprescindível para tais fins, o elemento fático jurídico da não eventualidade é característico da relação jurídica entre as partes.*

*Da onerosidade.*

*Seguramente, a relação jurídica entre autora e 1ª ré não é gratuita, havendo intenção onerosa. A controvérsia é quanto ao enquadramento jurídico como salário, enquanto prestação devida e paga pelo empregador ao empregado em virtude do contrato de trabalho, como argumenta a autora, que narra receber por produção como comissionista pura ao passo que a defesa pretende convencer que "é a autora quem remunera a ré e não, o contrário, afastando, de pronto, a onerosidade."*

*Para definir salário, Olea integra a sua natureza alimentar, vinculando à atividade por conta alheia em atividade econômica produtiva, esclarecendo que, se o fruto do trabalho é entregue a outrem (empregador) esse deve retribuir garantindo-lhe os meios para subsistência que substituirão os frutos do trabalho.*

*Diz:*

*"Do trabalho produtivo, por definição, resultam os frutos com que o trabalhador acorre à sua subsistência e à de sua família; no trabalho por conta alheia também por definição os frutos se atribuem imediatamente à pessoa diferente do trabalhador. Se o*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 52**

*trabalho é, conjuntamente produtivo e por conta alheia, a atribuição dos frutos a pessoa diferente do trabalhador forçosamente há de estar acompanhada pela entrega do primeiro ao segundo de meios de subsistência, substitutivos dos frutos do trabalho." (OLEA, Manuel Alonso. Introdução ao Direito do Trabalho. Coimbra: Coimbra Ed, 1968, p. 42 apud Viana, Marcio Tulio. Salário. Curso de Direito do Trabalho: Estudos em memória de Célio Goyatá. 3 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: LTr, 1997, p. 20)*

*São caracteres do salário do empregado, definidos pela doutrina: a) essencialidade, sendo o contrato de trabalho oneroso, sem intenção de perceber remuneração não há contrato de trabalho; b) reciprocidade, já que se justifica o pagamento pelo tomador quando há atuação em seu favor; c) sucessividade, pois há uma relação jurídica que se prolonga no tempo; d) periodicidade, em intervalos curtos, dada a sucessividade, para que o trabalhador provenha a si e a sua família; e) determinação heterônoma. (Nascimento, Amauri Mascaro. O Salário. Apud: Barros, Alice Monteiro de. Curso de Direito do Trabalho. 3ª ed. rev. e ampl. São Paulo: LTr, 2009, P. 751.)*

*Lembrando a definição de salário de Olea, trazida acima, destaco que: o autônomo não recebe salário do tomador de serviços porque o tomador de serviços não se apropria dos frutos do seu trabalho para colocá-los no mercado, mas já recebe desse o produto ou serviço em si, de interesse do*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 53**

*tomador e objeto do contato. O autônomo, em contrapartida, recebe do tomador diretamente os frutos de seu trabalho.*

*Entendo que, do ponto de vista da onerosidade da relação entre prestador de serviços autônomo o que o distingue do trabalhador assalariado é o fato de que o fruto do trabalho do autônomo (a) não é entregue a outrem; (b) não é inserido na organização produtiva de outrem; (c) o preço do serviço é fixado livremente pelo autônomo.*

*A partir da análise do conceito de autônomo, indico que são caracteres do pagamento feito pelo tomador ao trabalhador em relação de trabalho autônomo: a) essencialidade, assim como no contrato de trabalho, sem pagamento não há relação de trabalho autônomo; b) reciprocidade, tal como no contrato de trabalho, somente se justifica o pagamento pelo tomador ao autônomo quando há atuação em seu favor; c) descontinuidade, pois não há, como regra, uma relação jurídica que se prolonga no tempo; d) aperiódico, pois só há pagamento quando há contratação do trabalho autônomo, ainda que possa ser parcelado o valor acordado pela peça ou obra; e) determinação negocial entre os contratantes, com influência da concorrência de outros autônomos que ofertam o mesmo produto ou serviço no mercado, sem interferência da lei ou de norma coletiva.*

*O pagamento pelo trabalho, por si só, não é elemento que distinga o trabalho assalariado das demais formas de relação de trabalho, como a prestação de trabalho autônomo, na qual*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 54**

*também há pagamento. A partir, portanto, do conceito de salário e seus caracteres e da distinção traçada com relação ao pagamento feito pelo tomador ao trabalhador autônomo, passo a analisar os elementos da onerosidade presentes na relação entre as partes.*

*Os "termos financeiros" estão indicados no "ADENDO DO MOTORISTA" de onde destaco os seguintes trechos:*

*"4. Termos Financeiros*

*4.1. Cálculo do Preço e Pagamento ao(à) Cliente. O(A) Cliente tem o direito de cobrar um preço por cada etapa dos Serviços de Transporte encerrada, prestados aos(às) Usuárias(as) que forem identificados através dos Serviços da Uber ("Preço"), e tal Preço é calculado com base em um preço básico acrescido da distância (conforme determinado pela Uber com o uso de serviços baseados em localização ativados por meio do Dispositivo) e/ou quantidade de tempo, conforme detalhado em [www.uber.com/cities](http://www.uber.com/cities) para o Território aplicável ("Cálculo do Preço"). O(A) Cliente também tem o direito de cobrar do(a) Usuário por quaisquer Pedágios, impostos ou taxas incorridas durante a prestação de Serviços de Transporte, quando aplicável. O(A) Cliente: (i) nomeia a Uber como agente limitado de cobrança de pagamento do(a) Cliente unicamente com a finalidade de aceitar o Preço, Pedágios aplicáveis e, dependendo da região e/ou se solicitado pelo(a) Cliente, impostos e taxas do(a) Usuário em nome do(a) Cliente através*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 55**

*da funcionalidade de processamento de pagamentos facilitada pelos Serviços da Uber; e (ii) concorda que o pagamento feito pelo(a) Usuária para a Uber será considerado como um pagamento feito diretamente pelo(a) Usuário(a) ao(à) Cliente. Além disso, as partes reconhecem e concordam que entre o(a) Cliente e a Uber o preço é um valor recomendado e o objetivo principal do Preço pré-estabelecido é servir como um valor padrão caso o(a) Cliente não negocie um valor diferente. O(A) Cliente terá sempre o direito de: (i) cobrar um Preço inferior ao Preço pré-estabelecido; ou (ii) negociar, a pedido do(a) Cliente, um Preço que seja mais baixo do que o Preço pré-estabelecido (cada um dos casos (i) e (ii) supra descritos, um "Preço Negociado"). A Uber considerará todas as solicitações do(a) Cliente de boa-fé. A Uber concorda em transferir para o(a) Cliente, em uma periodicidade pelo menos semanal: (a) o Preço deduzido da Taxa de Serviço aplicável; (b) os Pedágios; (c) dependendo da região, certos impostos e taxas suplementares. Na hipótese do(a) Cliente ter algum acordo em separado, outros montantes poderão ser deduzidos do Preço antes da remessa ao(à) Cliente (por exemplo, pagamentos de financiamento de veículos, pagamento de locação; tarifas de uso de dispositivos móveis, etc.), a ordem de tais deduções do Preço será determinada exclusivamente pela Uber.*

*4.3. Pagamentos. A Taxa de Serviço que o(a) Cliente deve à Uber pelo Serviço de Transporte prestado pelo(a) Cliente e seus (suas) Motoristas, e quaisquer outros valores devidos à Uber*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 56**

*(por ex. reembolso por serviços optativos), deverão ser pagas à Uber mediante compensação e dedução pela própria Uber dos pagamentos realizados via cartão de crédito pelos Serviços de Transportes realizados pelo(a) Cliente ou seus(suas) Motoristas (conforme aplicável). (...)*

*4.4. Alterações no Cálculo do Preço. A Uber reserva o direito de alterar o cálculo do preço a qualquer momento, a critério da Uber com base em fatores do mercado local e a Uber enviará um aviso ao(à) Cliente caso tal alteração possa resultar em uma mudança no Preço recomendado. O uso continuado dos Serviços da Uber depois de qualquer mudança no Cálculo do Preço constituirá a concordância do(a) Cliente em relação a mencionada alteração.*

*4.5. Ajuste de Preço. A Uber reserva o direito de: (i) ajustar o Preço para uma situação específica dos Serviços de Transporte (por exemplo, Motorista pegou uma rota ineficiente, o(a) Motorista não conseguiu concluir corretamente uma etapa específica dos Serviços de Transporte no Aplicativo de Motorista, erro técnico nos Serviços da Uber, etc); ou (ii) cancelar o Preço para uma etapa específica dos Serviços de Transporte (por exemplo, um(a) Usuário(a) foi cobrado(a) por Serviços de Transportes que não foram prestados em caso de uma queixa do(a) Usuário(a), fraude, etc.). A decisão Uber de reduzir ou cancelar o Preço qualquer que seja deve ser exercida de forma razoável.*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 57**

*4.6. Taxa de Serviço. Em contraprestação pela prestação dos Serviços da Uber pela Uber, o(a) Cliente concorda em pagar à Uber uma Taxa de Serviço com base em uma transação de Serviços de Transporte calculada como uma porcentagem do Preço, independentemente de qualquer Preço negociado que será comunicada ao(à) Cliente por e-mail ou outra forma oportunamente disponibilizada eletronicamente pela Uber para o Território aplicável ("Taxa de Serviço"). A menos que as regulamentações aplicáveis ao Território do(a) Cliente exijam o contrário, os impostos serão calculados e cobrados sobre o Preço e a Uber calculará a Taxa de Serviços com base no Preço, incluindo os respectivos tributos. A Uber reserva o direito de ajustar a Taxa de Serviços (tanto o percentual aplicável como a forma pela qual a Taxa de Serviço é calculada) a qualquer momento, a critério exclusivo da Uber com base nas condições e fatores do mercado local; a Uber fornecerá um aviso ao(à) Cliente na ocorrência de tal mudança. O uso continuado dos Serviços da Uber após qualquer mudança no cálculo da Taxa de Serviços constituirá a concordância por parte do(a) Cliente em relação a tal mudança. Para que não reste dúvida, tal como previsto na cláusula 4.1, sem prejuízo do fato de que a Uber receberá o Preço, a Uber fará jus apenas à Taxa de Serviço (na forma ajustada, se aplicável)".*

*O preço do transporte do "usuário passageiro" é definido pela UBER, calculado com base em um preço básico acrescido da distância e/ou quantidade de tempo, a chamada "tarifa*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 58**

*dinâmica" e poderá ser alterado, a critério exclusivo da UBER, a qualquer momento, sendo pago pelo "usuário passageiro" que retira uma porcentagem do preço, a qual também poderá ser ajustada - tanto em seu percentual quando a forma de cálculo - a critério exclusivo a UBER e a qualquer momento.*

*Ainda que o motorista possa negociar o preço para valor inferior ao fixado pela UBER, na excepcionalidade de haver pagamento em dinheiro - se e quando disponibilizada essa modalidade pela UBER, a taxa de serviço será calculada com base no preço fixado pela UBER.*

*Essa "possibilidade negocial" encerra uma falácia em si que pressupõe um prejuízo exclusivamente ao motorista.*

*Ademais, há de se ter em conta que, se autorizado o pagamento em dinheiro, o motorista não fará o "pagamento" pela intermediação digital. É a própria UBER que, na medida em que já se apropriou da totalidade do fruto do trabalho prestado pelo motorista em outros serviços, fará a retenção da "taxa de serviços", valendo-se de suas próprias razões.*

*Qual o contratado que tem acesso ao patrimônio do contratante/prestador para destacar desse patrimônio o valor que entende devido, senão a UBER?*

*Essa "compensação" somente é possível porque a integralidade do fruto do trabalho do motorista é entregue a UBER, o que, aliado a fixação do preço pelo tomador (e não pelo prestador autônomo), indica que a onerosidade característica da prestação*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 59**

*de serviços autônomo não está presente.*

*Sendo o preço calculado e fixado pela UBER sem qualquer interferência da Erica, a motorista autora, não se vislumbra qualquer possibilidade de concorrência entre os motoristas que ofertam o mesmo produto no mercado a partir do preço e tampouco de eventual diferencial de qualidade dos serviços, pois a escolha do motorista que irá atender ao cliente é feita, como já visto, por critérios de geolocalização, de forma que não é possível que o motorista fidelize o passageiro.*

