



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

**EXCELENTÍSSIMO(A) SENHOR(A) DOUTOR(A) JUIZ(A) DA ___ VARA DO
TRABALHO DE SÃO PAULO/SP**

“A atual crise da liberdade consiste em estar diante de uma técnica de poder que não rejeita ou oprime a liberdade, mas a explora. A livre escolha é extinta em prol de uma livre seleção entre as ofertas disponíveis” (BYUNG-CHUL HAN).

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO – PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO, CNPJ n. 26.989.715/0033-90, situado na Rua Cubatão, 322, Paraíso, CEP 04013-001, São Paulo/SP, pela Procuradora do Trabalho que esta subscreve, vem, respeitosamente, à presença de Vossa Excelência, com amparo nos artigos 127, caput e 129, inciso III, da Constituição da República; 83, inciso III, 84, caput e inciso V, 6º, inciso VII, alíneas “a” e “d” da Lei Complementar n. 75/93 e artigos 1º, inciso IV e 5º da Lei n. 7.347/85 propor a presente

ACÇÃO CIVIL PÚBLICA

em face da empresa **99 TECNOLOGIA LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob nº 18.033.552/0001-61, com sede na Rua Sansão Alves dos Santos, nº 400, 3º, 4º, 5º, 6º e 7º andar, Cidade de Monções, São Paulo/SP, CEP: 04571-090, pelas razões de fato e direito que passa a expor.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

SUMÁRIO

I – A ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE PESSOAS	5
II – O TRABALHO VIA APLICATIVO	8
III – O USO DA TECNOLOGIA COMO FERRAMENTA PARA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.....	11
IV – EMPREENDENDO O NEGÓCIO ALHEIO – UM AUTÔNOMO SEM AUTONOMIA DE DECISÃO SOBRE O SEU PRÓPRIO TRABALHO	19
V – DAS DECLARAÇÕES DE MOTORISTAS DA 99 TECNOLOGIA LTDA OUVIDOS PELO MPT – REALIDADE DOS FATOS.....	23
TESTEMUNHA 1 (Doc. 06).....	24
TESTEMUNHA 2 (Doc. 07).....	27
TESTEMUNHA 3 (Doc. 08).....	29
TESTEMUNHA 4 (Doc. 09).....	30
TESTEMUNHA 5 (Doc. 10).....	31
VI – DOS “TERMOS DE USO”, “POLÍTICA DE PRIVACIDADE” E OUTRAS EXIGÊNCIAS INERENTES AO VÍNCULO DE EMPREGO	34
VII – ANÁLISE DOS DADOS APRESENTADOS PELA 99	58
VII.1. PERMANÊNCIA DA ATIVIDADE ECONÔMICA (TRANSPORTE)	61
VII.2. NÃO EVENTUALIDADE, JORNADA E VIOLAÇÃO AO DIREITO AO DESCANSO	66
Amostragem individualizada por ID	71
Motorista ID 633318722028676.....	71
Motorista ID 633318715642197.....	76
Motorista ID 633318722800668.....	78
Motorista ID 650910893832766.....	80
Motorista ID 650910885350768.....	82
VII.3. DO EXERCÍCIO DO PODER DISCIPLINAR (INCLUSIVE ABUSIVO).....	85



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

VIII – REQUISITOS FORMAIS e ELEMENTOS CIRCUNSTANCIAIS DA RELAÇÃO DE EMPREGO	91
IX – O DIREITO DO TRABALHO EM EVOLUÇÃO	96
X – DO DANO MORAL COLETIVO – QUANTUM INDENIZATÓRIO	163
XI – DA TUTELA INIBITÓRIA	170
XII – OS PEDIDOS	174
XIII – A ABRANGÊNCIA TERRITORIAL DA SENTENÇA DE MÉRITO	176
XIV – REQUERIMENTOS FINAIS	177
XV – VALOR DA CAUSA	178

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Frequência Diária de Corridas	62
Tabela 2 - Número de Corridas por Ano e Mês	62
Tabela 3 - Número de Corridas por Cada Dia da Semana	63
Tabela 4 - Distribuição das Corridas em Cada Hora do Dia	64
Tabela 5 - Distribuição das Corridas em 3 Turnos de 8 Horas	65
Tabela 6 - Distribuição das Corridas em 4 Turnos de 6 Horas	65
Tabela 7 - Quociente Representativo de Descanso Semanal	66
Tabela 8 - Equação do Descanso Semanal - 1 Dia de Descanso	67
Tabela 9 - Equação do Descanso Semanal - De 1 a 2 Dias de Descanso	68
Tabela 10 - Equação do Descanso Semanal - De 2 a 3 Dias de Descanso	68
Tabela 11 - Metodologia de Classificação do DSR	68
Tabela 12 - Descanso Semanal	69
Tabela 13 - Percentual do Número de Trabalhadores por Número de Dias de Descanso Semanal ..	70
Tabela 14 - Padrão de Corridas (Motorista ID 633318722028676)	72



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU

Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 15 - Frequência Diária de Corridas (julho de 2018 a julho de 2019) (Motorista ID 633318722028676).....	73
Tabela 16 - Corridas por Ano e Mês (Motorista ID 633318722028676)	73
Tabela 17 - Quantidade de Corridas por Dia da Semana (Motorista ID 633318722028676).....	74
Tabela 18 - Corridas por Hora do Dia (24h) (Motorista ID 633318722028676)	76
Tabela 19 - Padrão de Corridas (Motorista ID 633318715642197).....	77
Tabela 20 - Frequência Diária de Corridas (julho de 2018 a julho de 2019) (Motorista ID 633318715642197).....	77
Tabela 21 - Corridas por Ano e Mês (Motorista ID 633318715642197)	77
Tabela 22 - Quantidade de Corridas por Dia da Semana (Motorista ID 633318715642197).....	78
Tabela 23 - Corridas por Hora do Dia (24h) (Motorista ID 633318715642197)	78
Tabela 24 - Padrão de Corridas (Motorista ID 633318722800668).....	78
Tabela 25 - Frequência Diária de Corridas (julho de 2018 a julho de 2019) (Motorista ID 633318722800668).....	79
Tabela 26 - Corridas por Ano e Mês (Motorista ID 633318722800668)	79
Tabela 27 - Quantidade de Corridas por Dia da Semana (Motorista ID 633318722800668).....	79
Tabela 28 - Corridas por Hora do Dia (24h) (Motorista ID 633318722800668)	80
Tabela 29 - Padrão de Corridas (Motorista ID 650910893832766).....	80
Tabela 30 - Frequência Diária de Corridas (julho de 2018 a julho de 2019) (Motorista ID 650910893832766).....	80
Tabela 31 - Corridas por Ano e Mês (Motorista ID 650910893832766)	81
Tabela 32 - Quantidade de Corridas por Dia da Semana (Motorista ID 650910893832766).....	81
Tabela 33 - Corridas por Hora do Dia (24h) (Motorista ID 650910893832766)	82
Tabela 34 - Padrão de Corridas (Motorista ID 650910885350768).....	82
Tabela 35 - Frequência Diária de Corridas (julho de 2018 a julho de 2019) (Motorista ID 650910885350768).....	82



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 36 - Corridas por Ano e Mês (Motorista ID 650910885350768)	83
Tabela 37 - Quantidade de Corridas por Dia da Semana (Motorista ID 650910885350768).....	83
Tabela 38 - Corridas por Hora do Dia (24h) (Motorista ID 650910885350768)	84
Tabela 39 - Médias	84
Tabela 40 - Extração de Dados 1 (Descadastramentos)	86
Tabela 41 - Extração de Dados 2 (Descadastramentos)	87
Tabela 42 - Extração de Dados 3 (Descadastramentos)	89

I – A ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE PESSOAS

O direito de se transportar de um ponto ao outro no espaço com segurança é um direito fundamental social (CF, art. 6º, caput) e o transporte de pessoas é uma atividade de relevância pública e interesse social de caráter essencial. Tanto que compete à União Federal instituir as diretrizes gerais para o transporte urbano de pessoas e legislar, privativamente, sobre transporte e trânsito (CF, art. 21, XX e 22, IX e XI). Não se trata, portanto, de uma atividade econômica de cunho estritamente privado, tendo em vista sua dimensão social a exigir a intervenção e regulação do Estado. A autonomia privada aqui cede passo ao interesse maior da sociedade.

Nesse contexto, o transporte coletivo de pessoas é um serviço público. Na atual quadra do Direito Administrativo, o Estado pode prestar direta ou indiretamente o serviço público de transporte de pessoas ou delegar sua prestação à iniciativa privada, permanecendo, entretanto, com os poderes administrativos normativo, de polícia, de fiscalização e de regulação do mercado, visando atingir o interesse público primário. No caso do transporte coletivo de pessoas, os Municípios detêm a competência para organizar e prestar, direta ou sob o regime de concessão ou permissão, tal serviço público essencial (CF, art. 30, V).



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Por sua vez, o transporte urbano individual remunerado de pessoas também é considerado pelo Estado uma atividade econômica essencial de relevante interesse social. A Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, define o transporte remunerado privado individual de passageiros estabelecendo uma reserva de mercado: “o 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” (art. 4º, X).

Qual o sentido dessa reserva de mercado? Qual interesse público que o Estado busca proteger? Por óbvio, não é o interesse privado econômico das empresas de aplicativo de serviço de transporte. Isso seria ilegal, ilegítimo e imoral! A preocupação do Estado é com a segurança dos usuários dos serviços de transporte.

Tradicionalmente, o transporte público individual remunerado de pessoas incumbia, tão somente, aos taxistas, através de outorga do Poder Público por permissão, desde que satisfeitos os requisitos exigidos pela legislação municipal. Isso porque o Estado entende que o transporte de pessoas é um serviço público essencial ou de interesse público essencial.

As empresas de aplicativo de serviço de transporte de pessoa conseguiram romper essa reserva de mercado dos taxistas, porém, não aceitam concorrer em igualdade de condições, pois entendem que não devem se submeter a qualquer regulação de mercado. Querem, enfim, uma fatia da reserva de mercado sem regulação de entrada, ou seja, querem condições ideais de mercado para lucrar. O resultado de tudo isso será o monopólio do mercado sem concorrência.

O fundamento maior de se estabelecer uma regulação de transporte de passageiros em atividade de interesse público e caráter essencial é a assimetria de informações. O consumidor não tem acesso às informações necessárias para fazer as



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

suas escolhas conscientes sobre serviços e produtos, o que justifica a regulação estatal para exigir a disponibilização dessas informações ou para suprir a sua falta de outro modo. As licenças concedidas a motoristas de táxi serviram historicamente a esse fim: os passageiros não conheciam os motoristas, mas se supunha que poderiam confiar nos que detivessem a autorização estatal, pois esses, hipoteticamente, reuniriam os requisitos para adequada prestação de serviço. A assimetria de informações justificava historicamente a regulação dos táxis. E por que hoje seria diferente com as empresas de aplicativo?

Para adquirir a confiança de seus usuários, as empresas de aplicativo garantem a seus usuários a uniformidade do serviço e a previsibilidade em sua prestação. Os usuários têm segurança de adentrar um veículo de um estranho porque sabem que há uma empresa que se responsabiliza pela prestação do serviço, além do Estado no exercício de seu poder de polícia e fiscalização. E quando souberem que essa confiança é baseada em uma mentira: as empresas de aplicativo, como costumam alegar, não têm responsabilidade por nada e por ninguém.

Então teríamos um paradoxo ainda maior. O motorista não pode prestar ele mesmo ou em associação com outros motoristas o serviço de transporte. Tem que prestar o serviço através do aplicativo. Por quê? Por questões de segurança dos passageiros. Porém, o aplicativo sustenta que não tem nada a ver com transporte e é apenas um agenciador entre o motorista e o passageiro, um ente externo a essa relação jurídica, um ser que não se responsabiliza por nada. ENTÃO, POR QUE A LEI EXIGE QUE A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE SEJA REALIZADA SOMENTE ATRAVÉS DE APLICATIVO? O QUE ESSAS EMPRESAS TÊM QUE OS PRÓPRIOS MOTORISTAS NÃO PODERIAM TER? Ora, se é para assegurar uma reserva de mercado sem responsabilidades, um privilégio injustificado, a lei é inconstitucional por violar a igualdade material de oportunidades e chances dos próprios motoristas ou de outras empresas que não são aplicativos nas mesmas condições.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

A regulação de entrada no mercado corresponde ao estabelecimento de requisitos qualitativos ou quantitativos a determinar que agentes – ou quantos agentes – poderão iniciar a exploração de determinada atividade. A regulação de entrada visa reduzir as externalidades negativas da atividade ou falhas de mercado. A realidade atual dos aplicativos de serviços é uma reserva de mercado sem regulação de entrega e sem responsabilidades. O sonho bom de todo empresário!

Em conclusão, vivemos o famoso dilema de *collingridge* que envolve a dúvida entre regular precocemente e inibir a inovação ou regular tardiamente e permitir a consolidação de práticas nocivas de difícil remoção a posteriori. No cenário atual, temos apenas o segundo resultado, SEM QUE NINGUÉM SEJA RESPONSÁVEL PELA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO EM UM MERCADO RESERVADO PARA AS EMPRESAS DE APLICATIVO SEM REGULAÇÃO DE ENTRADA.

II – O TRABALHO VIA APLICATIVO

A 99 Tecnologia Ltda se autodeclara uma empresa que opera uma plataforma digital de agenciamento e intermediação de serviços de transporte de passageiros¹. Através de seu aplicativo, os clientes da 99 contratam o serviço de transporte de passageiros de um ponto no espaço a outro. A 99 lança a oferta do serviço de transporte de passageiros a alguns de seus motoristas cadastrados em seu aplicativo (teoricamente aos que estão mais próximo do local do ponto de partida do cliente); aquele motorista que aceitar a proposta em primeiro lugar presta o serviço e recebe o valor correspondente. Essa dinâmica do trabalho via aplicativo de transporte de passageiro é, em seus contornos básicos, muito semelhante a outras plataformas digitais concorrentes, tais como UBER, CABIFY, LADDY DRIVE, dentre outras tantas.

A controvérsia entre as partes é se o trabalho é por conta própria ou por conta alheia. Se se trata de um empregado subordinado, ainda que essa subordinação adquira

¹ <https://99app.com>



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

novos matizes e sutilezas peculiares ao modelo de contratação e da prestação de serviço em ambiente virtual (online), ou se se trata de um trabalhador independente ou um empreendedor com autonomia para livremente decidir os termos e as condições de seu negócio e o modo como o fazer. Em síntese, as partes divergem sobre o correto enquadramento jurídico dos motoristas (não taxistas) vinculados ao aplicativo da 99 Tecnologia Ltda. O MPT entende que tais motoristas mantêm relação jurídica de emprego. A 99 entende que tais motoristas mantêm relação jurídica autônoma.

Os demais elementos constitutivos da relação de emprego – personalidade, habitualidade e onerosidade – estão presentes em maior ou menor medida, como será demonstrado adiante.

A tese da 99 para afastar a relação de emprego ou trabalho com seus motoristas apoia-se em 3 pilares. (Doc. 01)

- (i) a 99 é uma empresa que utiliza um aplicativo para agenciamento/intermediação de serviços de transporte e não uma empresa de transporte de passageiros;
- (ii) a relação existente entre os motoristas e a 99 é de natureza civil (comercial);
- (iii) há notória autonomia e ausência de subordinação jurídica entre os motoristas e a 99.

O MPT entende que tais pilares foram construídos sob um castelo de areia que não se sustenta ao menor sopro jurídico. Para facilitar a abordagem, os argumentos da 99 foram separados em dois tópicos específicos.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Antes de tudo, é importante compreender a fundo essa nova modalidade de contratação por plataforma digital e sua gênese para bem decidir sobre o tipo de relação de trabalho existente. Primeiro: a convocação para o trabalho ou a oferta de trabalho é feita em ambiente virtual. É da lógica do trabalho via plataforma digital, principalmente em tempos de crise econômica e de desemprego estrutural, manter à sua disposição uma nuvem ou um extenso catálogo de trabalhadores em estado de suspensão e espera de uma oferta de trabalho. Segundo: a plataforma digital não precisa mais selecionar o trabalhador para posterior contratação para cada trabalho específico. Após um simples cadastramento inicial e habilitação digital, é o trabalhador que tem que aceitar as propostas de trabalho que são lançadas ininterrupta e simultaneamente pela plataforma digital em seu ambiente virtual. Terceiro: como a contratação se realiza no ambiente virtual, é necessário que o trabalhador dê o passo inicial e acesse a plataforma digital e aceite uma oferta de trabalho.

O MPT sustenta que toda essa dinâmica de contratação deve ser analisada como uma fase pré-contratual, isto é, uma instância prévia ao contrato de trabalho e, por demais evidente, ao trabalho efetivamente prestado. A opção de trabalhar ou não, de aceitar uma oferta de trabalho ou não, de decidir o dia e a hora em que se quer engajar num trabalho, é um elemento anterior e externo à relação de trabalho para fins de caracterização da subordinação jurídica. A autonomia ou independência no modo de fazer o trabalho deve ser aferida no momento em que o trabalho está sendo executado e não na fase pré-contratual ou nos períodos de inatividade do trabalho intermitente ou descontínuo. Aliás, a própria lei estabelece a subordinação jurídica no contato de trabalho intermitente (CLT, artigo 443, § 3º), a despeito da liberdade de decisão do trabalhador de aceitar ou não a oferta de trabalho. O que importa é a gestão e o controle no momento em que o trabalho é, de fato, prestado.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

III – O USO DA TECNOLOGIA COMO FERRAMENTA PARA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

A 99 TECNOLOGIA se diz uma empresa de intermediação e agenciamento de serviços dentre outras atividades. Assim descreve, formalmente, seu objeto social: (i) agência de serviços de transporte e passageiros por táxi e outros; (ii) desenvolvimento de aplicativos (*softwares*) para que passageiros possam localizar e contatar motoristas de táxis e outros disponíveis em sua região, a fim de solicitarem diretamente seus serviços de transporte, e poderão ser acessados de plataformas fixas e móveis, incluindo, mas sem se limitar a isso, computadores, notebooks, celulares, smartphones e outros aparelhos eletrônicos e, por meio de qualquer canal de comunicação, incluindo mas se se limitar a isto, “torpedos” e outros serviços de mensagens curtas; (iii) licenciamento de programas de computador não customizáveis; (iv) licenciamento de programas de computador customizáveis; (v) agenciamento de espaços para publicidade, exceto em veículos de comunicação; (vi) outras atividades de publicidade não especificadas anteriormente; (vii) aluguel de equipamentos recreativos e esportivos; (viii) estacionamento de veículos; (ix) aluguel de outras máquinas e equipamentos comerciais e industriais não especificados anteriormente, sem operador; e (x) locação de outros meios de transporte não especificados anteriormente, sem condutor; e (xi) atividades de vigilância e segurança privada. (Doc. 02)

O Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ da empresa (Doc. 03) informa, também, como atividade principal, Atividade de intermediação e agenciamento de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários, e, como atividades secundárias, (i) Estacionamento de veículos; (ii) Desenvolvimento de programas de computador sob encomenda; (iii) Desenvolvimento e licenciamento de programas de computador customizáveis (iv) Tratamento de dados, provedores de serviços de aplicação e serviços de hospedagem na internet; (v) Portais, provedores de conteúdo e outros serviços de informação da internet; (vi) Agenciamento de espaços para publicidade não especificadas anteriormente; (vii) Outras atividades de publicidade não especificadas



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

anteriormente; (viii) Locação de outros meios de transporte não especificados anteriormente, sem condutor; (ix) Aluguel de equipamentos recreativos e esportivos; (x) Aluguel de outras máquinas e equipamentos comerciais e industriais não especificados anteriormente, sem operador (x) Atividades de vigilância e segurança privada; (xi) Atividades de cobranças e informações cadastrais; (xi) Outras atividades de serviços prestados principalmente às empresas não especificadas anteriormente.

Na Junta Comercial do Estado de São Paulo o registro da ficha cadastral simplificada repete parte do objeto (Doc. 04).

Contraditoriamente, no Instituto Nacional de Propriedade Industrial - INPI – autarquia federal responsável pelos depósitos de patentes, desenhos industriais e registros de marca, órgão de proteção da propriedade intelectual de empresas, que atua para impedir a disputa das marcas contra possíveis copiadore, a 99 requereu inúmeras vezes o registro de sua marca como empresa de transporte nos seguintes termos (Doc. 05):



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Imagem Digital da Marca



A eventual deformação desta imagem, com relação à constante do arquivo originalmente anexado, terá sido resultado da necessária adequação aos padrões requisitados para a publicação da marca na RPI. Assim, a imagem ao lado corresponde ao sinal que efetivamente será objeto de exame e publicação, ressalvada a hipótese de substituição da referida imagem decorrente de exigência formal. Portanto, se a mesma não corresponder à imagem desejada para registro nesse Órgão, substitua-a, antes de finalizar o Pedido/Petição, observando as especificações constantes do Manual do Usuário.

Especificação de produtos e serviços – Livre preenchimento

Classe Nice: 39 - Transporte; embalagem e armazenagem de produtos; organização de viagens.

Serviços de transporte e logística em matéria de transporte; transporte de passageiros e viajantes; informações sobre tráfego.

Declaração de Atividade

Em cumprimento ao disposto no art. 128 da Lei 9279/96, declaro, sob as penas da Lei, que exerço efetiva e lícitamente atividade compatível com os produtos ou serviços reivindicados de modo direto ou através de empresas controladas direta ou indiretamente.

Entretanto, todos os pedidos de registro de sua marca na categoria de empresa de transporte foram indeferidos pelo INPI sob o fundamento de que a marca da 99 reproduz ou imita o registro de outras empresas de transporte (Log 99 Transportadora e Log 99 transporte e logística), o que é vedado pelo art. 124, XIX da Lei 9.279/96 . Irresignada, a 99 Tecnologia apresenta recursos aquele órgão ressaltando sua real atividade e outros argumentos que aqui não interessam:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

5. Portanto, não há dúvidas de que a decisão de indeferimento do Pedido de Registro deve ser reformada pelos argumentos sintetizados abaixo:

- (i) a Recorrente é PIONEIRA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVOS, conectando nada menos que 18 milhões de passageiros a 600 mil motoristas

Página 23 de 78

Anexo 915932105 (0508543) SEI 52402.009717/2021-21 / pg. 30

(particulares e taxistas) no Brasil. As marcas 99 da Recorrente são NOTORIAMENTE CONHECIDAS nos segmentos de tecnologia, intermediação de serviços, transporte e mobilidade urbana, merecendo a proteção especial garantida pelos Artigos 126 da LPI, 6bis da CUP, e 16.3, do TRIPS, senão mesmo proteção por alto renome conforme art. 125 da LPI;

...

12. Um dos principais objetivos da 99 desde sua criação em 2012, sempre foi o de facilitar a vida da população por meio da solução de problemas de mobilidade das cidades. A empresa busca dar as melhores condições de mobilidade a motoristas e passageiros, tanto no serviço de táxi, quanto no transporte individual privado.

Importante ressaltar que o registro da marca no INPI garante ao seu proprietário o direito de uso exclusivo em todo o território nacional e assegura legalmente o direito de explorar e usufruir os benefícios gerados por sua invenção/atividade. A Lei 9.279/96 que regula o registro de marcas, estabelece, inclusive, como requisito que a empresa realize a atividade para a qual pretende o registro (art. 129). Logo, quando convém, para se proteger da concorrência e garantir seu espaço no mercado, a 99 se despe de artifícios fictícios e se apresenta ao mundo como verdadeiramente é: uma empresa de transporte.

Percebe-se, numa leitura superficial do objeto social da 99 TECNOLOGIA LTDA, que a empresa se apresenta ao mundo, formalmente, como uma plataforma de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

tecnologia de agenciamento ou emparelhamento entre a demanda e a oferta de serviço de transporte de passageiros (*marketplace*). A **99 TECNOLOGIA LTDA** se julga, assim, uma empresa de agenciamento que promove a simples intermediação, facilitação e/ou captação de clientes ao proponente. No caso concreto, a intermediação entre os seus clientes ou solicitantes e os motoristas previamente cadastrados. Ao longo desta petição inicial será demonstrado e provado que a atividade de agenciamento ou intermediação de serviços é uma cortina de fumaça criada para esconder a verdadeira atividade desenvolvida pela **99 TECNOLOGIA LTDA**: transporte de passageiros.

Tal estratégia, aliás, é muito comum nas empresas de aplicativo de serviço em diversas cidades ao redor do mundo. Essas empresas, para fugir da regulamentação de entrada sobre atividade, alegam que vendem, tão somente, tecnologia e não exercem qualquer atividade ou serviço tangível. Com isso, pretendem operar em um mercado sem nenhuma regulamentação de entrada, um terreno baldio desprovido de leis e normas administrativas de postura.