*A competição de que se tem notícia nos autos é a que a UBER estimula entre os motoristas para que trabalhem mais e mais, evidenciada por mensagens tais como "você cancelou mais corridas que a maioria dos parceiros nos últimos 7 dias. Complete mais viagens para ganhar mais! Veja seus e-mails com dicas" (ID. 8b9b923 - Pág. 3) ao mesmo tempo em que impede que os motoristas apresentem preços e condições diferentes de serviços e fidelize diretamente o cliente, pois preço e condições são rigidamente fixadas pela ré.*

*Por outro lado, a prova dos autos evidencia um ajuste de preço entre UBER e "usuário passageiro", a critério exclusivo da UBER sem oitiva ou anuência da Erica, a motorista, que resultou em expressivo prejuízo, conforme demonstram os documentos de ID. 948ab27 - Pág. 2 e ID. 948ab27 - Pág. 67.*

*Importa esclarecer a situação comprovada:*

*Erica conduziu um passageiro da Rua Xavier da Silveira para a*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 60**

*Ladeira da Glória, em viagem com duração de 18min14s percorrendo 11,33km, tendo sido fixado o preço de R\$ 22,86, acrescido do preço dinâmico de R\$ 4,57. O passageiro fez uma reclamação, acolhida pela UBER, que reduziu, a seu exclusivo critério R\$ 15,22 do preço do transporte e, por fim, cobrou a taxa UBER sobre o valor do preço acrescido do preço dinâmico no importe de R\$ 6,86, restando para a Erica, pelo trabalho, R\$ 5,35.*

*Erica não se apropriou dos frutos de seu trabalho, que é rotineiramente entregue a UBER; não teve oportunidade de negociar o preço do trabalho com o passageiro e tampouco teve a oportunidade de gerir a insatisfação.*

*Aquele que recebeu os frutos do trabalho da Erica foi a UBER, que deu razão ao passageiro e definiu a prestação do trabalho como ruim e, por fim, quem decidiu unilateralmente a remuneração da trabalhadora.*

*É nesse sentido que se posiciona a pesquisadora Ana Carolina Reis Paes Leme, em livro fruto de dissertação de mestrado junto a UFMG:*

*"a Uber consegue ser remunerada por todos os componentes da equação do seu sistema produtivo: é paga pelo cliente e pelo motorista. Ambos e a própria sociedade exercem trabalho gratuito à Uber. O cliente, porque desempenha parcela importante do poder diretivo, ao avaliar o serviço e o motorista; avaliação esta que resulta em advertências, suspensões e até*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 61**

*extinção do contrato de trabalho digital por iniciativa unilateral da Uber, que impede que o trabalhador faça login no aplicativo. O motorista, pelo seu tempo à disposição e por atrair novos trabalhadores para ingressar no leilão de oferta de serviços de transporte pelo menor preço. E a comunidade, por fazer pressão política para barrar qualquer esforço regulatório do Estado" (LEME, Ana Carolina Reis Paes. Da Máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça dos motoristas da Uber pela via dos Direitos. São Paulo: Ltr, 2019. p. 88).*

*A partir dessa passagem da história da Erica com a Uber, é possível inferir que não era Erica quem fixava ou geria os frutos do trabalho prestado. Por outro lado, evidencia-se o óbvio: é a UBER quem faz a gestão das reclamações dos passageiros, inclusive reclamação sobre o próprio motorista, exercendo unilateralmente seu poder diretivo e sancionatório de acordo com sua exclusiva deliberação ou mediante critérios inseridos nos comandos automatizados.*

*Constato que não está presente a determinação comercial entre o motorista e o passageiro, prestador de serviços e usuário. Constato, também, que a definição e manipulação do preço exclusivamente pela UBER impede qualquer influência sobre o preço que pudesse advir da concorrência de outros motoristas que ofertam o mesmo produto ou serviço no mercado, como é o caráter do pagamento ao prestador de serviços autônomo pelo tomador.*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 62**

*Não há negociação entre motoristas e a UBER, que fixa unilateralmente o preço do transporte e a porcentagem desse preço que lhe cabe.*

*Por outro lado, as características do salário estão presentes: a) essencialidade, sendo o contrato de trabalho oneroso, sem salário não há contrato de trabalho - o motorista é remunerado por produção; b) reciprocidade, já que se justifica o pagamento pelo tomador quando há atuação em seu favor; c) sucessividade, pois há uma relação jurídica que se prolonga no tempo; d) periodicidade, em intervalos curtos - semanais, dada a sucessividade, para que o trabalhador provenha a si e a sua família; e) determinação heterônoma, que, no caso do Uber, deixa de ser heterônoma e passa a ser unilateral.*

*Quanto a forma de pagamento, observa-se a importância desse elemento para exercer controle, direção, gestão sobre o trabalhador, influenciando sua suposta gestão sobre seu tempo e capacidade para o trabalho. Nesse sentido, importantes considerações são trazidas pela pesquisadora Viviane Vidigal:*

*O processo é combinado com o sistema de pagamento por peça. Uma tentativa de inculcar nos trabalhadores os imperativos de gestão. O controle vai além da supervisão dos trabalhadores, o controle está relacionado à superação de resistência do trabalhador. (...) Isso gera ar de falsa de liberdade, de falsa autonomia, ou melhor de liberdade controlada, necessários nos dias atuais. Na passagem da sociedade da*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 63**

*disciplina de Foucault para a sociedade do controle de Deleuze, foi preciso criar um ambiente sedutor de liberdade, um meio positivo (CHAVES JUNIOR, 2017). Byung-Chul Han, ressalta que "psicopolítica" neoliberal precisou descobrir formas cada vez mais refinadas de exploração.*

*A remuneração desses motoristas reedita formas antigas de trabalho. No "O Capital" (Marx, 1982, Livro I, tomo II) pode-se encontrar pistas preciosas para entender tanto a dialética do trabalho, quanto da problematização do salário por peça, a remuneração do trabalhador depende não de sua jornada, mas de sua produção. No século XIX, Marx já assinalava a tendência a uma opacidade ainda maior das relações entre capital e trabalho através desse tipo de pagamento. A passagem do salário por tempo para o salário por peça materializa uma transferência do controle sobre o trabalho da gerência do tempo e produtividade para o próprio trabalhador. Marx explica que ao remunerar não pelo tempo, mas pela quantidade produzida, favorece um aumento tanto da extensão do tempo de trabalho como de sua intensidade:*

*[...] Dado o salário por peça, é naturalmente do interesse pessoal do trabalhador aplicar sua força de trabalho o mais intensamente possível, o que facilita ao capitalista elevar o grau normal de intensidade. Do mesmo modo, é interesse pessoal do trabalhador prolongar a jornada de trabalho, pois com isso sobe seu salário diário ou semanal. (MARX, p. 141).*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 64**

*A variação na remuneração é então de inteira responsabilidade do trabalhador, quanto melhor seu desempenho e quanto mais trabalhar, maior é a remuneração. Tal desempenho envolve suas capacidades e a transferência do controle sobre a produção, ou seja, a colaboração do trabalhador com o aumento da produtividade. Essa inversão no controle é vista como liberdade para o trabalhador:*

*Com salário por tempo prevalece com poucas exceções salário igual para as mesmas funções, enquanto com salário por peça, ainda que o preço do tempo de trabalho seja medido por determinado quantum de produtos, o salário diário ou semanal, ao contrário, varia com a diferenciação individual dos trabalhadores, dos quais um fornece apenas o mínimo do produto num período dado, o outro a média e o terceiro mais do que a média. Quanto à receita real aparecem aqui, portanto, grandes diferenças conforme a habilidade, força, energia, persistência etc. dos trabalhadores individuais. (...) a maior liberdade que o salário por peça oferece à individualidade tende a desenvolver, por um lado, a individualidade, e com ela o sentimento de liberdade, a independência e autocontrole dos trabalhadores;(Marx, p. 142)*

*(CASTRO, Viviane Vidigal) As ilusões da uberização do trabalho: um estudo à luz da experiência de motoristas uber.. In: 44º Encontro Anual da ANPOCS, 2020. Anais do 44º Encontro Anual da ANPOCS.)*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 65**

*Concluo, portanto, que a força de trabalho da Erica e o produto desse trabalho não permaneciam em seu domínio, sendo entregue à UBER. O correto nome jurídico para o pagamento feito pela Uber ao motorista é salário por obra ou serviço, que tal como as comissões, são modalidade de salário variável constituído por um percentual sobre o valor do resultado da atividade executada.*

*Da subordinação jurídica subjetiva clássica por meios telemáticos e informatizados de comando: subordinação algorítmica.*

*A subordinação jurídica é o coração do contrato de trabalho, elemento fático jurídico sem o qual o vínculo de emprego não sobrevive.*

*A trabalhadora Erica sente que a UBER observava a forma como era realizado o seu trabalho como motorista; que a incentivava a permanecer conectada ao aplicativo; controlava o número de corridas canceladas; que era advertida caso não cumprisse à risca as orientações da empresa e, por fim, poderia ser dispensada, como o foi, em razão da elevada taxa de cancelamento e do questionamento quanto ao ajuste de preço de uma corrida.*

*Para a UBER, os motoristas são prestadores autônomos de serviços de transporte que contratam a intermediação digital que os conecta ao usuário passageiro, sendo que todas as orientações contidas no TERMO E CONDIÇÕES GERAIS DOS*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 66**

*SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL e ADENDO DO MOTORISTA visam a garantir segurança e satisfação dos clientes - motoristas e passageiros - com os serviços por si prestados.*

*A controvérsia está assim posta: o trabalho indubitavelmente realizado pela Erica seguia aos comandos tais da UBER - a plataforma que detêm o algoritmo - capaz de caracterizar a subordinação jurídica ou era livremente realizados pela Erica, que se autogeria, conduzindo uma atividade de natureza econômica própria?*

*A subordinação, como conceito estruturante do vínculo de emprego, por ser de natureza instrumental, traz consigo a maleabilidade da vida e acompanha a construção e a evolução da sociedade, observando-se tendências expansionistas e reducionistas ao longo do tempo, capitaneados pela doutrina e pela jurisprudência e, então, albergado pela lei.*

*A concepção clássica de subordinação compreendida como feixe e intensidade de ordens dadas ao trabalhador orientadoras da forma de realização do trabalho atende, inicialmente, aos operários, que são os primeiros trabalhadores protegidos pelo Direito do Trabalho, tendo ocorrido, progressivamente, uma ampliação do conceito para incluir os trabalhadores em domicílio - inicialmente pela jurisprudência e então, pela lei -, os trabalhadores intelectuais e os altos empregados.*

*Explica Lorena Porto:*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 67**

*"No processo de ampliação, destaca-se a abrangência de determinadas categorias de obreiros, que antes eram excluídas do âmbito do Direito do Trabalho ou cuja inclusão era bastante controvertida (como os trabalhadores em domicílio, os altos empregados e os trabalhadores intelectuais). Nesse contexto, assumiu grande importância a formulação de novos conceitos e fortalecimento de conceitos antigos, que têm em comum o objetivo de ampliar o campo de abrangências das normas justralhistas. Refiro-me à subordinação objetiva, à dependência econômica, à potencialidade do poder empregatício, à assunção dos riscos do empreendimento, ao fortalecimento do princípio da primazia da realidade, entre outros.*

*A jurisprudência, estimulada pela doutrina, passa a aplicar esses critérios, notadamente por meio da técnica do 'conjunto de indícios' para a identificação da subordinação no caso concreto, o que contribuiu notavelmente para a ampliação do conceito. Em alguns países, o legislador acabou intervindo e contribuiu para essa expansão." (Porto, Lorena Vasconcelos. A subordinação no contrato de trabalho: uma releitura necessária. São Paulo: LTr, 2009, p. 48)*

*Ao conceito clássico de subordinação agrega-se a dimensão da subordinação objetiva, caracterizada pela realização de funções em adequação do trabalhador aos objetivos empresariais e a subordinação estrutural, indicada pela inserção do trabalhador no ambiente, estrutura, cultura empresariais, cumprindo o*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 68**

*trabalhador um papel na empresa e partindo-se da ideia de que é estrutural ao capitalismo da organização da empresa, na medida em que o trabalhador está integrado à organização produtiva alheia por não possuir uma organização produtiva própria.*

*A lei 12.551/2011 vem como contribuição do legislador pátrio à expansão do conceito de subordinação para equiparar "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 uso de tecnologia que permite a comunicação à distância entre serviços de informática por meio de redes de telecomunicações propicia tanto o envio das ordens ao trabalhador orientadoras da forma de realização do trabalho quanto a fiscalização do local e da forma do desenvolvimento da atividade, mediante o uso de, por exemplo, ferramentas de geolocalização, capazes de precisar a localização e velocidade de cada veículo da frota.*

*Permitem, também, registrar, armazenar e tratar todos os dados da prestação de serviços captados pelo aplicativo da plataforma, com uma capacidade de memória, controle e precisão que nenhum chefe pessoalmente é capaz de ter e sem a necessidade do envio de qualquer relatório. E mais, esse grande conjunto de dados tratados sobre os motoristas, passageiros,*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 69**

*trajetos, horários, preços, aceitações, cancelamentos, acessos, avaliações, não só propicia ampla exploração econômica dos próprios dados captados e tratados, como permite disparar comunicações, comandos e condutas de parte da ré, em grande parte automatizada nos comandos algorítmicos, como também mediante a intervenção humana, que consubstanciam seu alargado poder de gerenciamento não só da atividade de cada motorista, como de toda a atividade de transporte por ela promovida.*

*Mediante a associação dessa capacidade altamente controladora dos meios digitais, com rígidas regras que predeterminam toda a estrutura da prestação laboral e especialmente com estratégias de indução de conduta mediante o uso simultâneo de prêmios (majorações de preço, nudges, mensagens de incentivo, fomento de expectativas de ganho) e sanções (mensagens de admoestação, manipulação do medo mediante ameaças veladas ou concretização de suspensões, restrições ou mesmo cancelamento do credenciamento e outras sanções difusas) - a conhecida metodologia carrots and sticks - permite-se obter um grau de fiscalização, controle e comando da prestação de serviços, tão ou mais intenso e eficiente que aquele exercido de modo presencial.*

*É esse poder controlador, fiscalizador e de comando que permite à ré exercer uma atividade contando com prestação de trabalho humano altamente estabilizada e controlada, mesmo em uma organização baseada no trabalho sob demanda em regime de*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 70**

*crowdworking (contratação individualizada de trabalhos de uma grande massa de trabalhadores disponíveis).*

*Desta forma, a ausência de um chefe com olhos postos sobre o trabalhador da fábrica a lhe dar ordens e a fiscalizar o modo de realizar as atividades determinadas pode ser substituído por meios telemáticos de controle sem prejuízo ao conceito de subordinação. Ao revés de mitigado, aqui, o poder de controle, fiscalização e comando é, no essencial, potencializado exponencialmente.*

*Neste sentido, afirma Ana Carolina Paes Leme que "a Uber faz controle por programação neo-fordista, trocando a máquina pela nuvem". Os motoristas, portanto, fazem "parte da engrenagem, comandados por uma espécie de esteira digital"(LEME, Ana Carolina Reis Paes. Da Máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça dos motoristas da Uber pela via dos Direitos. São Paulo: Ltr, 2019. p. 90).*

*No que tange à intensidade dessas ordens é que a doutrina contribui agregando o conceito de controle por programação, explicado pelo Prof. Rodrigo de Lacerda Carelli apoiado na obra de Alain Supiot:*

*"Enquanto o taylorismo/fordismo centrava-se na subordinação do trabalhador a uma racionalidade que lhe restava exterior, agora o foco está na sua programação, pela apresentação de metas, regras e medida dos resultados do trabalho por meio de indicadores estatísticos. É importante, no entanto, que o sujeito*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 71**

*se aproprie desta avaliação para reagir positivamente à lacuna que ela revela entre sua performance e seus objetivos. (SUPIOT, Alain. La gouvernance par les nombres. Paris: Fayard, 2015, p. 257)*

(...)

*No novo regime, a organização do trabalho - e consequentemente o seu controle - apresenta-se de forma diferente: é a programação por comandos. Restitui-se ao trabalhador certa esfera de autonomia na realização da prestação. (Ob. Cit, p. 354.)*

*Esta é a direção por objetivos. A partir da programação, da estipulação de regras e comandos preordenados e mutáveis pelo seu programador, ao trabalhador é incumbida a capacidade de reagir em tempo real aos sinais que lhe são emitidos para realizar os objetivos assinalados pelo programa. (Ob. Cit., p. 355.) Os trabalhadores, nesse novo modelo, devem estar mobilizados e disponíveis à realização dos objetivos que lhe são consignados.*

(...)

*Neste ponto encontramos uma contradição própria do novo modelo: ao mesmo tempo em que acena para a entrega de parcela de autonomia ao trabalhador, essa liberdade é impedida pela programação, pela só e mera existência do algoritmo.*

(...)



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 72**

*Supiot nos traz interessante caso julgado pela Cour de cassation francesa que demonstra como isso se dá na gestão por programação. Pela participação em um reality show televisivo que se chamava "Île de la tentation", no qual casais passavam doze dias em uma ilha participando de atividades recreativas com pessoas solteiras, passando por testes de "fidelidade", cada pessoa recebeu 1500 euros. A questão chegou à Justiça francesa porque vários participantes demandaram à Justiça o reconhecimento de vínculo empregatício com a produtora do programa. A Corte de Cassação por fim reconheceu a condição de empregados, porque estes "deveriam seguir as regras do programa definidas unilateralmente pelo produtor, que eles [os trabalhadores] eram orientados a partir da análise de sua conduta, (...) e estipulava-se que toda infração às obrigações contratuais poderia ser sancionada com a sua dispensa". A corte considerou que "a prestação dos participantes à emissão televisiva tinha por finalidade a produção de um bem com valor econômico." (SUPIOT, Alain. Ob. Cit, p. 353-354) Conforme Supiot, a grande novidade do julgado foi o reconhecimento das mutações (ou deslocamento de sentido) que a direção por objetivos imprime à subordinação, truncando-se a ficção do trabalho-mercadoria pela noção de liberdade programada. Assim, a autonomia concedida é uma "autonomia na subordinação". Os trabalhadores não devem seguir mais ordens, mas sim a "regras do programa". Uma vez programados, na prática os trabalhadores não agem livremente, mas exprimem "reações esperadas". (grifei) (Carelli, Rodrigo de Lacerda. O*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 73**

*caso Uber e o controle por programação: de carona para o Século XIX In: Tecnologias Disruptivas e a exploração do trabalho humano. Ana Carolina Paes Leme, Bruno Alves Rodrigues e José Eduardo de Resende Chaves Junior. São Paulo, LTR, p. 130-146).*

*Em resumo, o que a Uber faz é codificar o comportamento dos motoristas, por meio da programação do seu algoritmo, onde insere suas estratégias de gestão, sendo que referida programação fica armazenada em seu código-fonte, sendo alimentada pelo enorme volume de dados tratados, captados a cada instante da prestação de serviços. Realiza, pois, controle, fiscalização e comando por programação neo-fordista.*

*O conceito de subordinação, assim, torna-se mais sofisticado, mas não deixa de ser a forma pela qual se dá a organização do processo produtivo:*

*"O comando, o controle, a supervisão e a vigilância se condensaram e ficaram ocultos dentro da própria plataforma de prestação dos serviços. Nesse prisma, a ausência de comandos pessoais exteriorizados pela figura de um preposto gera a falsa impressão de que o trabalhador goza de plena autonomia e liberdade de "trabalhar quando e como quiser". No entanto, muito pelo contrário, a autonomia do motorista está condicionada aos parâmetros previamente especificados e inseridos na plataforma eletrônica. A contradição é facilmente identificada: ao mesmo tempo em que sinaliza a entrega de*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 74**

*parcela de autonomia ao trabalhador, essa liberdade é impedida pela própria programação, que obsta a tomada de decisão pelo trabalhador. O algoritmo é o empregador dentro do aplicativo, no smartphone plugado no painel do condutor, sinalizando o tempo todo para que ele siga os seus comandos." (LEME, Ana Carolina Reis Paes. Da Máquina à nuvem: caminhos para o acesso à justiça dos motoristas da Uber pela via dos Direitos. São Paulo: Ltr, 2019. p. 97).*

*Assim, qualquer trabalhador que está integrado à organização produtiva de outrem - que a detêm e organiza, por não ser possuidor de sua própria organização produtiva - recebendo ordens ou programações, ainda que por meio telemático, é objeto de proteção pelo Direito do Trabalho na medida em que é estrutural ao próprio capitalismo a organização da empresa.*

*A análise do TERMO E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL e ADENDO DE MOTORISTA permite extrair alguns dos programas que devem ser seguidos pelos motoristas, como a Erica, sob pena de serem suspensos ou bloqueados em definitivo.*

*"2.2. Prestação de Serviços de Transporte. Quando o Aplicativo de Motorista estiver ativo, as solicitações de Usuários(as) para Serviços de Transporte poderão aparecer ao(à) Motorista por meio do Aplicativo de Motorista se o(a) Motorista estiver disponível e na região do(a) Usuário(a). Se o(a) Motorista aceitar a solicitação do(a) Usuário(a) para Serviços de Transporte, os*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 75**

*Serviços da Uber disponibilizarão determinadas informações de Usuário(a) ao(à) Motorista por meio do aplicativo de Motorista, inclusive o primeiro nome do(a) Usuário(a) e o local de partida. Para aumentar o nível de satisfação do(a) Usuário(a) em relação ao aplicativo móvel Uber e em relação aos Serviços de Transporte do(a) Motorista, recomenda-se que o(a) Motorista espere ao menos 10 (dez) minutos para que o(a) Usuário(a) compareça ao local solicitado para a partida. O(A) motorista obterá destino do(a) Usuário(a), tanto pessoalmente como por meio do Aplicativo de Motorista, na hipótese do(a) Usuário(a) optar por inserir o destino no aplicativo móvel Uber. (...)"*

*"2.4. Relacionamento do(a) Cliente com a Uber. O(A) Cliente reconhece e concorda que a disponibilização do Aplicativo de Motorista e dos Serviços da Uber ao(à) Cliente pela Uber cria uma relação jurídica e comercial direta entre a Uber e o(a) Cliente. A Uber não administra, nem controla, nem será considerada administradora ou controladora do(a) Cliente ou seus(suas) Motoristas (quando aplicável) de forma geral ou em relação ao cumprimento dos termos deste Contrato especificamente, incluindo o que diz respeito à operação do negócio do(a) Cliente, à prestação de Serviços de Transporte, os atos ou omissões do(as) Motoristas, ou a operação e manutenção de qualquer Veículo. O(A) Cliente e seus(suas) Motoristas detêm o direito exclusivo de determinar quando e por quanto tempo cada um(a) deles(as) utilizará o Aplicativo de Motorista ou Serviços da Uber. O(A) Cliente e seus(suas)*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 76**

*Motoristas manterão a faculdade, através do Aplicativo de Motorista, de aceitar, recusar ou ignorar a solicitação de um(a) Usuário para Serviços de Transporte através dos Serviços da Uber, ou cancelar um pedido aceito para Serviços de Transporte, através do Aplicativo de Motorista, sujeito às políticas de cancelamento da Uber vigentes na ocasião. O(A) Cliente não irá, e assegurará que seus(suas) Motoristas (quando aplicável) não irão: (a) exibir nomes, logotipos ou cores da Uber ou de quaisquer de suas Afiliadas em nenhum veículo(s); (b) usar um uniforme ou qualquer outra peça de vestuário que apresente os nomes, logotipos o cores da Uber ou de qualquer uma de suas Afiliadas. O supramencionado não se aplicará na hipótese do(a) Cliente e a Uber terem acordado de outra forma ou se assim for exigido por lei. O(A) Cliente reconhece e concorda que tem total liberdade para conduzir seu negócio independentemente e orientar seus (suas) Motoristas (quando aplicável), a seu critério, inclusive em relação à possibilidade de prestar serviços a qualquer momento para quaisquer terceiros (as) separadamente e aparte dos Serviços de Transporte. Para fins de clareza, o(a) Cliente entende que tem o pleno direito de prestar serviços de transporte aos seus atuais consumidores e usar outros serviços de aplicativos de software, além dos serviços da Uber. A Uber reserva o direito de, a qualquer momento, a seu exclusivo critério, desativar ou restringir o(a) Cliente ou qualquer Motorista de acessar ou utilizar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber caso ocorra uma violação do presente Contrato, violação do Adendo de Motorista,*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 77**