Por exemplo, tome-se o caso exemplar da UBER. Trata-se, não resta a menor dúvida, de uma empresa que presta o serviço de transporte individual de pessoas. Para poder operar em cidades que exigem licença administrativa, a UBER adotou o discurso padrão de que se trata de empresa de tecnologia e não realiza o transporte de pessoas. Tanto no Estado da Califórnia nos Estados Unidos da América, quanto na cidade de Londres na Inglaterra, a UBER recebeu do Poder Judiciário a seguinte contundente resposta: “De fato, poucas empresas não são empresas de tecnologia se o foco é somente em como criam ou distribuem seus produtos. Se, contudo, o foco é na substância do que a empresa realmente faz (como vender corridas de táxi, cortar grama ou açúcar), é claro que a Uber é uma empresa de transporte, embora tecnologicamente sofisticada”² e “em nossa opinião, é irreal negar que a Uber está nos negócios como um

² UNITED STATES DISTRICT COURT, N.D. CALIFORNIA. Douglas O'Connor, et al., **Plaintiffs v. Uber Technologies, Inc., et al.**, Defendants. Mar. 2015. Disponível em: <https://h2o.law.harvard.edu/collages/42126/export>. Acesso em: 30 set. 2017, tradução nossa de: “Indeed, very few (if any) firms are not technology companies if one focuses solely on how they create or distribute their products. If, however, the focus is on the substance of what the



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

fornecedor de serviços de transporte... a noção de que a Uber em Londres é um mosaico de 30.000 pequenos negócios relacionados por uma ‘plataforma’ comum é, para nós, francamente ridícula. Em cada caso, o ‘negócio’ consiste em um homem com um carro buscando ganhar a vida dirigindo”³.

O simples fato de uma empresa se utilizar de um instrumento digital (a plataforma) para realizar suas atividades econômicas não a qualifica como “empresa de tecnologia”.

Não existe hoje qualquer empresa importante que não tenha um aplicativo. O Banco Itaú, por exemplo, tem seu aplicativo e uma plataforma, sem deixar de ser um banco, por óbvio. O Magazine Luiza tem aplicativo e plataforma, sem deixar de ser uma empresa do comércio de varejo. A Volkswagen tem aplicativo e plataforma, sem deixar de ser uma fabricante de automóveis. O McDonald’s tem plataforma e aplicativo, e claramente atua no setor da alimentação fast-food. A C&A continua a ser uma loja de roupas mesmo tendo aplicativo. O absurdo seria de igual monta se identificássemos essas empresas como atuantes do ramo imobiliário somente porque utilizam imóveis para a realização de seu negócio.

A digitalização é um fenômeno que atinge todos os âmbitos e dimensões da sociedade, não fazendo nenhum sentido destacá-la de todo o resto. É uma característica de nossa sociedade, e não um nicho de atividade. Seria diferente se fosse uma empresa de tecnologia, como muitas que existem, que desenvolveria sistemas para outras empresas e pessoas utilizarem.

firm actually does (e.g., sells cab rides, lawn mowers, or sugar), it is clear that Uber is most certainly a transportation company, albeit a technologically sophisticated one”.

³ JUDICIARY. **Mr Y Aslam, Mr J Farrar and Others – V – Uber. Oct. 2016.** Disponível em: <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-employment-judgment-20161028-2.pdf>. Acesso em: 20 set. 2018, p. 27, tradução nossa de: “it is, in our opinion, unreal to deny that Uber is in business as a supplier of transportation services. The notion that Uber in London is a mosaic of 30,000 small business linked by a common ‘plataform’ 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”.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Da mesma forma, falar de plataformas digitais também traz uma disparidade gigantesca de sentidos. Plataformas digitais são infraestruturas que permitem dois ou mais grupos interagirem em que, por meio de algoritmos (que processam a relação de informações), protocolos (que descrevem interações) e classificações (por meio de estatísticas e metadados) induzem, produzem e programam a circulação na economia.⁴ YouTube é uma plataforma de vídeos (tal como uma rede de televisão), o Facebook é uma plataforma de entretenimento, e o Tinder de relacionamentos amorosos. O que elas teriam em comum com a ré além da digitalização? Nada. A **99 TECNOLOGIA LTDA** tem uma plataforma, com seu respectivo aplicativo, para realizar um negócio, tal como acontece com as empresas citadas acima. Assim, o meio, a digitalização, serve para a realização de determinada atividade econômica, não se confundindo uma com outra. Aliás, elas não concorrem entre si, e sim com as empresas que realizam a atividade econômica real, o seu negócio.

Essa a lógica, inclusive, faz sentido tanto para “plataformas” como para empresa que utilizam “fábricas” para sua produção. Não é porque a Volkswagen e a Nike, por exemplo, possuem fábricas que podemos afirmar que elas atuam no mesmo setor econômico.

O negócio da **99 TECNOLOGIA LTDA** é demasiadamente óbvio: o TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. Um cliente que clica em um aplicativo para acessar uma plataforma diz comumente “vou pedir um **99**”, “vou pedir um UBER”, ao contrário de dizer “vou procurar um motorista pelo intermediário **99** ou UBER”. Isso se dá porque o cliente não está à procura de realizar um negócio com um entregador ou motorista específico, mas sim que a empresa lhe preste um serviço de transporte.

⁴ LANGLEY, Paul; LEYSHON, Andrew. Platform capitalism: The intermediation and capitalisation of digital economic circulation. *Finance and Society*, v. 3, n. 1, 2016, p. 9-16.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

O que comprova isso de forma definitiva e inapelável é que o cliente não escolhe o motorista, mas sim este é designado pela plataforma por meio de seu algoritmo, cujo design foi realizado para melhor prestação do serviço de transporte.

Além disso, todo o serviço é controlado pela **99 TECNOLOGIA LTDA**. A empresa não se basta em realizar uma intermediação entre negociantes, ou seja, ela não procura a excelência da mediação, mas sim do serviço. Não busca a empresa o melhor “match” entre prestador e cliente, mas sim que o primeiro execute um serviço com determinação padrão ao seu cliente.

Importa destacar, ainda, que não há uma relação triangular entre a empresa, motoristas e clientes, no caso, mas sim duas relações jurídicas lineares. Há dois contratos diversos que não têm ligação um com o outro: 1 - empresa com o motorista; e 2 - empresa com cliente. O motorista realiza os serviços em nome da **99 TECNOLOGIA LTDA**, e não por intermédio dela.

Perceba-se que o cliente não tem qualquer dado do prestador de serviços além do primeiro nome, de sua fotografia e do automóvel utilizado. O motorista não tem também os dados do cliente. É um faz de conta a ideia de que sejam contratantes. Em verdade, ambos, cliente e motorista, contratam, em ajustes com distintas naturezas jurídicas, com a **99 TECNOLOGIA LTDA**.

Assim, temos uma empresa de transporte que contrata trabalhadores por meio de sua plataforma, que serve também para dirigi-los e controla-los a fim da realização de sua atividade econômica: a prestação de serviços de transporte de passageiros.



IV – EMPREENDENDO O NEGÓCIO ALHEIO – UM AUTÔNOMO SEM AUTONOMIA DE DECISÃO SOBRE O SEU PRÓPRIO TRABALHO

A condição de autônomo se caracteriza pela independência no modo de realizar sua atividade. O autônomo decide, principalmente, o preço do serviço, o modo de fazer e o tempo de execução (aqui, uma sutileza: tempo de execução é diferente de prazo de execução, pois, em regra, quem define o prazo de execução é o contratante, no entanto, quem decide sobre o tempo de execução é o contratado).

Por outro lado, o microempreendedor individual é alguém que concebeu uma ideia, montou um projeto e criou um pequeno negócio próprio, assumindo o risco de seu empreendimento e investindo capital e seus melhores esforços em busca de lucro ou sucesso. No caso concreto, o empreendimento ou o negócio já foi todo idealizado e constituído e estruturado e estabelecido pela **99 TECNOLOGIA LTDA**. O prestador de serviço da **99 TECNOLOGIA LTDA**, **supostamente o motorista**, não criou nada, não idealizou nada, não empreendeu nada, não arriscou nada, apenas se cadastrou no site da plataforma digital pronta e acabada em busca de uma oportunidade de trabalho, em regra, por um certo tempo, até que uma melhor proposta lhe apareça no horizonte. É a tal economia do bico, a *gig economy*, que utiliza uma mão de obra desempregada em busca de uma ocupação temporária que lhe garanta a subsistência. Chamar essa mão de obra de empreendedores é fazer troça com a inteligência alheia.

Como já dito do tópico anterior, a liberdade de escolher o dia e a hora de trabalhar é uma característica ontológica do trabalho via plataforma digital. Em passado recente, as empresas tinham que (i) encontrar pessoas em busca de trabalho, (ii) selecionar aquelas pessoas adequadas ao trabalho e (iii) contratar essas pessoas previamente selecionadas. Tudo isso era realizado em um ambiente real, presencial, ou seja, todas as fases da contratação eram efetivadas com a presença física das partes envolvidas: o contratante e o contratado.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Com o aparecimento das novas tecnologias, incrementado pela popularização do uso da internet, os trabalhadores sem emprego passaram a utilizar esse ambiente virtual para ofertar seu trabalho e buscar demanda por esse trabalho indistintamente ofertado. Como a demanda virtual por trabalho alheio pode ser feita ininterruptamente e com alcance ilimitado e universal, é dizer, para todos o tempo todo, a contratação pode ser sob encomenda – *on demand* –, conforme os interesses das empresas. Um trabalho instantâneo, poroso, móvel: *just in time*. Nessa nova matriz de trabalho, a empresa aciona sua nuvem de mão de obra à disposição conforme sua demanda imediata de trabalho, tudo em tempo real, gerando vínculos precários, efêmeros, fugazes, intermitentes de curtíssima duração. Um exército de reserva de trabalhadores vinculados a empresas imateriais e intangíveis por micro contratos de trabalho descartáveis, para realizar trabalhos líquidos (simples, repetitivos, uniformes) com o controle sobre o resultado da performance individual de cada trabalhador. Aí está descrita, em pormenores, a tão afamada Revolução 4.0 e seu potencial devastador sobre o emprego tal como concebido na Revolução Industrial do Século XVIII.

A possibilidade de escolher o dia e a hora de trabalhar – fase prévia à contratação ou à prestação de serviço – não significa, em absoluto, autonomia ou independência no modo de fazer ou executar o trabalho. Logo que um trabalhador, qualquer um deles, conecta-se à plataforma da 99 Tecnologia e escolhe o dia e a hora em que estará disponível para trabalhar, tudo retorna ao mundo como era antes e a prestação do serviço volta a ser aquela típica relação de trabalho subordinado ou por conta alheia. Em outros termos, a partir dessa escolha liminar efetivada na fase anterior à contratação, o contrato de trabalho tem seu curso inicial e a **99 TECNOLOGIA LTDA** retoma o controle, o comando e a supervisão do trabalho alheio em todos os seus contornos e aspecto mais básicos.

A subordinação jurídica é um conceito móvel, não estático. A análise desse elemento definidor da relação de emprego deve ser feita tomando-se como parâmetro o grau de intensidade do poder de decisão da empresa sobre o comando do modo de fazer



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

ou as obrigações de meio, o controle do resultado final e a supervisão de todo o processo de trabalho alheio.

As provas produzidas no Inquérito Civil Público nº 006282.2018.02.000/4, que tramitou na PRT da 2ª Região e na Ação de Produção Antecipada de Provas (PAP nº 1000204-65.2019.5.02.0071) conduzida pelo MPT, a análise dos “Termos de Uso” dos motoristas e da “Política de Privacidade” estabelecidos para os motoristas atestaram que a **99 TECNOLOGIA LTDA** exerce o comando sobre o meio, o controle sobre o resultado e a supervisão de todo o processo. As provas testemunhais colhidas no Inquérito Civil Público de nº 002651.2020.09.000/0-13, que tramita na PRT da 9ª Região, também apontam para a mesma conclusão.