*difamação da Uber ou qualquer uma de suas Afiliadas por parte do(a) Cliente ou de qualquer Motorista (quando aplicável), qualquer ato ou omissão do(a) Cliente ou de qualquer Motorista (quando aplicável) que cause dano à marca, reputação ou negócios da Uber ou suas Afiliadas, conforme determinado pela Uber a seu exclusivo critério. A Uber também reserva o direito de desativar ou ainda restringir o(a) Cliente ou qualquer Motorista (quando aplicável) de acessar ou utilizar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber, por qualquer outra razão, a critério exclusivo e razoável da Uber".*

*O motorista deve se apresentar em um local determinado pela UBER para atender a um passageiro que não conhece e cujo nome apenas será disponibilizado após aceitar a corrida, devendo aguardar 10 minutos pelo passageiro. O motorista não pode utilizar qualquer indumentária que faça referência à marca UBER. O motorista deve se portar bem, ser profissional e cortês:*

*"3. Motoristas e Veículos*

*3.1. Requisitos do(a) Motorista. O(A) Cliente reconhece e concorda que cada Motorista sempre deverá: (a) possuir e manter (i) uma carteira de motorista válida com o nível adequado de certificação para operar o Veículo designado para tal Motorista, e (ii) todas as licenças, permissões, aprovações e autorizações aplicáveis ao(à) Cliente e/ou Motorista requeridas para a prestação dos Serviços de Transporte de passageiros a terceiros(as) no Território; (b) possuir um nível de formação,*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 78**

*treinamento e conhecimento apropriado e atualizado para prestar Serviços de Transporte de forma profissional com a devida competência, zelo e diligência; e (c) manter padrões elevados de profissionalismo, serviço e cortesia. O(A) Cliente reconhece e concorda que cada Motorista poderá ser submetido (a) a determinadas verificações de segurança e histórico de direção, de tempos em tempos, para que esse(a) Motorista esteja elegível a prestar, e permaneça elegível a prestar, Serviço de Transporte. O(A) Cliente reconhece e concorda que a Uber reserva o direito de, a qualquer momento e a seu exclusivo critério, desativar ou ainda restringir um(a) Motorista de acessar ou utilizar o Aplicativo de Motorista ou os Serviços da Uber caso o(a) Cliente ou referido Motorista deixe de cumprir os requisitos fixados no presente Contrato ou no Adendo de Motorista".*

*O motorista pode até cancelar uma corrida, desde que esteja disposto a se sujeitar às políticas de cancelamento estabelecidas pela UBER a seu critério exclusivo.*

*No entanto, como adverte a testemunha ouvida a rogo da UBER, não é aconselhável que o motorista faça sucessivos cancelamentos porque isso compromete o sistema, sob pena de sofrer uma desativação temporária: "que o motorista pode cancelar viagens já aceitas; que a plataforma existe para que seja o mais eficiente possível, se houver cancelamento de viagens de forma repetida e extrema (num curto período de tempo, de minutos, cerca de 10 cancelamentos), a plataforma entende que o motorista pode ter se enganado, e deixa ele "off*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 79**

*line" (mediante sugestão, perguntando ao motorista se não prefere permanecer "off line"), o fazendo para preservar a saúde da "plataforma";".*

*Para que a "plataforma seja o mais eficiente possível" é recomendável evitar cancelamentos, o que justifica o envio de mensagens alertando sobre a taxa de cancelamento (ID. e75ebd2 - Pág. 1), com a advertência de que isso poderia conduzir à desativação, como propõe a regra acima citada.*

*A propósito, a defesa admite que importa um reduzido número de cancelamentos para a eficiência da plataforma: "o bom funcionamento da plataforma depende de um encontro efetivo entre consumo e demanda. É com base neste equilíbrio que um motorista parceiro poderá encontrar um usuário no menor tempo possível, gerando, neste ciclo, satisfação a ambos".*

*E esclarece que: "É justamente em razão deste contexto que sucessivos cancelamentos geram a sobrecarga do sistema: se uma determinada viagem foi sugerida àquele parceiro, é porque ele tinha a melhor localização naquele momento; cancelando-a, ele aumenta o tempo de espera do usuário e faz com que outro parceiro, mais distante daquele ponto, venha a ser acionado; dependendo do tempo transcorrido entre o aceite e o cancelamento, será cobrada uma taxa do usuário, que, provavelmente, abrirá uma reclamação junto à equipe interna da demandada."*

*Na mesma linha, admite a defesa que uma alta taxa de*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 80**

*cancelamento tem por consequência o descredenciamento: "O descredenciamento por alta "taxa de cancelamento" é aplicável apenas para casos de mal-uso da plataforma, ou seja, quando o Motorista gera sobrecarga desnecessária à plataforma, prejudicando os outros Motoristas Parceiros e os passageiros da Plataforma, ou em casos de fraude."*

*A regra é: esteja disponível para anteder ao cliente, aguarde-o por 10 minutos, nunca permita que outro motorista dirija o carro utilizando o seu ID de motorista, utilize indumentária adequada e sem referência à marca UBER, seja profissional, cortês, gentil, dirija com cuidado e atenção, não cancele corridas aceitas, seja prudente em seus atos e palavras, não difame a UBER ou quaisquer de seus motoristas ou clientes. Se não seguir as regras, o que será avaliado exclusivamente pela UBER sem qualquer direito a contraditório, você poderá ser desativado ou ter seu acesso restringido. Você poderá ser desativado. Você poderá ser desativado. Você poderá ser desativado. Você poderá ser desativado.*

*A plataforma detém um algoritmo que é "um conjunto metódico de passos que pode ser usado na realização de cálculos, na resolução de problemas e na tomada de decisões" e é alimentado por pessoas humanas que o programam para tomar decisões, dentre as quais: advertir o motorista que faz sucessivos cancelamentos em prejuízo ao negócio - atender o passageiro o mais rapidamente possível e com qualidade. (HARARI, Yuval Noah. Homo Deus. Uma breve história do*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 81**

*amanhã. São Paulo: Companhia das Letras, 2016, p. 91.)*

*Este padrão "invisível" é muito mais controlador do que o capaz da fábrica. Importa nos familiarizarmos com o conceito de algoritmo trazido por matemáticos dada a importância que detêm no atual quadrante histórico para a interpretação e aplicação do conceito de subordinação:*

*"As plataformas são "alimentadas por dados, automatizadas e organizadas por meio de algoritmos" (VAN DIJCK; POELL, T.; DE WAAL, 2018). Segundo Kleinberg "pode-se pensar informalmente um algoritmo como um passo a passo, um conjunto de instruções, expressado em uma linguagem estilizada, para a resolução de um problema" (KLEINBERG, 2008. p. 1). Ele transforma "dados em resultados desejados" (GILLESPIE, 2018).*

*Os algoritmos, como qualquer outra tecnologia, são produzidos a partir do trabalho humano para empresas de tecnologia e ao mesmo tempo, "também são resultados das interações das pessoas comuns com esses algoritmos" (GROHMANN, 2020). É criado pelas empresas que constroem e determinam as regras do negócio. Ele que controla a relação laboral, aparece como executor da vontade e valores das empresas, um intermediário entre a plataforma e o trabalhador. Em tempos de arquitetura da informação (WURMAN, 1997) (e o controle está aí, na maneira como a informação é produzida e manipulada pela empresa), principalmente aquele que está sendo controlado, não enxerga a*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 82**

*peessoa do controlador, podendo portanto, compreender a técnica como neutra.*

*Mazzotti (2017) alerta que o algoritmo é considerado invisível, apesar de integrado em diversos aspectos do cotidiano das pessoas, torna-se uma caixa preta e é afastado do escrutínio do público, passando a ser encarado como um elemento natural. Isso gera ar de falsa liberdade, de falsa autonomia, ou melhor de liberdade controlada, necessários nos dias atuais. Portanto, é necessário o exercício de ressaltar que o algoritmo de neutro não tem nada. Para afastar o que Taina Bucher (2017) chama de imaginário algorítmico de neutralidade e objetividade. (CASTRO, Viviane Vidigal. As ilusões da uberização do trabalho: um estudo à luz da experiência de motoristas uber.. In: 44º Encontro Anual da ANPOCS, 2020. Anais do 44º Encontro Anual da ANPOCS.)*

*Neste cenário, vê-se claro que a Erica tem um chefe, como ela própria relata: "que a depoente não tinha um chefe, mas a plataforma contém "tópicos" que devem ser cumpridos; que a cada conduta que a plataforma julga inapropriada, o motorista tem a obrigação de enviar informações, resposta dada quando o patrono da ré perguntou se havia obrigação de envio de relatório".*

*Importa compreender, portanto, diferente do que fez o juiz de origem, a frase da Erica de que não tem um chefe no contexto da contemporaneidade, ou seja, retirada do contexto da fábrica e*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 83**

*da organização produtiva do tipo fordista/taylorista e inseri-la no contexto neo-fordista, da estrutura empresarial algorítmica e da organização do trabalho no curso da Revolução Digital, mediante a utilização de plataformas digitais que apropriam e organizam o trabalho em sistema de Crowdsourcing.*

*O chefe da Erica, ou seja, aquele que sintetiza todos os comandos inseridos pela ré, é o algoritmo!*

*E ainda lembrar que o algoritmo é nutrido por dados e elaborado para atingir resultados no interesse daquele que o detém, ou seja, a UBER. O algoritmo não é neutro. E, melhor elaborando, tendo a concluir que o chefe da Erica é o dono do algoritmo, a UBER.*

*E as regras devem ser cumpridas, a conduta deve ser retílinea, as palavras devem ser adequadas para que você, motorista, seja bem avaliado. Ou você poderá ser desativado. Você poderá ser desativado. Você poderá ser desativado. Você poderá ser desativado.*

*A tecnologia, nestes termos, induz o comportamento, predefinindo as condutas prováveis e, mais que isso, delimita antecipadamente o próprio uso da vontade livre pelo trabalhador, para que este haja estritamente segundo a vontade da empresa. O essencial do poder não é exercido contra a vontade do outro.*

*Ao contrário, o ápice do poder é obter e controlar a vontade alheia, para que o assujeitado antecipe a vontade do poderoso*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 84**

*como sua própria vontade. "O poder do poder consiste justamente no fato de induzir sem precisar ordenar expressivamente por meio de decisões e ações"(HAN, Byung-Chul. O que é poder. Petrópolis, Vozes, 2019, p. 33.)*

*Daí que a subordinação laboral, como relação de poder, se efetiva, muito mais que na emissão de ordens expressas, na obtenção silenciosa e eficiente da conduta desejada pelo poderoso, que é assumida pelo assujeitado da relação como se fosse a sua vontade. Como explicitado pelo magistrado Leonardo Wandelli em aula proferida no Curso Plataformas Digitais de Trabalho: Aspectos Materiais e Processuais, promovido pela ANAMATRA/ENAMATRA, em 26/10/2020:*

*O essencial do poder ocorre no silêncio. Se tudo está de acordo, se as expectativas de conduta do poderoso são atendidas voluntariamente pelo assujeitado, como se fosse a sua própria vontade, os objetivos do poderoso estão sendo alcançados e este não precisa interromper o silêncio para emitir uma ordem, uma sanção, ainda que positiva ou muito menos para dizer: "eu mando". Quando o poder precisa se mostrar como poder, ou emitir alguma ordem expressa, é porque algo já não deu certo. É o início de uma crise no poder. Portanto, as ordens expressas são exceções e muitas vezes o início de uma crise na relação de subordinação, não a sua essência.*

*Ainda, assim, como visto, uma série de elementos de usos comunicativos advertindo o cumprimento das regras e mesmo*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 85**

*acenando com sanções e premiações, é praticado pela ré.*

*Sobre a fiscalização da atividade e avaliação, dizem os TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL:*