Vejamos a dinâmica de recrutamento, contratação, gestão do trabalho alheio (comando sobre o modo de ser da atividade), controle do resultado final e fiscalização do processo:

- a) os motoristas devem concordar, expressamente, com todas as cláusulas inseridas pela 99 nos “**Termos de Uso**” do Aplicativo e na “**Política de Privacidade**” (contrato de adesão) e modificações unilaterais futuras para concluir o cadastro na plataforma digital e receber ofertas de serviço;
- b) para a realização do cadastro na plataforma da 99 os motoristas devem apresentar documentos pessoais, do veículo e ficha de antecedentes criminais;
- c) as **contas pessoais** no aplicativo 99 são intransferíveis;
- d) o trabalho deve ser prestado pelo motorista, pessoalmente, sendo vedada a transferência de log-in e senha, a subcontratação ou o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

repassa do serviço para outro motorista;

- e) o aplicativo lança a **proposta de serviço** para os motoristas próximos ao local do ponto de partida do passageiro e realiza a corrida aquela que a aceitar em primeiro lugar;
- f) na proposta de serviço não consta o **local** para buscar o passageiro, o trajeto a ser percorrido e o **valor** a ser recebido pelo motorista;
- g) a 99, através de seu algoritmo, promove a **precificação** do valor do serviço de transporte de passageiro, ou seja, nem o cliente, tampouco o motorista negocia e estabelece o preço do serviço prestado;
- h) a 99 exerce o **controle** de geolocalização dos motoristas;
- i) o cliente pode **acompanhar** o deslocamento do motorista em tempo real através de sua geolocalização;
- j) o pagamento do serviço de entrega é feito somente pelo aplicativo e é vedado ao motorista o oferecimento de descontos;
- k) o motorista **deve** cumprir os protocolos, as orientações e as regras previstas nos “Termos e Uso” e na “Política de Privacidade” do Aplicativo 99;
- l) o cliente da 99 **avalia** o serviço prestado pelo motorista após as corridas, através de notas lançadas no aplicativo (avaliação de desempenho ou performance);



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

- m) o motorista aciona o setor de suporte da 99 para resolver intercorrências ou imprevistos na execução do serviço (não identificação de endereço, problemas com pagamento, etc.);
- n) a 99 encaminha mensagens (*pushes* e e-mails) para engajar os motoristas no uso do aplicativo e com orientações para melhor desempenho no atendimento ao cliente;
- o) a 99 realiza campanhas de bonificação como forma de incentivar o engajamento/corridas;
- p) os motoristas que recebem constantes reclamações, são mal avaliados, utilizam perfil de terceiros ou praticam atos enquadrados pela 99 como hipótese de fraude (ainda que não descritos nos termos de uso) são suspensos e/ou bloqueados definitivamente de sua plataforma, em típica postura de **poder punitivo do empregador**; e
- q) a 99 exerce o **poder de resilição contratual** – diante das hipóteses previstas nos “Termos de Uso”, que não estão discriminadas exaustivamente.

Todas essas conclusões são fruto das provas a seguir apresentadas.

V – DAS DECLARAÇÕES DE MOTORISTAS DA 99 TECNOLOGIA LTDA
OUVIDOS PELO MPT – REALIDADE DOS FATOS

No bojo do IC 006282.2018.02.000/4 foram intimados inúmeros motoristas escolhidos aleatoriamente pelo MPT, a partir da lista apresentada pela empresa, mas apenas 2 (dois) compareceram e prestaram depoimentos, esclarecendo a dinâmica do



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

trabalho executado em favor da 99. Um dos trabalhadores pediu o sigilo de suas declarações.

Vejamos as principais **declarações** que trazem, na íntegra, as características inerentes ao vínculo de emprego entre os motoristas e a 99. Senão vejamos:

TESTEMUNHA 1 (Doc. 06)

- **RECRUTAMENTO. SELEÇÃO. TREINAMENTO:** se cadastrou no aplicativo entre 2016 e 2017; que na ocasião do cadastro, apresentou RG, CPF, antecedentes criminais, comprovante de residência e habilitação virtualmente; que após o cadastro indicou o número da conta para depósito; que também teve que cadastrar seu veículo, apresentando documento do mesmo; que alguns dias após iniciar o trabalho, foi agendada uma data para comparecer à Central para reunião e recebimento de treinamento para uso do aplicativo; que o treinamento foi para orientações sobre o manuseio do aplicativo, legislação de trânsito e como atender o cliente;
- **PODER DIRETIVO:** a orientação era para que o motorista fosse educado e o mais transparente possível; que também houve sugestão de fornecimento de águas ou balas ao cliente como forma de agradá-lo e bem atendê-lo; que houve orientação geral para que os motoristas não usassem chinelo, bermuda ou camiseta; que a sugestão era para usar calça jeans, camisa social, esporte fino;
- **PESSOALIDADE:** que o depoente não pode ceder seu cadastro e senha para terceiro; que pelo que sabe, há uma possibilidade de um motorista cadastrado poder acrescentar



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

um outro motorista nos seus dados, mas isso tem que ser feito diretamente com a 99;

- **SUBORDINAÇÃO. PODER DISCIPLINAR:** que não pode utilizar veículo não cadastrado; que o depoente cadastrou o seu veículo e o da sua esposa, e para usar um terceiro, tem que realizar o cadastro anteriormente; que se utilizar veículo não cadastrado ou cadastrado mas não indicado como em uso, o motorista é bloqueado temporariamente da plataforma; que essa situação já aconteceu com o depoente e ao se perceber bloqueado, entrou em contato com a Central de Atendimento e teve que justificar que estava utilizando o carro cadastrado mas não indicado como veículo em uso; que em cerca de uma semana após a justificativa foi desbloqueado;
- **ONEROSIDADE:** que o depoente recebe o valor das corridas através de um cartão Mastercard/99 PayPag, que recebe crédito e pode ser utilizado pelo depoente como débito e crédito; que diariamente o depoente confere os valores correspondentes às corridas realizadas e solicita transferência imediata dos valores para o seu cartão;
- **ADESÃO ÀS REGRAS. ONEROSIDADE:** que não sabe informar os critérios para fixação do preço da corrida; que o preço varia muito e é dinâmico; que geralmente o preço é dinâmico quando aumenta a demanda pelo serviço; que há um valor fixo relacionado ao km rodado e ao tempo de espera mas o depoente não saberia prestar maiores informações;
- **SUBORDINAÇÃO:** que os motoristas não conseguem dar descontos diretamente ao cliente; que quando eventualmente há descontos, esses são concedidos diretamente pela plataforma;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

- **SUBORDINAÇÃO ALGORÍTIMICA:** que não sabe indicar qual é o critério de eleição de um motorista para a corrida, entretanto, segundo falam, os motoristas mais bem avaliados recebem mais corridas que os com a pontuação baixa;
- **AValiação. PODER DISCIPLINAR:** que os motoristas são avaliados pelos clientes, de 1 a 5 estrelas, levando em consideração o comportamento do motorista; que a avaliação em 4 já é considerada baixa; a avaliação até 4,5 é considerada razoável e acima disso, boa; que quando a avaliação é muito baixa, pode inclusive sofrer bloqueio temporário e suspensão; que em caso de avaliação baixa também pode ser convocado pela central para uma reciclagem;
- **SUBORDINAÇÃO ALGORÍTIMICA:** que os motoristas podem recusar a corrida, porém não é recomendado; que ao recusar uma corrida pode cair a avaliação diária realizada pelo aplicativo;
- **PODER DISCIPLINAR. PUNIÇÃO:** que se o motorista cancela 10 corridas, tem uma queda na avaliação mesmo que tenha avaliações 5 estrelas pelos clientes; que se tem uma avaliação ruim, deixa de receber chamadas;
- **PODER DISCIPLINAR. PUNIÇÃO:** que cancelar uma corrida já aceita também impacta na avaliação; que se houver 3 cancelamentos consecutivos, os motoristas sofrem bloqueios temporários; que existe a possibilidade de bloqueio permanente do aplicativo em caso de avaliação negativa constante; que os motoristas podem ser bloqueados por mau comportamento, por exemplo, assédio aos clientes, grosserias, falta de educação; que nessas hipóteses, o motorista sofre o bloqueio mas tem a possibilidade de apresentar uma justificativa na Central de Atendimento;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

- **CONTROLE. PODER DISCIPLINAR:** que não sabe informar o tempo que dura todo esse processo desde o bloqueio, a justificativa, o acolhimento da justificativa e desbloqueio;
- **PODER DIRETIVO:** que sempre aciona a Central de Atendimento da 99 quando está na área de risco, quando o cliente deixa um pertence no carro; que pode eventualmente acionar quando não consegue identificar o cliente, para resolver questões de repasse;
- **GAMIFICAÇÃO:** que recebe mensagens do aplicativo por meio de SMS; que recebe mensagens acerca da finalização da corrida, quando há incentivos para corrida, como por exemplo, direcionando os motoristas para determinada região com alta demanda; quando há eventos com grande público, o aplicativo encaminha mensagens direcionando os motoristas também para aquela região; que já houve campanhas do tipo realize x viagens e ganhe x de bônus, entretanto, atualmente não há mais esse tipo de campanha;
- **SUBORDINAÇÃO ALGORÍTIMICA:** que o depoente pode utilizar qualquer tipo de rota da corrida, mas o aconselhável é utilizar a rota indicada pelo aplicativo, pois é a rota do aplicativo que vai fixar o pagamento da viagem.

Ainda, no bojo do Inquérito Público de nº 002651.2020.09.000/0-13, que tramita na PRT da 9ª Região, e que tem por objeto a proteção dos direitos dos motoristas com base na Lei Geral de Proteção dos Dados e Marco Civil da Internet (Lei nº 13.853 de 2019), colheram-se inúmeras declarações acerca do poder diretivo/organizacional/disciplinar por parte da 99, senão vejamos:

TESTEMUNHA 2 (Doc. 07)



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

- **PODER DISCIPLINAR. PUNIÇÃO:** cadastrou-se inicialmente em 2018 e após 5 dias de prestação de serviços em agosto foi bloqueado sob a justificativa de ter violado a política da plataforma, sem que a plataforma tenha explicitado bem os atos seus que teriam caracterizado tal violação, embora sua avaliação pelos usuários estivesse no nível máximo (5,0). Foram indicados apenas números de parágrafos da política, mas o depoente os leu e acreditou que não tinha cometido nenhum ato que violasse tais parágrafos. Não houve oportunidade para que o depoente se defendesse dentro da plataforma, foi simplesmente bloqueado;
- **ADESÃO ÀS REGRAS:** teve que aceitar os termos do aplicativo e não era possível aceites ou consentimentos pontuais, isto é, ou havia aceite integral da política ou não havia como prestar serviços pela plataforma. O depoente não teve meios de ler a política inteira porque era muito extensa;
- **ADESÃO ÀS REGRAS. PODER ORGANIZACIONAL:** teve que conceder permissão para que o aplicativo acessasse microfone, câmera, localização, todas essas eram permissões obrigatórias;
- **PODER DISCIPLINAR:** foi várias vezes penalizado por não aceitar corrida de seu interesse. As punições da 99 para quem recusa corrida variam de 1 dia a 1 semana e, acima disso, suspensão definitiva da plataforma. Há uma taxa de aceitação imposta pela plataforma de no mínimo 55%. O motorista não tem qualquer espécie de defesa ao não aceitar uma corrida. Não sabe afirmar se quem aceita mais corridas também recebe mais corridas;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

- **AVALIAÇÃO. PODER DISCIPLINAR:** cada passageiro pode fazer uma avaliação do motorista após a corrida. Se a média de avaliações for muito baixa, o motorista pode até ser excluído da plataforma. Não há possibilidade de o motorista se defender em caso de avaliação ruim e também não é dada ciência dos motivos que o cliente indicou para a má avaliação. Sua nota atual é 5,0;
- **GAMIFICAÇÃO:** recebe mensagens da plataforma para incentivo a corridas fora do período em que está trabalhando.