*"2.6. Avaliação*

*2.6.1. O(A) Cliente reconhece e concorda que: (i) após prestar Serviços de Transporte, o aplicativo móvel da Uber solicitará ao (à) Usuário(a) que faça uma avaliação desse Serviço de Transporte, do(a) Motorista e, opcionalmente, comente esse Serviço de Transporte e o(a) Motorista; e (ii) após a prestação de Serviços de Transporte, o aplicativo solicitará ao(a) Motorista que faça uma avaliação do(a) Usuário e, opcionalmente, comente sobre esse(a) Usuário(a). O Cliente deverá instruir todos(as) os(as) Motoristas a fazerem avaliações e comentários de boa-fé.*

*2.6.2. O(A) Cliente reconhece que a Uber deseja que os(as) Usuários(as) tenham acesso a serviços de alta qualidade por meio do aplicativo móvel da Uber. Para continuar a receber acesso ao Aplicativo de Motorista e aos Serviços da Uber, o(a) Motorista reconhece que precisará manter uma avaliação média dada pelos(as) Usuários(as), que exceda a avaliação média mínima aceitável pela Uber para o Território, conforme for atualizada pela Uber, a qualquer momento e a seu exclusivo critério ("Avaliação Média Mínima"). Caso a média de avaliação do(a) Motorista fique abaixo da Avaliação Média Mínima, a Uber*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 86**

*notificará o(a) Cliente poderá dar ao(à) Motorista, a critério da Uber, um prazo limitado para que eleve sua média de avaliação para acima da Avaliação Média Mínima. Caso o(a) Motorista não eleve sua média de avaliação acima da Avaliação Média Mínima no prazo que lhe foi concedido (se for o caso), a Uber poderá desativar o acesso desse(a) Motorista ao Aplicativo de Motorista e aos Serviços da Uber. Ademais, o(a) Motorista reconhece e concorda que se o Motorista deixar reiteradamente de aceitar solicitações de Usuário(a) para Serviços de Transporte enquanto o(a) Motorista estiver conectado(a) ao Aplicativo de Motorista isso cria uma experiência negativa para os(as) Usuários do Aplicativo móvel Uber. Assim sendo, o(a) Cliente concorda e assegura que, caso um(a) Motorista não deseje aceitar solicitações de Usuários para Serviços de Transporte por um período de tempo, esse(a) Motorista deverá se desconectar do Aplicativo de Motorista.*

*2.8. Serviços Baseados em Localização. O(A) Cliente reconhece e concorda que todas as informações de geolocalização do(a) Motorista devem ser fornecidas aos Serviços da Uber através de um Dispositivo para a prestação dos Serviços de Transporte. O (A) Cliente reconhece e concorda, e deverá informar e obter o consentimento de cada motorista (quando aplicável), que: (a) As informações de geolocalização do(a) Motorista serão monitoradas e acompanhadas pelos serviços da Uber quando o (a) Motorista estiver conectado(a) ao Aplicativo de Motorista e disponível para receber solicitações de Serviços de Transporte,*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 87**

*ou quando o(a) Motorista estiver prestando Serviços de Transporte; e (b) a localização aproximada do Veículo de Motorista será exibida para o(a) Usuário(a) antes e durante a prestação de Serviços de Transporte para esse(a) Usuário(a). Além disso, a Uber poderá monitorar, acompanhar e compartilhar as informações de geolocalização do(a) Motorista obtidas pelo Aplicativo de Motorista e pelo Dispositivo por razões de segurança, técnicas, de marketing e comerciais, inclusive para disponibilizar e aprimorar produtos e serviços da Uber".*

*O monitoramento das informações de geolocalização permite o controle, em tempo real, das atividades do motorista, assim como permite que a plataforma "entenda", para utilizar o termo da testemunha ouvida nesses autos, ou o algoritmo tome a decisão de enviar mensagens ao motorista ou não envie qualquer mensagem, a partir das informações que lhe são repassadas para processamento, resolução de problema e tomada de decisão, no interesse da "saúde da plataforma", ou melhor, da satisfação da missão da UBER - "oferecer, ao simples toque de um botão, uma opção de mobilidade acessível e eficiente"- incentivando o motorista a seguir "on line", ativo, aceitando corridas, quaisquer que sejam as suas condições físicas e emocionais do trabalhador.*

*O monitoramento das informações de geolocalização permite o controle, em tempo real, das atividades do motorista, assim como permite que a plataforma "entenda", para utilizar o termo*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 88**

*da testemunha ouvida nesses autos, ou o algoritmo tome a decisão de enviar mensagens ao motorista ou não envie qualquer mensagem, a partir das informações que lhe são repassadas para processamento, resolução de problema e tomada de decisão, no interesse da "saúde da plataforma", ou melhor, da satisfação da missão da UBER - "oferecer, ao simples toque de um botão, uma opção de mobilidade acessível e eficiente" - incentivando o motorista a seguir "on line", ativo, aceitando corridas, quaisquer que sejam as suas condições físicas e emocionais do trabalhador.*

*O envio das mensagens de "incentivo" está demonstrado nos documentos de ID. 6e1337c, onde se lê: "Você está apenas a 8 minutos de dirigir para ganhar 2 horas. Você quer mesmo ficar offline?". "Chegue a 10 viagens. Você está a 5 viagens de fazer 10 viagens hoje. Você quer mesmo ficar offline?". "Tem certeza? Se ficar offline, você deixará de ganhar."*

*Manifestando-se sobre esses documentos, diz a defesa: "Trata-se de mensagens de texto, não anexadas com as respectivas e necessárias atas notariais, cujos destinatários foram "cortados". Não é possível saber se as mensagens foram de fato encaminhadas à Reclamante. Estes documentos não fazem prova de subordinação e, tampouco, de controle da 1ª Reclamada, haja vista que nenhum deles contém obrigações, e, portanto, não comprovam a tese obreira de existência de vínculo."*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 89**

*Não há, portanto, impugnação específica ao conteúdo dessas ou de outras mensagens anexadas à inicial, que servem para provar que a ferramenta de geolocalização é utilizada para fiscalizar o tempo e modo do desenvolvimento da atividade do motorista e o algoritmo, a partir desses dados processados, toma a decisão de enviar mensagens ao motorista para que ele siga "online" ou advertindo-o quanto à taxa de cancelamento.*

*As mensagens disparadas ao motorista são agregadas ao programa e às regras pré-definidas condicionando o comportamento do motorista e restringindo sua liberdade.*

*A defesa interpreta "que a 1ª Reclamada não realiza qualquer tipo de avaliação do desempenho da Reclamante, cabendo tal avaliação apenas e tão somente ao seu cliente, o Usuário (passageiro)".*

*Contudo, admite que utiliza a avaliação para descredenciar motoristas mal avaliados pelo Usuário, assim como envia mensagens orientando o motorista sobre como melhorar seu desempenho e voltar a ter boa avaliação: "as mensagens e e-mails enviados pela Uber aos Motoristas Parceiros foram apenas e tão somente orientação para a melhoria do transporte prestado pela Reclamante aos Usuários, baseado em dicas de "Motoristas 5 Estrelas", bem avaliados, ou em melhores práticas para utilização da plataforma, não havendo, portanto, ordem ou obrigação para que a Reclamante, enquanto Motorista Parceiro, tivesse que adotar esta ou aquela conduta."*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 90**

*Sobre o tema Viviane Vidigal:*

*A avaliação baseada no feedback dos clientes constitui a principal ferramenta de que dispõe a Uber para manter seus motoristas sob constante controle e estrita submissão aos padrões impostos por ela.*

*O fato de os trabalhadores terem de se comportar conforme as diretrizes da empresa, esforçando-se para fazer do transporte uma experiência agradável para o usuário da Uber - o que se denomina por trabalho emocional -, é colocado como invisível pela estrutura posta.*

*CASTRO, Viviane Vidigal de. As ilusões da uberização: um estudo à luz da experiência de motoristas Uber. 2020. 1 recurso online (303 p.) Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP.*

*A defesa argumenta que a avaliação é bilateral e que poderia descredenciar usuários passageiros, na mesma medida. Não traz qualquer prova de que o faça, contudo.*

*Ao passo que ter a Erica se desviado das regras definidas unilateralmente pela UBER, fiscalizada por meio do algoritmo e das avaliações, cujo conteúdo foi analisado exclusivamente pela UBER a partir a oitiva de seus clientes passageiros, importou na rescisão do contrato, como está confesso:*

*"que a desativação da conta da reclamante deu-se por mau uso*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 91**

*da plataforma, não tendo a mesma seguido os termos de uso, mediante relatos reiterados os passageiros acerca de infrações de trânsito por conta da reclamante, a qual também se negou a fazer corridas com passageiros cadeirantes".*

*É irrelevante que não seja a UBER quem produz o conteúdo das avaliações na medida em que demanda de seu cliente usuário passageiro informações sobre a qualidade do serviço prestado, que insere tais dados no sistema para conhecimento, análise e deliberação, utilizando o exato mesmo fluxo de que se vale um prestador de serviços a terceiros ou um empregador quando colhe informações de clientes externos.*

*O que é relevante é que é a ré quem define os critérios para o uso do conteúdo das avaliações, assim como dos dados de geolocalização, para o exercício do poder disciplinar aplicando sanções, como a suspensão, aos trabalhadores, tal qual narrado pela testemunha ouvida a rogo da ré.*

*O contrato, aliás, reiteradamente prevê a desativação ou restrição de uso da plataforma aos motoristas que não cumprem as regras elaboradas exclusivamente pela UBER, que podem ser alteradas unilateralmente e ditadas pela UBER, o que se traduz, em direito, como poder diretivo - faculdade de ditar as regras - e poder disciplinar- capacidade de aplicar sanções.*

*O exercício de poder diretivo e disciplinar da UBER sobre ÉRICA está exaustivamente demonstrado como presente, característico e central na relação jurídica entre UBER e a*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 92**

*motorista Erica.*

*Da prova dos autos, extraio, em síntese:*

- a) As regras para o desenvolvimento da atividade de motorista estão rigidamente fixadas no contrato de adesão, reservando-se a UBER a alterá-las unilateralmente, em verdadeiro jus variandi;*
- b) As regras para o comportamento do motorista estão rigidamente fixadas no contrato de adesão;*
- c) Cada regra fixada está acompanhada da consequência pelo seu não cumprimento que é a suspensão temporária ou desativação, ou seja, a ruptura do contrato;*
- d) A UBER, pelo algoritmo, suspende temporariamente o motorista que faz sucessivos cancelamentos;*
- e) A ferramenta de geolocalização fiscaliza o tempo e o modo de realização da atividade de motorista;*
- f) A UBER, pelo algoritmo, decide pelo envio de mensagens para os motoristas para que não cessem o trabalho;*
- g) O algoritmo decide pelo envio de mensagens para o motorista para que o motorista reduza sua taxa de cancelamento;*
- h) A UBER adverte os motoristas de que sua taxa de avaliação está abaixo da "média" da região;*
- i) A UBER envia mensagens e e-mails com orientação sobre como melhorar sua avaliação;*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 93**

*j) O descumprimento das regras conduz a ruptura do contrato, após advertência e suspensão;*

*k) A UBER avalia unilateralmente e sem qualquer possibilidade de manifestação do motorista, decidindo a seu exclusivo critério, pela ruptura do contrato.*

*Outrossim, considero que o fato de o trabalhador concorrer com o seu veículo e arcar com os custos da manutenção do carro, que é a ferramenta para o seu trabalho, não o torna detentor dos meios de produção.*

*O motorista só tem a oferecer no mercado a sua força de trabalho. E a oferece a UBER que organiza, pelas inúmeras regras ditadas no contrato, as quais são fiscalizadas rigorosamente, a produção dos serviços de transporte que o usuário passageiro contrata com UBER.*

*O veículo, que acresce à prestação, é apenas uma das ferramentas de trabalho, mas está longe de ser o principal meio de produção ou de lhe assegurar qualquer domínio sobre a atividade econômica.*

*Os principais meios de produção da Uber estão na propriedade do aplicativo, na enorme estrutura de processamento de informações, sem a qual esse modelo de negócio seria inviável, nos vultosos investimentos em marketing e tecnologia e no domínio da base de clientes e dos dados captados.*