TESTEMUNHA 3 (Doc. 08)

- **ADESÃO ÀS REGRAS. PODER ORGANIZACIONAL:** teve que aceitar integralmente os termos de serviço da empresa, sem possibilidade de aceites ou consentimentos parciais, sendo que se não houvesse aceitação total não havia possibilidade de prestação de serviços pelo aplicativo. Não leu os termos em razão de sua extensão;
- **ADESÃO ÀS REGRAS. PODER ORGANIZACIONAL. ONEROSIDADE:** após a corrida há um detalhamento da composição do valor cobrado e do repassado para o motorista. O preço é fixado pela plataforma sem consulta aos motoristas;
- **AVALIAÇÃO. PODER DISCIPLINAR:** após cada corrida o usuário pode avaliar o motorista. O usuário confere ao motorista uma nota e, quando esta é inferior a 5,0 (nota máxima), pode também indicar os motivos. O motorista não tem acesso à nota que cada passageiro lhe deu, apenas pode fazer uma dedução a partir dos últimos passageiros transportados, conforme a nota caia consideravelmente ou não. Quando acontece alguma ocorrência fora do normal, o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

motorista pode deixar registrado no aplicativo, mas não há influência na nota;

TESTEMUNHA 4 (Doc. 09)

- **ADESÃO ÀS REGRAS:** teve que aceitar os termos em sua integralidade, sem possibilidade de aceites ou consentimentos parciais, pois do contrário não poderia trabalhar na plataforma. Quando do cadastro não chegou a ler os termos em razão de sua extensão e complexidade. Mas quando houve o problema com a utilização do veículo por terceiros no cadastro, procurou ler os termos ao menos parcialmente. Acresceu que algumas vezes também era obrigado a aceitar modificações nos termos para continuar na plataforma;
- **AVALIAÇÃO. PODER DISCIPLINAR:** A avaliação era feita pelos usuários após as corridas e os motoristas só tinham informação sobre a sua nota média, e não sobre as avaliações individuais feitas. Por dedução, o depoente sabia que algumas avaliações eram injustas, por exemplo, como quando algum cliente ficava insatisfeito com a tarifa definida pelo aplicativo após o término da viagem. Não havia, no entanto, como o motorista defender-se dessas avaliações. As avaliações impactavam diretamente nas condições de trabalho dos motoristas, pois motoristas mais bem avaliados recebiam passageiros mais bem avaliados. Uma avaliação baixa tem potencial para impactar fortemente a média, e para ser revertida, exige uma grande quantidade de avaliações com a nota máxima. Motoristas com baixas médias podem até ser bloqueados pela plataforma;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

- **SUBORDINAÇÃO. PODER DISCIPLINAR:** O depoente não teve problemas com a plataforma que tenham ocasionado seu bloqueio, exceto em razão das situações já referidas (não aceitação de corridas acima do limite estabelecido pela plataforma). No entanto, recebeu e-mails solicitando que cuidasse mais de sua direção em razão de reclamações de usuários, a fim de evitar sua exclusão da plataforma. Contudo não eram divulgados os fatos apontados pelos usuários que teriam motivado tais advertências, o que impedia defesa do depoente e até mesmo que este efetivamente corrigisse eventuais pontos de sua conduta que pudessem ser melhorados;

TESTEMUNHA 5 (Doc. 10)

- **ADESÃO ÀS REGRAS:** O termo tinha que ser aceito de forma integral, não havendo possibilidade de mudar nada. Não chegou a ler o termo porque, em razão das dívidas que tinha, só queria iniciar logo o trabalho;
- **SUBORDINAÇÃO ALGORÍTIMICA:** o aplicativo pedia vários acessos, como a localização, contatos e acredita que também à câmera, mas não tem certeza quanto a esse ponto (câmera);
- **PODER ORGANIZACIONAL:** não teve problemas para o cadastro, mas o cartão para receber veio com seu nome errado e não conseguia sacar os valores na lotérica. Foi várias vezes no escritório para reclamar e várias vezes o cartão foi enviado com erro no nome ou com o nome de outra pessoa;
- **ADESÃO ÀS REGRAS. SUBORDINAÇÃO ALGORÍTIMICA:** quando aparecia a oferta da corrida, não



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

havia informação sobre valor, localização do passageiro nem seu destino. Depois que aceitava aparecia a localização do passageiro e depois que pegava o passageiro aparecia o destino. Na época em que trabalhava na 99 não aparecia informação sobre a nota do passageiro;

- **PODER DISCIPLINAR:** que podia recusar até 3 corridas. Mais do que isso era penalizado, ficando 30 minutos, 1 hora, bloqueado no aplicativo. Que algumas vezes, após aceitar a corrida, via que o passageiro estava muito longe, mas se desistisse isso já contava como uma recusa. Do mesmo modo, programava-se para fazer o intervalo para poder comer, mas se recusasse corrida enquanto ainda estava deixando outro passageiro, isso também contava com uma recusa. Como fazia dezenas de corridas por dia, o número de recusas era insuficiente para acomodar suas necessidades e preferências, e assim acabava sendo obrigado a aceitar diversas corridas contra a sua vontade. Que foi penalizado por não aceitar corrida algumas vezes sem a possibilidade de se explicar ou recorrer da punição. Havia um questionário sobre os motivos da recusa quando fazia uso desta, mas não tinha utilidade nenhuma;
- **SUBORDINAÇÃO ALGORÍTIMICA:** não havia divulgação dos critérios utilizados pela empresa para fixar o preço da corrida para o passageiro, mas o motorista ficava sabendo o preço da corrida ao pegar o passageiro, bem como quanto de tal valor seria destinado ao motorista. Que havia divulgação pelos critérios utilizados pela empresa para o percentual pago ao motorista. Que não havia consulta aos motoristas antes da fixação de preço aos passageiros. Que a empresa nunca consultou o depoente sobre as despesas para



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

manutenção do veículo. No caso de promoções para os passageiros, o motorista recebia a mesma coisa, inclusive várias vezes passageiros comentaram que estavam pagando um valor inferior ao que o depoente receberia;

- **GAMIFICAÇÃO:** Que havia bonificações para que os motoristas se deslocassem para áreas do mapa com maior demanda, mas muitas vezes ao chegar no local a cor do mapa normaliza em relação à demanda. Que às vezes havia bonificação para trabalho nos feriados. Que não havia bonificação para labor superior a 8 horas. Que trabalhava de 6 a 9 horas por dia, às vezes à noite ou durante a madrugada;
- **AValiação. PODER DISCIPLINAR:** ao final da corrida o usuário avaliava o motorista com uma nota de 1 a 5. Se baixasse de determinada média podia ser banido da plataforma. A recusa de corridas também baixava a nota. Não podia se defender da nota dos clientes e não ficava sabendo o motivo das notas dadas por cada cliente. Não ficava sabendo pelo aplicativo quanto cada cliente dava de nota, apenas podia estimar com base na conversa com o cliente durante a corrida;
- **SUBORDINAÇÃO ALGORÍTIMICA:** Havia monitoramento da localização do motorista enquanto ele estava com o aplicativo ligado. Quando o aplicativo estava desligado recebia apenas algumas mensagens incentivando a se ativar no serviço.

Diante de tais declarações, é importante destacar que a suposta liberdade do motorista para se conectar ao aplicativo, aceitar ou recusar as corridas não significam, em absoluto, autonomia ou independência no modo de fazer ou executar o trabalho. Logo que um trabalhador, qualquer um deles, aceita a oferta da empresa e escolhe o dia e a hora em que estará disponível para trabalhar, tudo retorna ao mundo como era antes



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

e a prestação do serviço volta a ser aquela típica relação de trabalho subordinado ou por conta alheia, em que a 99 retoma o controle, o comando e a supervisão do trabalho alheio em todos os seus contornos e aspecto mais básicos.

VI – DOS “TERMOS DE USO”, “POLÍTICA DE PRIVACIDADE” E OUTRAS EXIGÊNCIAS INERENTES AO VÍNCULO DE EMPREGO

Os “Termos de Uso” e a “Política de Privacidade” dos motoristas (Doc. 11), extraídos no site da 99⁵⁻⁶, consultados nos dias 01/06/2021 e 31/05/2021, respectivamente, demonstram em saciedade que a relação mantida entre a 99 e os motoristas não é de natureza civil, uma vez que estão presentes os elementos fáticos-jurídicos caracterizadores da relação de emprego.

A seguir, expõe-se as cláusulas que evidenciam expressamente tais elementos:

1.2. ACEITAÇÃO DOS TERMOS E CONDIÇÕES DE USO. AO SE CADASTRAR E UTILIZAR CONTINUAMENTE OS SERVIÇOS, O MOTORISTA PARCEIRO ESTARÁ DECLARANDO TER LIDO, ENTENDIDO E ACEITO OS TERMOS. **CASO, A QUALQUER TEMPO, O MOTORISTA NÃO CONCORDE COM OS TERMOS, DEVERÁ CESSAR IMEDIATAMENTE A UTILIZAÇÃO DO APLICATIVO E DESINSTALÁ-LO DE SEU APARELHO.**

Nessa cláusula fica claro que o contrato é de adesão. A única esfera de liberdade existente aqui é a formalização contratual: contrata ou não contrata. Resta evidente a ausência de isonomia ou liberdade do contratado em relação ao conteúdo do negócio jurídico.

⁵ <https://99app.com/legal/termos/motorista/>

⁶ <https://99app.com/legal/privacidade/>



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

1.2.1. Termos Adicionais poderão se aplicar a determinados Serviços, tais como condições para categorias específicas, veículos com opcionais, eventos, regulamentos, atividades, promoções em particular ou ações de recompensas, e esses Termos Adicionais serão divulgados em relação aos respectivos Serviços ("**Termos Adicionais**"). Os Termos Adicionais são complementares e considerados parte integrante destes Termos para os efeitos dos respectivos Serviços. Os Termos Adicionais prevalecerão sobre estes Termos em caso de conflito somente com relação àquilo que forem específicos.

O site não mostra ou direciona para o conteúdo dos "Termos Adicionais". Ou seja, este é um regulamento interno paralelo, sem transparência ao motorista. Ademais, esse item exacerba o poder diretivo, a sobreposição de uma parte (99) em relação à outra (o motorista), no que tange à definição sobre as regras relativas ao serviço.

1.4. Alteração dos Termos. A 99 reserva o direito de realizar alterações e atualizações nos Termos, a qualquer momento, sem a necessidade de aviso prévio. Em caso de alterações dos Termos que restrinjam direitos dos Motoristas Parceiros, a 99 poderá comunicar tal alteração, ao seu critério, através dos Meios de Comunicação. Todavia, esta liberalidade não afasta a responsabilidade do Motorista Parceiro de verificar periodicamente os Termos. Caso o Motorista Parceiro não concorde com as alterações dos Termos, deverá cancelar sua conta, cessar toda e qualquer utilização dos Serviços e desinstalar o Aplicativo do seu aparelho. O fato do Motorista Parceiro continuar a acessar ou usar os Serviços após essa postagem representa seu consentimento em vincular-se aos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Termos alterados.

O fato de a alteração do regulamento só ser realizada pela 99 indica que ela é a dona do negócio. Isto é, exerce de forma plena o poder diretivo. As regras sobre como o negócio deve ser realizado representam o exercício desse poder (dirigir o modo como o trabalho alheio deverá ser executado). Não basta à 99 ter o direito de criar o regulamento interno, ela ainda tem o direito de alterá-lo, sem qualquer aviso prévio ao motorista. Este fica vinculado à alteração caso não se manifeste (ou seja, ainda que não saiba da alteração do regulamento, se o motorista continua usando a plataforma entende-se que houve aceitação tácita da alteração).

2. DADOS DO MOTORISTA PARCEIRO E PRIVACIDADE

2.1. A 99 POSSUI UMA **POLÍTICA EXPRESSA SOBRE PRIVACIDADE**. AS INFORMAÇÕES DE REGISTRO E OUTRAS INFORMAÇÕES SOBRE O MOTORISTA PARCEIRO ESTÃO SUJEITAS AO TRATAMENTO REFERIDO EM TAL POLÍTICA DE PRIVACIDADE. O MOTORISTA PARCEIRO ENTENDE E CONCORDA QUE O SEU USO E A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO ENVOLVEM A COLETA E UTILIZAÇÃO DE INFORMAÇÕES E DADOS SOBRE O MOTORISTA PARCEIRO (CONFORME DEFINIDO NA POLÍTICA DE PRIVACIDADE APLICÁVEL), INCLUINDO A TRANSFERÊNCIA DESTAS INFORMAÇÕES E DADOS PARA OUTROS TERRITÓRIOS, PARA FINS DE ARMAZENAMENTO, PROCESSAMENTO E UTILIZAÇÃO PELA 99, SUA CONTROLADORA E DEMAIS EMPRESAS DO MESMO GRUPO ECONÔMICO, PARA ENVIO ÀS AUTORIDADES COMPETENTES PARA FINS DE REALIZAÇÃO DE CADASTRAMENTO DOS MOTORISTAS PARCEIROS, PARA AS FINALIDADES DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO E DEMAIS PREVISTAS NA POLÍTICA DE PRIVACIDADE. FAVOR CONSULTAR A POLÍTICA DE PRIVACIDADE DA 99 NO SEGUINTE



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

LINK: <https://99app.com/legal/privacidade>. A POLÍTICA DE PRIVACIDADE DA 99 CONSTITUI PARTE INTEGRANTE DOS TERMOS.

A 99 adota uma “Política de Privacidade” em que há vários elementos de infringência da LGPD e que podem, a depender do caso, configurar poder diretivo (ou abuso do poder diretivo), conforme será explorado mais adiante.

3. CADASTRO

3.1. Para utilizar grande parte dos Serviços, o Motorista Parceiro deve registrar-se e manter apenas uma conta pessoal de Motorista Parceiro (“Conta”). O Motorista Parceiro deve ter capacidade civil, possuir Carteira Nacional de Habilitação (“CNH”) definitiva com permissão para exercício de atividade remunerada (“EAR”) e deverá cumprir todos os requisitos legais correspondentes ao local de sua atuação para exercício da atividade de transporte remunerado individual de passageiros, para Motoristas Pop e para exercício da atividade de utilidade pública de transporte individual de passageiros (“Táxi”) para Taxistas. O Motorista Parceiro que desejar utilizar o Serviço deverá obrigatoriamente preencher os campos de cadastro exigidos, inclusive relativos aos dados necessários para recebimento de valores em decorrência da sua atividade de transporte de passageiros, intermediado pela 99, e responderá pela veracidade das informações declaradas, obrigando-se a manter informações válidas, atualizadas e corretas. Em caso de não confirmação de seus dados, o acesso do Motorista Parceiro ao Serviço poderá ser bloqueado, a exclusivo critério da 99.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

3.2. Após receber a documentação de cadastro, a 99 efetuará uma análise e poderá aceitar ou recusar a solicitação de cadastro do Motorista Parceiro. A 99 também poderá realizar a checagem de antecedentes criminais e quaisquer outras verificações que considerar oportunas ou que sejam exigidas pela legislação aplicável.

3.3. O perfil do Motorista Parceiro é exclusivo e intransferível. O Motorista Parceiro compromete-se, mediante aceitação dos Termos, a não compartilhar sua Conta com terceiros, sendo vedada a transferência de sua Conta, sob pena de cancelamento imediato da Conta do Motorista Parceiro, além de encaminhamento do caso às autoridades públicas para análise de eventuais penalidades criminais e civis aplicáveis.

3.3.1. A 99 se reserva o direito de solicitar documentos adicionais para confirmação de cadastros, bem como outros métodos de identificação e autenticação do Motorista Parceiro (como, por exemplo, reconhecimento facial), por ocasião do cadastro e enquanto o Motorista Parceiro utilizar os Serviços a qualquer tempo. Mesmo após a confirmação do cadastro, é possível o cancelamento da conta caso sejam verificadas incongruências no processo de verificação, a exclusivo critério da 99.

Tais cláusulas revelam a pessoalidade na contratação dos motoristas, a infungibilidade subjetiva. O cadastro é pessoal e intransferível. Nesse sentido, a substituição de um trabalhador por outro, de forma indistinta, é vedada. O cadastro do motorista é feito *intuii personae*, até mesmo com previsão expressa de reconhecimento



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

facial, teste obrigatoriamente realizado sob pena de não permissão de prestação de serviço.

3.3.2. As informações da Conta são de exclusiva responsabilidade de quem as inseriu. No caso de acarretarem **danos ou prejuízos** de qualquer espécie, as **medidas cabíveis** podem ser tomadas pela 99 a fim de resguardar seus interesses e a integridade de Passageiros, demais Motoristas Parceiros do Aplicativo e da própria 99.

4.1.1. O Motorista Parceiro concede à 99 as autorizações necessárias para a correta execução do serviço, nomeando-a sua representante para que, em seu nome, realize a cobrança de créditos, providencie o pagamento, compensação e reconhecimento de dívidas, dê e demande quitação, promova a liquidação de haveres e, de todo modo, atue no melhor interesse do representado.

4.3. A 99 não se responsabiliza por quaisquer danos sofridos pelo Motorista Parceiro em razão de cópia, transferência, distribuição ou qualquer outra forma de utilização de conteúdo protegido disponibilizado no Aplicativo.

Observa-se cláusula de transferência de responsabilidade ao motorista em caso de danos aos passageiros, o que sugere o exercício do poder diretivo/disciplinar de forma abusiva.

As disposições acima, além de leoninas, para alguém que é considerado "parceiro", é típica do exercício do poder regulamentar do empregador, já que fixam regras gerais da empresa.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Observa-se que o item 3.3.2 estabelece responsabilidade do motorista quando ocasionar danos, mas não estabelece uma responsabilidade equivalente à plataforma por dano causado ao motorista. Não há, pois, um sinalagma contratual que é presente em relações contratuais em que há autonomia.

4.7. Pagamento pelos Serviços. A 99 poderá cobrar por todo ou parte do Serviço, **ao seu critério**. Atualmente, o Licenciamento é feito a título gratuito, sendo que a Intermediação é prestada de maneira onerosa (“Remuneração pela Intermediação”). Como remuneração pela Intermediação, a 99 cobrará do Motorista Parceiro um valor por cada corrida aceita, de acordo com a categoria do serviço, conforme segue:

Tal disposição prevê o “pagamento pela intermediação do serviço” a ser fixada de forma absolutamente unilateral pela 99, como plena expressão, mais uma vez, do poder diretivo.

4.7.1. A 99 disponibilizará ao Motorista Parceiro um recibo com o respectivo valor da Remuneração pela Intermediação. Sem prejuízo do disposto na respectiva Tabela de Remuneração, o Motorista Parceiro concorda que o valor a ser pago por ele a título de Remuneração pela Intermediação **será o disponibilizado no recibo em caso de qualquer conflito ou inconsistência.**

Aqui fica nítido mais um elemento do poder de comando concernente à determinação dos valores. Em caso de conflito ou inconsistência, prevalece o entendimento da plataforma, que é quem expede o recibo.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

4.7.2. A cobrança dos valores devidos a título de Remuneração pela Intermediação pelo Motorista Parceiro à 99, na forma descrita na Cláusula 4.5. Para corridas pagas pelo Passageiro por meio do Aplicativo, o pagamento da Remuneração pela Intermediação será realizado automaticamente por meio do Aplicativo e dos meios de pagamento relacionados. Para as corridas pagas por outro(s) meio(s), a cobrança dos valores devidos à 99 será realizada na próxima corrida cujo pagamento for realizado por intermédio do Aplicativo. Na hipótese de valores pendentes de forma reiterada, a 99 poderá ao seu critério (i) emitir contra o Motorista Parceiro a respectiva fatura / nota fiscal para o pagamento dos valores em aberto, à qual o Motorista Parceiro deverá proceder com o pagamento na data de vencimento indicada e/ou (ii) bloquear o cadastro do Motorista Parceiro até que os valores sejam pagos.

Evidencia-se disposição típica do poder disciplinar/sancionatório da 99 em face dos motoristas, por meio de bloqueios, excluindo qualquer interpretação de relação de “parceria” entre as partes.

4.7.3.5. A 99 não será responsabilizada pela falta ou atraso do repasse em virtude de:

- a) Quaisquer problemas na Conta de Pagamento 99 ou no Cartão 99 a ela associada que não tenham sido diretamente causados pela 99;
- b) Falhas no sistema de pagamento eletrônico disponibilizado por terceiros ou pelas Empresas Parceiras;
- c) Caso fortuito ou força maior;
- d) Quaisquer problemas decorrentes de ação ou omissão do



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Motorista Parceiro, incluindo, mas não somente, as hipóteses de divergência entre o valor estimado do trajeto e o valor cobrado ou de corrida sem registro de trajeto; e
e) Necessidade de análise do pagamento por prazo razoável **por qualquer razão, incluindo indício de conduta fraudulenta.**

Esse item, assim como outro acima, isenta a responsabilidade da 99 por atraso ou falta de pagamento aos motoristas. Ademais, a expressão “por qualquer razão, incluindo indício de conduta fraudulenta” não vem tipificada, deixando ampla margem à arbitrariedade da plataforma.

4.10.1. Danos e prejuízos causados pelos Motoristas Parceiros. O Motorista Parceiro será responsável por quaisquer danos ou prejuízos que causar ao(s) Passageiro(s) e concorda em indenizar e manter a 99 indene em relação a quaisquer demandas, perdas, prejuízos ou danos direta ou indiretamente relacionados a atos ou fatos causados pelo Motorista Parceiro. **O Motorista Parceiro é o único e exclusivo responsável por todos e quaisquer problemas relativos ao Serviço de Transporte,** bem como por quaisquer condutas indevidas ou ilegais que pratique.

Mais uma determinação de isenção de responsabilidade por parte da 99, como se ela não fosse a transportadora (mas sim, mera intermediária).

5. SERVIÇO DE TRANSPORTE

5.1. Obrigação do Motorista. **O Motorista Parceiro deve respeitar todas as regras destes Termos de Uso** e de toda legislação aplicável. O descumprimento dos Termos de Uso ou da legislação aplicável pelo Motorista Parceiro poderá resultar, a livre e exclusivo



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

critério da 99, impedimento do seu acesso ao Aplicativo. Mediante aceitação dos Termos de Uso, o Motorista Parceiro compromete-se a:

- a) Pagar a Remuneração pela Intermediação à 99;
- b) Agir perante a 99 e aos Passageiros com boa-fé, diligência, profissionalismo e respeito;
- c) Obedecer a todas as exigências legais e regulatórias referentes aos serviços de transporte remunerado privado individual de passageiros ou do transporte de passageiros de utilidade pública, incluindo as leis, regulamentos e demais normas de trânsito aplicáveis em âmbito federal, estadual e municipal, tanto quanto ao Motorista Parceiro como em relação ao veículo utilizado para o Serviço de Transporte;
- d) **Não** discriminar ou **selecionar**, por nenhum motivo, os **Passageiros**;
- e) **Responsabilizar-se integralmente pela prestação do serviço de transporte de pessoas;** e
- f) Responsabilizar-se pelo uso de sua própria máquina de cartão de crédito e/ou débito e pelos seus respectivos recebimentos.

Tal cláusula é típica expressão do poder regulamentar, que estabelece aos motoristas a obrigação de seguir os "Termos de Uso", no caso, o regulamento interno da 99. Há diretrizes estritas e comportamentais que devem ser observadas na execução do serviço, tais como boa fé, diligência, profissionalismo, respeito, cumprimento das regras de trânsito, proibição de discriminação, etc.

Ademais, há cláusula expressa que veda ao motorista selecionar passageiros. QUE AUTONOMIA É ESTA? Se o motorista fosse genuinamente autônomo ele teria o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

direito de escolher com quem iria contratar, o que a plataforma impede de modo explícito neste item.

5.2. Pagamento pela Prestação do Serviço de Transporte. O pagamento da corrida é feito diretamente pelo(s) Passageiro(s) ao Motorista Parceiro, por uma das modalidades de pagamento escolhidas pelo Motorista Parceiro, sendo cobrado do Motorista Parceiro o valor da Remuneração pela Intermediação, conforme previsto na Cláusula 4.5., acima. O Motorista Parceiro pode optar por receber pagamentos em uma ou mais das seguintes modalidades: (i) dinheiro; (ii) em sua própria máquina de cartão de débito ou crédito; (iii) em sua Conta de Pagamento 99 por meio do próprio Aplicativo e/ou (iv) outros meios de pagamento disponíveis no Aplicativo. O pagamento por meio do próprio Aplicativo é o único que o Motorista Parceiro é obrigado a aceitar pelos Termos de Uso.

5.2.2. Cálculo do Preço do Serviço de Transporte prestado pelo Motorista Pop. No momento em que o Passageiro tenha inserido o destino e solicitado o Serviço de Transporte por meio do Aplicativo, receberá o valor do preço pelo trajeto correspondente ("Preço"). O Preço será composto por: (i) valor base/mínimo; acrescido de (ii) parcela variável baseada na distância e quantidade de tempo estimado para o trajeto. Além disso, em certas situações em que a demanda por viagens aumentar muito, é possível a incidência de ajuste adicional dinâmico ("Ajuste Dinâmico"). O intuito do Ajuste Dinâmico é equilibrar oferta e demanda ao incentivar que mais Motoristas Pop se conectem ao Aplicativo e aceitem solicitações de corrida. O Ajuste Dinâmico será parte integrante do Preço e sua



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

incidência será clara.

5.2.2.1. **Variação do Preço após aceite da corrida.** O Preço pode aumentar se o Passageiro alterar o destino durante a viagem, se fizer paradas extras ao longo do trajeto ou se a viagem levar muito mais tempo do que o esperado, em decorrência de atos do Passageiro, e quaisquer eventos que não estejam sob o controle do Motorista Parceiro e/ou da 99, incluindo caso fortuito e força maior (e.g. realização de eventos na cidade que alterem o tráfego, ocorrência de chuvas e acidentes naturais, etc.) (“Hipóteses de Variação de Preço”). Nas Hipóteses de Variação do Preço, ao final da corrida, será cobrado adicional ao valor do Preço (“Adicional ao Preço”).