*Diante da magnitude desses ativos, que a ré controla*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 94**

*intensamente, cujo valor atinge estimativas de dezenas de bilhões de dólares, a mobilização dos veículos que a ré poderia fazer sob qualquer outra forma, é menos relevante. E, principalmente, a propriedade ou a locação do veículo pelo trabalhador não assegura a este qualquer domínio autônomo sobre a atividade, que não é possível sem aqueles meios mantidos pela ré. Note-se que sequer acesso à base de dados da sua clientela o motorista pode ter. Isto porque os clientes são da ré, não do motorista, como já destacado em tópico anterior.*

*Sobre a detenção dos meios de produção, explica Viviane Vidigal:*

*É curiosa como a propriedade dos meios de produção se revela neste caso. Os entrevistados citam expressamente dois meios de produção: o automóvel e o celular (smartphone). Não é necessário ter a propriedade legal de todos os meios de produção para se ter o controle do negócio. A Uber controla os termos do contrato de adesão, o preço da corrida, a escolha do passageiro, a permanência e exclusão do motorista da plataforma. A empresa controla todo processo de trabalho e de produção. As regras são determinadas pela empresa capitalista, a despeito de ela não possuir um único veículo. Standing (2019) afirma que a empresa não é proprietária dos principais meios de produção. Mas como valoramos o que é principal e o que é secundário?*

*Ao dizer que não é necessário ter a propriedade de todos os*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 95**

*meios de produção, para se ter o controle da relação, analisamos os meios de produção em conjunto, não apenas "o" meio de produção. Um trabalhador com um carro e um smartphone não é necessariamente um motorista Uber. Para além dos dois meios de produções citados pelos entrevistados, destacamos a existência de um terceiro meio de produção: o aplicativo/algoritmo. A empresa é proprietária legal do aplicativo e por ele domina a interface motorista-passageiro. Faz a mediação pelo aplicativo. Sem ele não há o contato com o passageiro. Ser detentora da tecnologia basta para controlar toda a relação. Para a empresa, não possuir todos os meios de produção é vantajoso, pois, o custo da produção abaixa, pois, não precisa mobilizar o investimento em automóveis e smartphones. Do ponto de vista do capitalista é uma situação benéfica que gera mais lucros. Já para o trabalhador, para quem os encargos e riscos são transferidos, significa ter custos.*

*A princípio, não parece haver um secundarismo do aplicativo em comparação ao automóvel, tendo em vista o controle da relação exercido por aquele, todavia, podemos alegar que na Uber, o meio de produção mais evidente é o automóvel. E não ter a propriedade do meio de produção mais evidente pode gerar consequências práticas. Ser dono do carro pode significar que o motorista pode se identificar mais facilmente como autônomo, se distanciando da ideia de empregado subordinado. E esse entendimento é encontrado também nos julgados do judiciário trabalhista: "o reclamante mostrou-se dono do seu trabalho e*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 96**

*também dos meios de produção (inclusive com veículo próprio), não havendo relação de subordinação jurídica com as Reclamadas" (BRASIL, 2017 a).*

*Nesse sentido, alertamos para o perigo de uma análise supérflua da propriedade do meio de produção mais aparente, feita de forma isolada. A mera propriedade do automóvel não gera autonomia. É necessária uma análise conjunta, pois o algoritmo é de propriedade da empresa, sendo a propriedade desse meio de produção suficiente para controlar todo o negócio e subordinar os trabalhadores às suas regras/sanções. (grifos nossos)*

*(CASTRO, Viviane Vidigal) As ilusões da uberização do trabalho: um estudo à luz da experiência de motoristas uber.. In: 44º Encontro Anual da ANPOCS, 2020. Anais do 44º Encontro Anual da ANPOCS.)*

*Nesta relação em que regras são ditadas, o cumprimento dessas regras é fiscalizado e punições são aplicadas, de advertências a suspensões, com ameaças de ruptura do contrato, não há espaço em autonomia. Erica está inserida na organização produtiva de outrem.*

*Peço licença para citar trecho da sentença inglesa acima referida:*

*"It seems to us that the respondents' general case and the written terms on which they rely do not correspond with the practical reality. the notion that uber in London is a mosaic of 30.000 small*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 97**

*businesses linked by a common platform is to our minds faintly ridiculous. in each case, the "business" consists of a man with a car seeking to make a living by driving it. Ms Bertram spoke of Uber assisting the drivers to "grow" their businesses, but no driver is in a position to do anything of the kind, unless growing his business simply means spending more hour at the wheel. Nor can Uber's function sensibly be characterised as supplying drivers with "leads". That suggests that the driver is put into contact with a possible passenger with whom he has the opportunity to negotiate and strike a bargain. But drivers do not and cannot negotiate with passengers (except to agree a reduction of the fare set by Uber). They are offered and accept trips strictly on Uber's terms."*

*"Parece-nos que o caso geral dos demandados e os termos escritos nos quais eles se baseiam não correspondem à realidade prática. A noção de que Uber em Londres é um mosaico de 30.000 pequenas empresas vinculadas por uma plataforma comum é um pouco ridícula para nossas mentes. Em cada caso, o "negócio" consiste em um homem com um carro que procura ganhar a vida dirigindo-o. o Sr. Bertram falou em ajudar os motoristas a "expandir" seus negócios, mas nenhum motorista está em posição de fazer algo desse tipo, a menos que expandir seus negócios signifique simplesmente passar mais horas no volante. A função da Uber também não pode ser caracterizada como fornecedora de "vanagens" aos motoristas. Isso sugere que o motorista é colocado em contato com um*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 98**

*possível passageiro com quem ele tem a oportunidade de negociar e fazer uma pechincha. Mas os motoristas não negociam e não podem negociar com os passageiros (exceto para concordar com uma redução da tarifa estabelecida pela Uber). Eles são oferecidos e aceitam viagens estritamente nos termos da Uber. (tradução livre)*

*Nós, aqui, respeitosamente, novamente concordamos.*

*Vale, na oportunidade, o registro de que, em 19/02/2021 - recentemente, portanto - a Suprema Corte do Reino Unido confirmou decisão de que os condutores da Uber devem ser considerados empregados, e não prestadores de serviço independentes, decisão que pode ser consultada, em sua integralidade: <https://www.supremecourt.uk/cases/uksc-2019-0029.html>.*

*Os elementos dos autos demonstram inequívoca subordinação de Erica a UBER caracterizada por feixe e intensidade de ordens dadas ao trabalhador orientadoras da forma de realização do trabalho por meios telemáticos (algoritmos) com rigorosa fiscalização do cumprimento das ordens característicos do poder diretivo com aplicação de sanções próprias do poder disciplinar.*

*A Recomendação nº 197 da Organização Internacional do Trabalho - OIT - relativa à Relação de Trabalho, com a valorização do Trabalho Decente -, determina o combate às relações de trabalho disfarçadas no contexto de outras relações que possam incluir o uso de formas de acordos contratuais que*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 99**

*escondam o verdadeiro status legal - como no caso sob exame, em que, por meio de um contrato cível de intermediação digital consubstanciado na adesão da autora aos "TERMOS E CONDIÇÕES GERAIS DOS SERVIÇOS DE INTERMEDIÇÃO DIGITAL" (ID 6850559) e ao "ADENDO DE MOTORISTA" (ID. 700a01c), pretendeu-se mascarar um vínculo empregatício.*

*Conclusão*

***Por todo o exposto, verificando-se na prova dos autos a presença de todos os elementos da relação de emprego, impõe-se o reconhecimento da formação de vínculo entre a Erica e a Uber, provejo o recurso, para reconhecer e declarar a relação de emprego.***

***Em sentido análogo, acórdão deste Regional e desta E. 7ª Turma, da lavra do Exmo. Desembargador Rogério Lucas Martins, publicado em 14/04/2021, do qual consta a seguinte ementa:***

***UBER. PRINCÍPIO DA PRIMAZIA DA REALIDADE. EXISTÊNCIA DE VÍNCULO EMPREGATÍCIO. Restando caracterizado pelos elementos dos autos que por meio da plataforma digital através da qual conecta os seus usuários a Ré controla o serviço realizado pelos motoristas por ela credenciados para a exploração da atividade econômica de transporte, não se revestindo a força de trabalho empenhada por tais trabalhadores das características de autonomia, impõe-se a declaração da existência da relação de emprego para todos os efeitos legais previstos na legislação***



ACÓRDÃO  
0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo

Fl. 100

*consolidada.*

(...)

*Diante do exposto, dou provimento para reconhecer o vínculo de emprego entre reclamante e reclamada, no período de 01/03/2016 a 10/06/2018, condenando a ré ao pagamento do aviso prévio (30 dias), 13º salário proporcional de 2016 (9/12), 13º salário integral de 2017, 13º salário proporcional de 2018 (06/12), férias integrais mais 1/3 dos períodos de 2016/2017 e 2017/2018, férias proporcionais mais 1/3 (04/12), FGTS com multa fundiária de todo o período contratual e multa do artigo 477, § 8º, da CLT.*

(...)

(Processo 0101291-19.2018.5.01.0015 (ROT). Recorrente: Erica Abade Rodrigues Recorrido: Uber do Brasil Tecnologia Ltda., Uber International B.v., Uber International Holding B.v. Relatora: Exma. Desembargadora Carina Rodrigues Bicalho, 7ª Turma, TRT da 1ª Região, 09/07/21)

Ainda, em sentido semelhante, decisão proferida pelo TRT da 15ª Região, voto de lavra do Exmo. Desembargador Dr. João Batista Martins César:

**TRABALHO POR MEIO DE PLATAFORMAS DIGITAIS (crowd economy, gig economy, freelance economy - economia sob demanda). VÍNCULO DE EMPREGO. POSSIBILIDADE. ACORDO CELEBRADO NO DIA ANTERIOR À SESSÃO DE JULGAMENTO. NÃO HOMOLOGAÇÃO. JURIMETRIA. 1. As partes juntaram petição**



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 101**

*de acordo, em 19.04.21 (um dia antes desta sessão), às 18h15, requerendo a retirada do processo de pauta de julgamento para a homologação do ajuste. O pedido foi apresentado menos de 24 horas antes do horário da presente sessão, embora o prazo para o despacho seja de cinco dias (art. 226, I, CPC c/c art. 769, CLT). 2. Não há direito líquido e certo quanto à homologação do acordo no âmbito judicial, o qual deve ser apreciado pelo magistrado, nos termos da Súmula nº 418 do C. TST. 3. De breve análise superficial e estritamente processual, sem adentrar ao mérito da questão, verifica-se que o valor do acordo (R\$ 35.000,00) não é razoável, considerando o valor de remuneração apontada (R\$ 3.000,00), o tempo do contrato de trabalho (aproximadamente um ano) e os direitos incidentes à hipótese. 4. Ademais, consta do acordo a isenção tributária plena, embora haja obrigação de recolhimento (caput e inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213/1991; caput e inciso V do art. 9º do Decreto nº 3.048/1999; caput e inciso IV do art. 4º e art. 9º da IN RFB nº 971/2009, com redação dada pela IN RFB nº 1.453/2014). Logo, a pretensão das partes, tal como proposta, implica ofensa ao art. 104, II, do CC. 5. A estratégia da reclamada de celebrar acordo às vésperas da sessão de julgamento confere-lhe vantagem desproporcional porque assentada em contundente fraude trabalhista extremamente lucrativa, que envolve uma multidão de trabalhadores e é propositadamente camuflada pela aparente uniformidade jurisprudencial, que disfarça a existência de dissidência de entendimento quanto à matéria, aparentando que a*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 102**