5.2.2.2. **A 99 se reserva o direito de estabelecer, remover e/ou revisar a forma de Cálculo do Preço do Serviço de Transporte prestado pelo Motorista Pop por intermédio do uso dos Serviços a qualquer momento, a critério exclusivo da 99.** Ademais, o Preço aplicável em certas áreas geográficas poderão incluir cobranças, tarifas, taxas, impostos e/ou contribuições governamentais, inclusive, tarifas de pedágios ou cobranças de aeroportos, conforme a rota tomada pelo Motorista Pop, o local de origem e/ou destino da viagem.

Extrai-se dessas disposições o elemento onerosidade, além do exercício do poder organizacional/diretivo. A 99 oferece o serviço de transporte, define preço e impõe alterações tarifárias unilateralmente, etc.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Importante observar que o cliente é da 99 e não do motorista. O motorista e o passageiro são dois estranhos que só se conhecem após a solicitação da corrida. O passageiro não tem como selecionar o motorista ou o preço e, em regra, o trabalhador não pode recusar corridas sem ser punido. Aliás, o motorista não sabe nem mesmo o destino da corrida antes de aceitá-la.

Logo, o motorista não trabalha por conta própria, mas por conta alheia, traço característico da relação empregatícia. O item 5.2.2.2 indica expressamente que a empresa ré fixa tanto o preço do serviço quanto a remuneração do trabalhador, resguardando-se ainda a alteração unilateral de valores e percentuais.

5.3. Códigos Promocionais e Ações de Recompensa. A 99 poderá, a seu exclusivo critério, criar códigos promocionais que poderão ser resgatados para crédito na Conta dos Passageiros ("Códigos Promocionais") ou ações de recompensa para Motoristas Parceiros ("Ações de Recompensa").

5.3.1. É vedado ao Motorista Parceiro utilizar Códigos Promocionais ou Ações de Recompensa em conluio com qualquer Passageiro ou com terceiros para obter vantagens indevidas ou fraudar o Serviço.

Aqui resta exposto que as promoções e descontos são arcados pela 99. Isto significa que quem detém o serviço (e, portanto, pode dar o desconto) é a 99. Há o nítido elemento de alteridade para a 99.

E esse controle das disposições financeiras do negócio é tão rígido, que se veda qualquer possibilidade de desconto direto por parte do motorista, com nítido sepultamento de sua autonomia.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

6. MANUTENÇÃO DO PADRÃO DE QUALIDADE 99

6.1. O Motorista Parceiro aceita que será avaliado pelos Passageiros e pela 99 com base em critérios como a qualidade do serviço, a limpeza do veículo e as taxas de aceite e de cancelamento de corridas. O Motorista Parceiro que for reiteradamente mal avaliado poderá ter a sua licença de uso do Aplicativo cancelada. Sem prejuízo de outras disposições constantes neste instrumento, o Motorista Parceiro também poderá ser ter sua Conta cancelada (resultando em impedimento de acesso ao Aplicativo) em casos como pendências cadastrais, relatos de condutas inapropriadas, a exclusivo critério da 99.

Aqui se manifesta o poder diretivo/fiscalizatório/disciplinar da 99. Ora, o motorista é avaliado pelo passageiro/cliente e pela 99, considerando-se, inclusive, as taxas de aceite das corridas pelos motoristas. Logo, depreende-se que a recusa das corridas pelo motorista impactará (negativamente) em sua avaliação. Ou seja, se a avaliação for negativa, o motorista pode ser punido. Não resta dúvidas, pois, sobre o exercício do comando e disciplinamento da empresa em relação aos seus motoristas.

A empresa, por meio de seu algoritmo, e por seu regulamento, comanda o trabalho, pois distribui o serviço, indicando ao motorista as corridas que deve realizar e os clientes que deve atender. Além disso, impõe um padrão de qualidade na prestação de serviços, que inclui limpeza de veículo e taxa de aceitação e cancelamento de corridas, tudo ao exclusivo critério da empresa. Ou seja, tanto o conteúdo do trabalho como a sua forma de execução são comandados pela empresa.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

6.2. O Motorista Parceiro reconhece e aceita que a 99 não está obrigada a filtrar, censurar ou controlar, nem se responsabiliza pelas avaliações realizadas pelos Passageiros, que são os únicos e exclusivos responsáveis por seu conteúdo. Tais avaliações não expressam a opinião ou o julgamento da 99 sobre os Motoristas Parceiros.

A pretensa exclusão de responsabilidade e interesse da 99 nas avaliações dos passageiros são inócuas.

É que as avaliações dos passageiros são voltadas aos motoristas, mas são entregues à 99 (e não aos motoristas). Ora, por que motivo a 99, que seria mera intermediária, teria interesse em saber das avaliações do motorista supostamente autônomos?

A resposta é evidente. Porque a plataforma precisa ter o comando e controle das atividades dos motoristas, para dirigir e gerir da melhor forma seu negócio.

Em resumo, a 99 utiliza os passageiros como verificadores da qualidade do serviço dos motoristas. Essa é uma técnica de controle que vem sendo difundida, seja nos *call centers* e até em lojas físicas, em que o consumidor é colocado na função de vigia para as empresas. Verifica-se que as notas não têm como destinatários os trabalhadores, pois eles somente recebem as avaliações posteriormente e sem possibilidade de identificação do avaliador.

As notas, como afirma o disposto nos “Termos de Uso”, são utilizados para o exercício do controle da execução do serviço pela empresa. Trata-se de um avanço em relação à técnica do panóptico de Jeremy Bentham, em que, ao invés de ser realizada de forma centralizada, é fragmentada e multiplicada em milhões de dispositivos e sujeitos de vigilância.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Mas não é só: o trabalhador é controlado também pelas taxas de cancelamento. Assim, não há a suposta autonomia em trabalhar ou não, pois o trabalhador não é livre em cancelar as corridas.

Conforme a decisão de corte da Bélgica, que seguiu a jurisprudência da Corte de Cassação do país, o fato de estar livre para dar sequência ou não a uma oferta de trabalho, podendo negá-la, não impede o reconhecimento de vínculo de emprego, uma vez que a partir do momento em que o trabalhador aceita o trabalho, o empregador pode dispor de sua mão de obra conforme as disposições do contrato. O fato de ser livre para negar uma oferta de trabalho não necessariamente significa que o trabalhador seja igualmente livre na organização de seu tempo de trabalho uma vez aceita a missão. Em raciocínio similar, a decisão da Suprema Corte do Reino Unido no caso Uber, a subordinação deve ser verificada no momento da conexão do trabalhador para o trabalho, e não em período fora do trabalho. Aliás, essa decisão definiu os trabalhadores como “workers”, uma espécie de terceira figura, pois assim tinha sido o pedido, ficando adstrito a ele, pois em algumas passagens expressamente afirmou estar caracterizada a subordinação clássica da relação de emprego⁷.

6.3. O Motorista Parceiro aceita que a 99 manterá registros internos acerca da prestação de Serviços de Transporte, tais como a taxa de aceitação e cancelamento de corridas, podendo utilizar esses dados para realizar sua própria avaliação sobre o Motorista Parceiro.

6.4. Periodicamente, o Motorista Parceiro será informado sobre alterações em sua avaliação, que consistirá em uma nota de 1 (um)

⁷ <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2019-0029-judgment.pdf>



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

a 5 (cinco), que leva em consideração a avaliação e comentários dos Passageiros e da 99, conforme os critérios estabelecidos na Cláusula 6.1, bem como outros critérios pertinentes.

Nessas disposições fica ainda mais claro que o aceite (ou recusa) e o cancelamento devem impactar na avaliação do motorista, trazendo-lhe consequências como bloqueio ou até desligamento.

Ainda, o envio periódico de avaliações, além de caracterizar o poder fiscalizatório, constitui uma forma de “pressão” em face dos motoristas.

Mais uma vez, pois, resta expresso o Poder fiscalizatório/disciplinar por parte da 99.

6.5. O Motorista Parceiro reconhece e aceita que a 99 poderá: (i) suspender por tempo indeterminado o Licenciamento (e, conseqüentemente, a Conta do Motorista Parceiro), dentre outros motivos elencados nas Cláusula 8 a seguir; ou (ii) exigir a realização de curso de reciclagem, caso o Motorista Parceiro apresente avaliações semanais reiteradamente ruins, a exclusivo critério da 99; e (iii) aplicar multa, conforme previsto nas Cláusulas 7.3. e 7.4. a seguir.

Através desse item, pode ser verificado que a empresa se autoconcedeu diversos poderes de controle, conforme estipulado no item 6.5 dos termos de uso: I) suspender a conta; II) imposição de curso de reciclagem no motorista; e III) aplicação de multa.

Ou seja, o controle é de tal monta que até a existência de infrações de trânsito é verificada e constitui fator de punição do trabalhador.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Ainda, não há prova maior do controle empregatício do que a imposição aos trabalhadores de cursos de reciclagem, (II). Ora, como uma empresa pode se dizer de tecnologia se faz cursos de reciclagem em direção e comportamento de motoristas? Enfim, é um discurso vazio e imaginário que não se sustenta dois segundos a partir dos fatos.

7. DA SUSPEITA DE FRAUDE

7.1. A 99 não se responsabiliza por quaisquer **condutas fraudulentas** por parte do Motorista Parceiro, podendo inclusive impedir, em razão delas, seu acesso ao Aplicativo, bem como agir judicial ou extrajudicialmente contra o envolvido.

7.2. A 99 **analisa caso a caso** as suspeitas de fraude e poderá reter o pagamento de valores ao Motorista Parceiro em virtude de corridas supostamente fraudulentas, de forma a evitar o risco de dano à 99.

7.3. A 99 se reserva ao direito de **aplicar multas** ao Motorista Parceiro **nos casos em que forem constatadas atividades fraudulentas.**

Nos itens deste termo de uso, “Fraude” é um conceito aberto e indeterminado. Não há, até aqui, nenhuma disposição que defina tal conceito, indicando, objetivamente, o que a 99 entende como sendo "fraude". O disciplinamento é, pois, evidente, potestativo e arbitrário.

Veja que a análise "caso a caso", sem um conceito bem definido de fraude, traz alto grau de subjetividade e arbitrariedade para a 99. Ou seja, ela pode usar critérios não



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

conhecidos para punir o trabalhador, considerando sua conduta como fraude. Essa “prerrogativa” pode, até mesmo, exorbitar do poder diretivo, eis que o regulamento interno (Termos de Uso) apresenta as punições sem indicar as condutas que podem ensejá-las.

7.4. Caso o Motorista Parceiro pratique **atividade fraudulenta**, como **realizar a corrida solicitada pelo Passageiro sem intermédio da plataforma**, a 99 se reserva ao direito de aplicar **multa pecuniária** ao Motorista Parceiro, considerando a atividade fraudulenta exercida.

Novamente, extrai-se desse item o poder diretivo na feição disciplinar. O interessante é que aqui se verifica um dever legal do empregado, que é a vedação à concorrência com o empregador (aliás, isto é uma das hipóteses de justa causa do artigo 482 da CLT).

8. APLICAÇÃO DE MULTA, SUSPENSÃO E CANCELAMENTO DE SEU ACESSO AO APLICATIVO

8.1. O Motorista Parceiro concorda que a 99, à sua livre discricção, poderá aplicar multa, suspender ou cancelar sua utilização do Serviço, incluindo, mas não se limitando: (i) por descumprimentos e/ou violação destes Termos; (ii) pelo resultado de sua avaliação pelos Passageiros e pela análise de sua taxa de cancelamento e outros critérios, nos termos da Cláusula 6, acima; (iii) em função de ordem judicial ou requisição legal de autoridade pública competente; (iv) por requisição do próprio Motorista Parceiro; (v) por desativação ou modificação do Serviço (ou de qualquer de suas partes); (vi) por caso fortuito, força maior e/ou questões de segurança; (vii) **por inatividade da conta por um longo período de**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

tempo; (viii) pela suposta prática de qualquer infração de trânsito, atividade fraudulenta ou ilegal por parte do Motorista Parceiro, a critério da 99; (ix) pelo uso inadequado ou abusivo do Aplicativo, **incluindo a utilização por terceiros ou transferência de sua Conta, a realização de corrida com veículo distinto do cadastrado no Aplicativo**, utilização de quaisquer aplicativos ou programas que visem a alterar a informação da localização geográfica do Motorista Parceiro para manipular o Aplicativo, e outras hipóteses de uso indevido ou abusivo do Aplicativo, a critério da 99; e/ou (x) por inadimplemento por parte do Motorista Parceiro de quaisquer obrigações, valores, pagamentos devidos em razão do Serviço, quando aplicável.