*jurisprudência se unifica no sentido de admitir, a priori, que os fatos se configuram de modo uniforme em todos os processos (jurimetria). 6. Entretanto, o art. 7º do CPC assegura às partes "paridade de tratamento em relação ao exercício de direitos e faculdades processuais, aos meios de defesa, aos ônus, aos deveres e à aplicação de sanções processuais, competindo ao juiz zelar pelo efetivo contraditório". O contraditório deve, portanto, garantir a possibilidade de influenciar o julgador no momento da decisão. Nesse contexto, verifica-se a incompatibilidade entre a observância do princípio da cooperação e o abuso do direito processual caracterizado pela adoção dessa estratégia de manipulação da jurisprudência. 7. Reitere-se que não se está a desestimular ou desmerecer os meios consensuais de resolução dos conflitos, cuja adoção é estimulada pelo CPC. Trata-se de mecanismo capaz de produzir pacificação social de forma célere e eficaz, cuja adoção é incentivada pelo Poder Judiciário, que tem investido na mediação e na conciliação. Na hipótese, entretanto, é indispensável impedir o abuso de direito e a violação do princípio da paridade de armas (art. 7º do CC). 8. Mencione-se que no primeiro grau a reclamada não apresentou nenhuma proposta conciliatória, e, às vésperas da sessão de julgamento, faz acordo em valor de R\$ 35.000,00. 9. Mencione-se que o artigo 142 do CPC preceitua que: "Convencendo-se, pelas circunstâncias, de que autor e réu se serviram do processo para praticar ato simulado ou conseguir fim vedado por lei, o juiz proferirá decisão que impeça os objetivos das partes (...)". No*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 103**

*mesmo sentido o artigo 80 do mesmo código, ao considerar como litigante de má-fé aquele que usar do processo para conseguir objetivo ilegal. 10. Nesse contexto, indefere-se o pedido de retirada do processo de pauta e deixa-se de homologar o acordo apresentado pelos requerentes, por não preenchidos os requisitos formais do art. 104 do CC (objeto lícito, possível e determinado ou determinável) e verificado o abuso de direito e a violação do princípio da paridade de armas (art. 7º do CC) e com base no artigo 142 do CPC. TRABALHO POR MEIO DE PLATAFORMAS DIGITAIS (crowd economy, gig economy, freelance economy - economia sob demanda). VÍNCULO DE EMPREGO. 1. O reclamante afirmou, na inicial, que foi admitido pela reclamada, como motorista, com salário mensal médio de R\$ 3.000,00. Relatou que mantiveram dois contratos de trabalho: o primeiro de 10/08/2017 a 17/07/2018 e o segundo de 26/07/2019 a 24/09/2019. Sustentou a presença dos requisitos previstos no artigo 3º da CLT e postulou o reconhecimento da relação de emprego. 2. A reclamada alegou que a relação jurídica com os "motoristas parceiros" não é de emprego. 3. Ao admitir a prestação de serviços, a empresa atraiu o ônus de demonstrar fato impeditivo ao direito (artigo 818, I, da CLT), encargo do qual não se desincumbiu a contento. 4. O contrato oferecido pela plataforma ao passageiro evidencia que a natureza da atividade é de transporte. É cediço que o seu lucro não advém do aluguel pela utilização da plataforma, mas dos serviços de transporte de passageiros e cargas leves. 5. Para desenvolver o negócio que a transformou em uma das maiores*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 104**

*empresas do mundo, a UBER precisa manter à sua disposição um grande quantitativo de trabalhadores (crowd) aptos a executar a viagem contratada imediatamente após a formalização do contrato de transporte entre o passageiro e a empresa. Portanto, necessita que os motoristas estejam vinculados à atividade econômica que desenvolve, disponibilizando-lhe seu tempo e sob a sua direção, pois não há outro modo de apresentar-se ao mercado com presteza e agilidade no atendimento dos serviços de transporte que oferece nas 24 horas do dia, incluídos domingos e feriados. 6. Nesse contexto, diante do princípio da primazia da realidade, reconhece-se que a atividade preponderante da ré é o transporte de passageiros, independentemente do que conste formalmente do seu instrumento societário e dos contratos que induzem a ideia de que o motorista, objetivando aproximação com os clientes, celebrou contrato de aluguel da plataforma. 7. A respeito dos requisitos da relação de emprego, oportuno esclarecer alguns aspectos: a) a não-eventualidade diz respeito à continuidade, de modo intermitente ou contínuo, do labor prestado pelo trabalhador em favor da empresa; b) a CLT equipara os efeitos jurídicos da subordinação exercida por meios telemáticos e informatizados àquela empreendida por meios pessoais e diretos (parágrafo único do art. 6º); c) a liberdade quanto ao cumprimento da jornada de trabalho não é óbice ao reconhecimento do vínculo de emprego; d) a exclusividade não é requisito caracterizador da relação empregatícia. 8. O preposto da reclamada admitiu a existência*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 105**

*de restrição à autonomia do trabalhador com relação à forma de recebimento e ao veículo a ser utilizado ao afirmar que "em pagamentos em dinheiro, o motorista pode conceder descontos, mas não nos realizados via cartão de crédito; (...) o motorista tem a obrigação de indicar qual o veículo que será utilizado na plataforma; a exigência da UBER é que os veículos sejam posteriores ao ano de 2009". 9. A primeira testemunha da reclamada confirmou a grande ingerência da empresa nas atividades desenvolvidas pelos motoristas (subordinação), bem como a adoção de sistema de avaliação dos trabalhadores (poder disciplinar/subordinação) e os estímulos como o pagamento de bônus e prêmios, inclusive para aumentar o período de disponibilidade do trabalhador à empresa, 10. A segunda testemunha da reclamada confirmou que os trabalhadores não têm autonomia sobre os valores cobrados (subordinação); recebem bônus e/ou premiações e podem ser advertidos e até dispensados (poder diretivo / subordinação) se não se adequarem à política da empresa e insistirem em condutas que possam gerar prejuízos à plataforma (alteridade). 11. Da análise da prova dos autos, percebe-se que a subordinação se revela de várias formas: a) cobranças sofridas pelos motoristas, de modo a realizar o maior número possível de viagens; b) distribuição dos trabalhadores, pelo aplicativo, nas diversas áreas da cidade, de modo a atenderem regularmente maior número de clientes; c) os motoristas conhecem o destino da viagem apenas no seu início, nunca antes, o que esvazia a sua autonomia com relação à organização da atividade, já que o*



**ACÓRDÃO**  
**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 106**

*poder sobre a distribuição das viagens pertence à plataforma; d) a UBER fiscaliza a atuação dos condutores, por meio dos próprios usuários, que recebem mensagem para avaliação; e) a ré recebe reclamações dos clientes e aplica penalidades aos motoristas, exercendo poder disciplinar por meio de advertências, suspensões e desligamento da plataforma; f) as movimentações do trabalhador são monitoradas em tempo real, por meio de sistema operacional via satélite; g) o trabalhador não tem qualquer ingerência no preço final que é cobrado do cliente. 12. Frise-se, o motorista de aplicativos de transporte não possui qualquer influência na negociação do preço e na cobrança do serviço ao cliente. A definição do valor da corrida, inclusive com relação à fixação dos chamados preços dinâmicos (conforme horário e demanda do serviço), é feita exclusivamente pela empresa. O valor é cobrado, na maior parte, por meio de cartões previamente cadastrados no aplicativo. A gestão da negociação do preço do serviço, portanto, pertence ao detentor do aplicativo e não ao motorista. 13. Estando presentes todos os requisitos do art. 3º da CLT, com base na análise da prova oral e documental, sobretudo diante a verificação da existência de meios telemáticos e automatizados de comando, controle e supervisão (parágrafo único do art. 6º da CLT), deve ser reconhecida a relação de emprego. TRABALHO EM PLATAFORMAS. GIG ECONOMY. 1. O Brasil deve cumprir as normas internacionais do trabalho, que têm por objetivo orientar os esforços das nações para estabelecer patamares mínimos de direitos trabalhistas, com vistas à promoção da*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 107**

*dignidade humana - o que é particularmente relevante no contexto da evolução tecnológica que desencadeou o fenômeno global de transformação das formas de trabalho, que devem ser analisadas à luz da valorização da pessoa humana e da sua dignidade, saúde e segurança. 2. Essa tendência de modificação no modelo tradicional do trabalho lastreado nas relações de emprego, com o crescimento da chamada Economia de Aplicativos, incrementada pela ascensão da inteligência artificial e robótica, merece olhar atento da sociedade, como alerta a OIT nos documentos intitulados Strengthening social protection for the future of work e Trabalho para um futuro mais brilhante. 3. O desafio, alerta a OIT, reside no fato de que as políticas sociais foram pensadas para os trabalhadores que se enquadram nas relações de emprego padrão (emprego). O trabalho por aplicativo, muitas vezes, é mal remunerado, inclusive abaixo do salário-mínimo, e não existem mecanismos oficiais para lidar com o tratamento injusto. A organização recomendou o desenvolvimento de um sistema de governança que defina e exija que as plataformas respeitem certos direitos e proteções mínimos. 4. A faceta moderna da organização do trabalho é o controle por programação ou comandos (ou por algoritmo). A partir da programação, da estipulação de regras e comandos preordenados e mutáveis (pelo programador), ao trabalhador é incumbida a capacidade de reagir em tempo real aos sinais que lhe são emitidos para realizar os objetivos assinalados pelo programa. Os trabalhadores, nesse novo modelo, devem estar mobilizados e*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 108**

*disponíveis à realização dos objetivos que lhe são consignados. Existe uma suposta e conveniente autonomia do motorista, subordinada à telemática e ao controlador do aplicativo. Trata-se da direção por objetivos. 5. O algoritmo, que pode ser modificado a qualquer momento, pela reprogramação (inputs), garante que os resultados finais esperados (outputs) sejam alcançados sem a necessidade de dar ordens diretas aos trabalhadores, que, na prática, não agem livremente, mas exprimem reações esperadas. Aqueles que seguem a programação recebem premiações, na forma de bonificações e prêmios, enquanto aqueles que não se adaptarem aos comandos e objetivos são punidos ou desligados. 6. Ressalte-se que a empresa instrumentaliza o serviço durante todo o dia por meio de estímulo às jornadas extensas, com prêmios. O algoritmo procura melhorar a remuneração desses trabalhadores nos horários em que há maior necessidade dos usuários da plataforma. 7. Passa-se da ficção do trabalhador-mercadoria para a ficção do trabalhador-livre.*

**JURISPRUDÊNCIA COMPARADA.** 1. O trabalho em plataformas é uma questão global, que vem sendo enfrentada pelos tribunais de diversos países, em decisão proferida pela Corte de Justiça da União Europeia foi decidido que o serviço de intermediação (Uber) deve ser considerado como parte integral de um serviço geral, cujo principal componente é o serviço de transporte e, em razão disso, não deve ser classificado como "serviço de sociedade de informação" [...] mas como "serviço no campo do transporte". 2. Mais recentemente, a Suprema Corte



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 109**

*do Reino Unido reconheceu que os motoristas da Uber são workers e não trabalhadores autônomos, aplicando a teoria do Purposive Approach, desenvolvida por Guy Davidov, no sentido de que a interpretação da lei deve ser realizada a partir dos seus objetivos e o resultado interpretativo deve ser aquele que traz melhores resultados de acordo com essas finalidades. O Tribunal Inglês reconheceu que há subordinação dos motoristas do aplicativo à empresa Uber. 3. No caso da decisão da Suprema Corte do Reino Unido, deve ser esclarecido que o enquadramento dos trabalhadores na categoria de workers, e não de employees, observou, os limites do pedido; já que a subordinação foi amplamente reconhecida e que, ao analisar o grau de controle exercido pela UBER, a Corte ressaltou que a liberdade para definir sua própria jornada de trabalho não afasta o vínculo, citando os trabalhadores intermitentes como exemplo, e frisando a necessidade de centrar a análise nas condições de trabalho vivenciadas durante a jornada, qualquer que seja ela. 4. Acrescente-se que, em março de 2020, a Corte de Cassação da França reconheceu a existência de relação de emprego, passando pelo conceito de sujeição às ordens organizacionais, nos exatos termos do artigo 6º, parágrafo único, da CLT e frisa que a possibilidade de escolher o momento para se conectar não afasta o vínculo, pois, uma vez conectado, o motorista tem limitadas recusas, encontrando-se, portanto, à disposição da estrutura UBER. O RECONHECIMENTO DO VÍNCULO DE EMPREGO COMO SUPOSTO INVIABILIZADOR DO NEGÓCIO (DO AVANÇO DA "MODERNIDADE E DA TECNOLOGIA"). 1. O*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 110**

*Procurador Regional do Trabalho Dr. Cássio Casagrande, no artigo "Com motoristas empregados, o Uber acaba? Os saltos tecnológicos do capitalismo e a regulação da economia digital", de 1.3.2021, afirma que: "Tudo isso apenas está se repetindo agora na "quarta" revolução industrial. O trabalho com a intermediação de aplicativos gerou uma massa de trabalhadores precários, destituídos de qualquer proteção. Cedo ou tarde, pelo legislativo ou pelo judiciário, a regulação virá. Se o Uber não conseguir manter certos direitos sociais para seus motoristas, a empresa pode, sim, desaparecer. E isso não é ruim, pelo contrário. Será substituída por outras mais eficientes. O mais provável é que ela puramente se adapte (já o está fazendo em estados como Nova Iorque e Califórnia, onde é obrigada por lei a pagar salário-mínimo e limitar a jornada de motoristas). Mas as corridas e entregas vão ficar mais caras para os consumidores se direitos forem reconhecidos aos motoristas? Provavelmente sim, porque hoje elas estão artificialmente baratas, pois o "modelo de negócios" destas empresas inclui superexplorar trabalhadores e sonegar contribuições fiscais e previdenciárias (e na verdade somos nós contribuintes que estamos subsidiando a empresa). O aumento no preço dos bens de consumo e serviço em razão da criação de direitos sociais é inevitável, e é um progresso. Do contrário, vamos defender que nossas roupas sejam feitas por crianças trabalhando em regime de servidão ou que se restabeleça o transporte urbano por tração humana. Creio que não queremos voltar aos tempos do "King Cotton" no Sul dos EUA, nem ao Brasil Império do palanquim e*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 111**

*da liteira." O artigo do Dr. Cássio Casagrande mostra que a tecnologia sempre será bem-vinda, porém não pode ser utilizada como forma de subtrair os direitos dos trabalhadores. O baixo custo do serviço prestado por meio da plataforma não pode ser suportado pelos motoristas, pois quem desenvolve a atividade econômica tem a obrigação de respeitar os direitos fundamentais dos trabalhadores, sob pena de prática de concorrência desleal com os serviços até então estabelecidos, provocando uma erosão social com o aniquilamento dos direitos fundamentais dos trabalhadores. 2. Diante do exposto, dou provimento ao recurso ordinário do trabalhador para reconhecer o vínculo de emprego.*

(Processo 0011710-15.2019.5.15.0032. Recurso Ordinário. Recorrente: Rogerio Adriano Venancio Martins. Recorrido: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Origem: 2ª Vara do Trabalho de Campinas, TRT da 15ª Região, 6ª Turma, Relatora Exmo. João Batista Martins César, 20/04/2021).

Ao que se evidencia dos elementos dos autos, portanto, estão plenamente configurados os requisitos para reconhecimento de vínculo de emprego, nos moldes dos fatos e fundamentos acima aduzidos e inclusive de jurisprudência acerca da questão.

Diante desse quadro, dá-se provimento parcial ao recurso ordinário interposto pelo autor, para reconhecer existência de relação de emprego entre com a demandada Uber do Brasil Tecnologia Ltda, no período compreendido entre 20/12/17 e 06/07/20, na função de Motorista (Uber). Os autos devem retornar à origem para análise e julgamento dos pleitos



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 112**

decorrentes do reconhecimento de vínculo de emprego elencados na petição inicial, prejudicado o apelo do autor nos tópicos remanescentes.

**2.1.3. DUMPING SOCIAL.**

A rigor, o descumprimento de normas trabalhistas, em qualquer grau, gera benefícios competitivos à empregadora e prejuízos a direitos fundamentais das pessoas trabalhadoras e para toda a sociedade.

Resta, pois, caracterizada a hipótese de *dumping* social, consistente "na prática reiterada pela empresa do descumprimento dos direitos trabalhistas e da dignidade humana do trabalhador, visando obter redução significativa dos custos de produção, resultando em concorrência desleal" (BELLO, Marcia. *Dumping Social na esfera trabalhista*. Disponível em: <http://www.sjpmg.org.br>. Acesso em: 05 nov. 2014). Tal conduta, indubitavelmente, rotineira no seio da empresa demandada, deve, pois, ser coibida por esta Justiça Especializada, motivando a necessária reação deste Órgão Fracionário, haja vista os enormes prejuízos causados em todo modo de produção, com consideráveis danos às pessoas trabalhadoras e à sociedade em geral.

Com efeito, a utilização do processo do trabalho, mediante a sonegação contumaz de direitos para posterior defesa em ação trabalhista, com o afã de fragilizar as condições de trabalho, para auferir enriquecimento ilícito empresarial, com violação de dispositivos legais de ordem pública, sobretudo no que tange a direitos sociais consagrados na Constituição da República, gera, sem dúvida, dano social, haja vista a flagrante violação dos preceitos do Estado Democrático de Direito concernentes à função social da propriedade e aos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa.



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 113**

Nesse sentido, os danos sociais, segundo o autor Antônio Junqueira de Azevedo, "são lesões à sociedade, no seu nível de vida, tanto por rebaixamento de seu patrimônio moral - principalmente a respeito da segurança - quanto por diminuição na qualidade de vida. Os danos sociais são causa, pois, de indenização punitiva por dolo ou culpa grave, especialmente, repetimos, se atos que reduzem as condições coletivas de segurança, e de indenização dissuasória, se atos em geral da pessoa jurídica, que trazem uma diminuição do índice de qualidade de vida da população." (AZEVEDO, Antônio Junqueira de. Por uma nova categoria de dano na responsabilidade civil: o dano social. Disponível em: <http://www.dizerodireito.com.br/2013/10/danos-morais-coletivos-e-danos-sociais.html>. Acesso em: 18 nov. 2015).

Transcrevo, por oportuno, o Enunciado nº 4, da 1ª. Jornada de Direito Material e Processual da Justiça do Trabalho, organizada pela Anamatra e realizada nos dias 21 a 23 de novembro de 2007, no Tribunal Superior do Trabalho, em Brasília, com o seguinte teor:

**'DUMPING SOCIAL' . DANO À SOCIEDADE. INDENIZAÇÃO SUPLEMENTAR.**

*As agressões reincidentes e inescusáveis aos direitos trabalhistas geram um dano à sociedade, pois com tal prática desconsidera-se, propositalmente, a estrutura do Estado social e do próprio modelo capitalista com a obtenção de vantagem indevida perante a concorrência. A prática, portanto, reflete o conhecido "dumping social", motivando a necessária reação do Judiciário trabalhista para corrigi-la. O dano à sociedade configura ato ilícito, por exercício abusivo do direito, já que*



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 114**

*extrapola limites econômicos e sociais, nos exatos termos dos arts. 186, 187 e 927 do Código Civil. Encontra-se no art. 404, parágrafo único do Código Civil, o fundamento de ordem positiva para impingir ao agressor contumaz uma indenização suplementar, como, aliás, já previam os artigos 652, " d" , e 832, § 1º, da CLT. (disponível em [http://siabi.trt4.jus.br/biblioteca/acervo/Biblioteca/Confer%C3%A0ncias,%20Palestras,%20etc/1%20Jornada 20JT.pdf](http://siabi.trt4.jus.br/biblioteca/acervo/Biblioteca/Confer%C3%A0ncias,%20Palestras,%20etc/1%20Jornada%20JT.pdf)).*

Neste contexto, inegável que a violação reincidente e inescusável aos direitos trabalhistas (*dumping* social) configura o dano social.

A corroborar o entendimento acima, cito precente recentemente julgado por esta Turma: processo 0020270-25.2020.5.04.0352 (RORSum) - TRT da 4ª Região, 8ª Turma, 0020270-25.2020.5.04.0352 RORSum, em 01/07/2021, Relatora Desembargadora Brígida Joaquina Charão Barcelos -, no qual reconhecido vínculo de emprego em face da mesma ré e aplicado o dano social.

Isto considerado, portanto, considerando o constante desrespeito, do ordenamento jurídico pátrio, máxime da Constituição de 1988, condeno a parte demandada no pagamento de indenização por dano social, no importe de R\$ 1.000.000,00, a ser revertida a entidade pública e/ou filantrópica a critério do Ministério Público do Trabalho.

**2.1.4. HONORÁRIOS SUCUMBENCIAIS.**

O autor postula a suspensão de exigibilidade de honorários sucumbenciais, no caso de não provimento do apelo e a isenção do pagamento de custas, uma vez que beneficiário de Justiça Gratuita.



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 115**

No dispositivo da sentença registrado:

*Deverá o reclamante proceder, contudo, ao pagamento dos honorários advocatícios ao patrono das reclamadas, no percentual de 10% sobre o valor da causa (item 5). Caso não existam em outros processos créditos capazes de suportar os honorários, a obrigação fica com a exigibilidade suspensa e, se em dois anos do trânsito em julgado, o credor não tiver demonstrado que deixou de existir a situação de insuficiência de recursos, archive-se o processo, sem dívida.*

Registra-se se que não subsiste a condenação uma vez que reconhecido o vínculo de emprego, revertida a improcedência e determinado o retorno dos autos à origem para análise dos demais pleitos contidos na petição inicial, restando por ora, prejudicado o apelo da parte autora, no tópico.

**3. EXPEDIÇÃO DE OFÍCIOS.**

Como a conduta no sentido de mascarar vínculo empregatício em ofensa ao disposto no art. 9, da CLT, constitui, em tese, crimes de frustração de direito trabalhista mediante fraude e sonegação dolosa de registro em CTPS (arts. 203 e 297, §4º, do CP), cabível, em cumprimento ao disposto no art. 40 do CPP, a comunicação ao Ministério Público do Trabalho, à Polícia Federal e à OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) e ao Ministério da Economia (Ponto de Contato Nacional - Portaria n. 92 do Ministério da Fazenda, de 12 de maio de 2003, Resolução n. 1, de 16 de novembro de 2016, e Portaria Interministerial n. 37, de 19 de fevereiro de 2013 - <http://www.fazenda.gov.br/assuntos/atuacao-internacional/ponto-de-contato-nacional>), na forma do art. 5º, II, c/c art. 40 do CPP, e art. 7º da Lei 7347/85,



**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 116**

para as providências cabíveis, com cópias da petição inicial, defesas, sentença e da presente decisão.

Destaque-se, para evitar embargos com intuito protelatório, que a determinação de expedição de ofícios está inserida dentre os poderes do Juiz na condução do processo (art. 765, CLT) e corresponde ao estrito cumprimento do dever funcional de dar ciência às autoridades competentes acerca das irregularidades de que toma conhecimento, não se podendo cogitar, portanto, em reformatio in pejus ou julgamento extra petita.

**4. PREQUESTIONAMENTO**

Adotada tese explícita a respeito das matérias objeto de recurso, são desnecessários o enfrentamento específico de cada um dos argumentos expendidos pelas partes e referência expressa a dispositivo legal para que se tenha atendido o prequestionamento e a parte interessada possa ter acesso à instância recursal superior. Nesse sentido, o item I da Súmula 297 do TST e a Orientação Jurisprudencial 118 da SDI-1, ambas do TST.

Também é inexigível o prequestionamento de determinado dispositivo legal quando a parte entende que ele tenha sido violado pelo próprio Acórdão do qual pretende recorrer, conforme entendimento pacificado na Orientação Jurisprudencial 119 da SDI-1 do TST.

Isto considerado, tem-se por prequestionadas as questões e matérias objeto da devolutividade recursal, bem como os dispositivos legais e constitucionais invocados pelas partes.

**DESEMBARGADORA BRÍGIDA JOAQUINA CHARÃO BARCELOS:**



**PODER JUDICIÁRIO FEDERAL**  
**TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO**

**ACÓRDÃO**

**0020750-38.2020.5.04.0405 (PJe) RO - Sumaríssimo**

**Fl. 117**

Acompanho o voto do Exmo. Desembargador Marcelo José Ferlin D'Ambroso.

**DESEMBARGADOR LUIZ ALBERTO DE VARGAS:**

Com o Relator.

---

**PARTICIPARAM DO JULGAMENTO:**

**DESEMBARGADOR MARCELO JOSÉ FERLIN D AMBROSO**  
**(RELATOR)**

**DESEMBARGADORA BRÍGIDA JOAQUINA CHARÃO BARCELOS**  
**DESEMBARGADOR LUIZ ALBERTO DE VARGAS**