Tais disposições evidenciam que a 99 controla todo serviço e disciplina seus motoristas.

No item 8.1, a empresa deixa claro que pode suspender ou cancelar o acesso do trabalhador de forma unilateral, por descumprimento dos termos (I), por análise feita pela empresa a partir das avaliações feitas pelos passageiros e também pela análise da taxa de cancelamento (II), bem como por inatividade da conta por um longo período de tempo (VII) e até por infração de trânsito (VIII).

Para o negócio, é necessário esse controle de pessoal, dos instrumentos de trabalho. Isto porque, por exemplo, se o motorista indicar veículo melhor do que de fato vai utilizar na corrida (podendo ser cobrada tarifa de veículo superior) e se apresentar com veículo inferior, isto impactará na ideia que o passageiro tem da 99. Ou seja, isto impactará negativamente na imagem da marca 99. Logo, só através de punições e disciplinamento a empresa controla seu negócio.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

8.5. O Motorista Parceiro não fará jus a qualquer indenização ou compensação, seja pela suspensão ou resilição destes Termos de Uso pela 99.

Mais uma vez, no exercício do Poder disciplinar, a 99 resguarda-se no direito de punir os motoristas e de eventualmente não ser penalizada por isto (nem mesmo se puniu injustamente o motorista).

10.4. Renúncia de Direitos. Caso a 99 deixe de exercer ou executar qualquer direito ou dispositivo destes Termos, isto não será caracterizado como uma renúncia a tal direito ou dispositivo nem constituirá novação. **Se qualquer dispositivo dos Termos for considerado inválido por um tribunal competente, as partes todavia concordam que o restante dos Termos deverá ser interpretado de tal forma a refletir a intenção original, e os outros dispositivos dos Termos permanecerão em pleno vigor e efeito.**

Nos contratos de adesão, a interpretação deve ser favorável ao aderente (o motorista, no caso). Isto é regra de Direito Civil. No caso, esta cláusula dá a entender que a interpretação é conforme à vontade daquele que elaborou os "Termos de Uso", a 99. Ou seja, esta cláusula inverte a lógica de interpretação do Direito Civil. Constitui apenas uma expressão da arbitrariedade da empresa, que viola, ainda, o princípio basilar do direito de trabalho *in dubio pro operário*.

10.5. Cessão de Direitos. **O Motorista Parceiro não poderá ceder tampouco transferir estes Termos**, total ou parcialmente, sem prévia aprovação por escrito da 99. O Motorista Parceiro concede



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

sua aprovação para que a 99 ceda e transfira estes Termos total ou parcialmente, inclusive: (i) para sua controladora, subsidiária ou afiliada; (ii) um adquirente das participações acionárias, negócios ou bens da 99; ou (iii) para um sucessor em razão de qualquer operação societária. Não existe joint-venture, sociedade, emprego ou relação de representação entre o Passageiro, a 99 ou quaisquer Motoristas Parceiros como resultado do contrato entre você e a 99 ou pelo uso dos Serviços.

Eis, mais uma vez, disposições sobre a personalidade.

Ainda, a “Política de Privacidade” (Doc. 11), cujo aceite dos seus termos é condição para finalização do cadastro dos motoristas, traz expressamente instruções em relação à utilização pela empresa de dados dos motoristas, de suas listas de contato, monitoramento de voz e imagem, controle de posicionamento geográfico e tantos outros.

Ali resta expresso que o acompanhamento e vigilância dos motoristas são realizados por meio eletrônico, e indica que a empresa além de ter acesso aos seus dados pessoais, monitora e vigia o trabalhador em relação aos seguintes aspectos: Imagem, voz, posição geográfica, rota, duração da viagem, endereço IP, navegador utilizado, SSID e força do sinal das redes sem fio próximas, informações de cookies, tipo e marca do aparelho celular, identificadores de dispositivos móveis, versão do sistema operacional, aplicativos instalados, informações sobre rede, provedor de conexão à Internet utilizado, configuração dos dispositivos, dados de software, locais habituais de embarque e desembarque, itinerários, as avaliações que você faz sobre os Serviços da 99, dados financeiros, transações financeiras, as formas de pagamento utilizadas e seus valores, as comunicações realizadas através dos Aplicativos do Grupo 99 e as comunicações realizadas entre você e o Grupo 99 por meio dos nossos canais de atendimento.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Como afirma o documento denominado “Política de privacidade”, há controle do trabalhador por GPS, o que se denomina tecnicamente de “geolocalização”, que foi determinante para a caracterização do vínculo empregatício pelas cortes superiores da França e da Espanha. A Corte de Cassação francesa afirmou que a plataforma (naquele caso, a Uber, de funcionamento idêntico à ré) “é dotada de um sistema de geolocalização que a permite seguir em tempo real a posição do entregador e contabilização do número total de quilômetros perseguidos”⁸. Já o Tribunal Supremo espanhol ponderou que, no caso julgado, havia geolocalização por GPS enquanto o trabalhador exercia sua atividade, com registro dos quilômetros percorridos, permitindo assim o controle empresarial permanente em tempo real do desempenho do trabalho”⁹. Cortes do Chile já decidiram também nesse sentido.

Também está no documento que **“O Grupo 99 utiliza os dados de localização do seu dispositivo a fim de prover o melhor serviço a você. Estas informações são utilizadas para garantir o máximo de segurança e conforto em suas viagens, entregas e outros serviços. Além disso, estes dados são muito importantes para melhorarmos outros aspectos dos aplicativos, como a identificação do local onde o usuário encontrará o motorista ou o entregador, dentre outras”. (...) “Para motoristas, é necessário que os dados de localização estejam sempre habilitados, uma vez que eles são fundamentais para o funcionamento do serviço”**. (grifo nosso)

Ainda, é relevante destacar o papel que o algoritmo desempenha nesse processo. Algoritmos são conjuntos de etapas de um processo em que o objetivo é a solução de um problema ou a execução de uma tarefa. O caminho percorrido pelo algoritmo para

⁸https://www.courdecassation.fr/en/decision/5fca56cd0a790c1ec36ddc07?search_api_fulltext=uber&sort=&items_per_page=&judilibre_chambre=&judilibre_type=&judilibre_matiere=&judilibre_publication=&judilibre_solution=&op=&date_du=&date_au=

⁹ <https://www.poderjudicial.es/search/openDocument/05986cd385feff03>



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

desempenhar a sua função é registrado para possibilitar a repetição e para instruir outras pessoas ou dispositivos na realização da tarefa.

Apesar de não serem uma invenção recente, os algoritmos ganharam relevância a partir do seu uso conjugado com softwares para captura, armazenamento e processamento de dados, com o objetivo de sofisticar o processo de tomada de decisões cujos parâmetros são estabelecidos por seus proprietários ou por pessoas por eles delegadas.

Destacamos que não há neutralidade no gerenciamento de informações que dependem de escolhas procedimentais de um dispositivo programado por pessoas para automatizar julgamentos que emulam seres humanos por aproximação.

O gerenciamento algorítmico, do ponto de vista da organização do trabalho, implica a transferência da administração da mão de obra para os algoritmos. É a automação de atividades anteriormente atribuídas a gerentes, contadores, atendentes e trabalhadores do setor de recursos humanos. Por meio da programação algorítmica ocorre, por exemplo, a distribuição de atividades entre os trabalhadores, a fixação do valor do trabalho, a indicação do tempo para realização de dada tarefa, a duração de pausas, a avaliação dos trabalhadores, a aplicação de sanções, dentre outras.

Em todos esses casos, as empresas fixam as regras para designar quem deve realizar determinada tarefa, indicam as situações que ensejam a imposição de alguma sanção, fixam o valor de cada atividade, ofertam bônus e promoções e asseguram vantagens para trabalhadores que atendam às suas demandas de disponibilidade. A partir de dados extraídos dos trabalhadores e consumidores e das notas dadas pelos clientes, os algoritmos processam as informações recebidas e colocam em prática as políticas das empresas.

Constata-se, pois, que a empresa 99 admite, remunera e dirige a prestação dos serviços de transporte executados pelos motoristas, por ela criteriosamente



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

selecionados, que devem dispor de veículo próprio ou alugado, com as características também por ela fixadas (controle de frota), sendo que todo o processo de seleção, remuneração e controle da prestação do trabalho é feito pelo Dispositivo 99, um sistema telemático e informatizado que gerencia dados e informações programadas para comandar e supervisionar a execução do serviço de transporte, inclusive a fixação do respectivo preço. A empresa explora uma atividade econômica e busca, fraudulentamente, transferir todos os riscos e custos dessa atividade para os trabalhadores, que, nesse formato contratual, não gozam de qualquer proteção legal.

Sob a ótica do Direito do Trabalho brasileiro, em respeito aos princípios da primazia da realidade e da proteção do trabalhador, e estando configurados os elementos caracterizadores da relação de emprego, previstos nos artigos 2º, 3º e 6º da CLT, tem-se que a disposição contratual celebrada entre a 99 e os motoristas que afasta o vínculo empregatício é nula de pleno direito, na forma do art. 9º do mesmo diploma legal. É fundamental ter em conta todo o cenário exposto pelo MPT acerca da dinâmica do trabalho na 99, para a aplicação devida do Direito do Trabalho, sob pena de condenar esse ramo jurídico a tutelar somente o trabalhador fabril dos séculos XIX e XX. As técnicas de gestão de mão de obra evoluíram nas últimas décadas e, sem levar em consideração o papel da programação e do algoritmo, não é possível entender as dinâmicas das relações de trabalho nesse modelo.

VII – ANÁLISE DOS DADOS APRESENTADOS PELA 99

No início da instrução do inquérito Civil nº 006282.2018.02.000/4 o MPT requisitou à 99 a apresentação de dados referentes ao cadastro dos motoristas, histórico de transações, de cadastramento e relação de descadastramento dos motoristas, o que foi recusado pela empresa, sob o argumento de que tais dados estariam sob a proteção da Lei nº 12.965/2014 (Lei Geral de Proteção aos Dados) e não poderiam ser compartilhados.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Ocorre que tal proteção não se aplica ao MPT, já que a própria Lei n.º 12.965/2014 prevê, em seu artigo 10, §3º, o acesso aos dados requisitados por autoridades que detenham competência legal para requisição, como é o caso do MPT, com fundamento no artigo 8º, inciso IV, da Lei Complementar n.º 75/1993. Sob esse fundamento, foi proposta a Ação de Produção de Antecipação de Provas n.º 1000204-65.2019.5.02.0071, que tramitou na 71ª Vara do Trabalho.

Ao final do referido processo, com acerto, o Juízo, por meio de decisão, determinou à 99 a apresentação dos seguintes dados (Doc. 12):

- “1. CADASTRO DE MOTORISTAS. Relação de todos os motoristas cadastrados, ativos e inativos, em todo o território nacional, a incluir identificação (número de identificação no 99 Taxi, RG, CPF, CNH), nome completo, data de nascimento, naturalidade, sexo, estado civil, endereço completo com CEP, categoria atual, e-mail, telefone, data do cadastro. O cadastro deverá ser alocado num único arquivo;
2. HISTÓRICO DE TRANSAÇÕES. Para cada cadastrado, em relação aos 10.000 motoristas com os maiores valores pagos no período de julho/2018 a julho, o histórico de transações (viagens), com as seguintes/2019, em âmbito nacional colunas: identificação do motorista (em conexão com o conjunto de dados indicado no item 1), identificação da sessão, data e hora de início da sessão (conexão), datado fim da sessão (desconexão), data e hora de início da viagem, data e hora de fim da viagem, distância percorrida, município de origem da viagem, geolocalização GPS da origem da viagem, município de destino final da viagem, geolocalização GPS do destino final da viagem, valor pago ao motorista. O histórico das transações deverá ser alocado num único arquivo;
3. HISTÓRICO DO CADASTRO. Para cada cadastrado, em relação aos 10.000 motoristas com os maiores valores pagos no período de julho/2018 a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

julho identificação do motorista (em conexão com o conjunto/2019, em âmbito nacional, de dados indicado no item 1), data de lançamento no cadastro, situação do motorista (novo cadastro, suspensão do cadastro, inativação do cadastro), veículo (marca, modelo, ano, motorização, placa);

4. **RELAÇÃO DE DESCADASTRAMENTOS.** Para cada motorista que atuam em que tenha sido São Paulo e Campinas, no período de julho/2018 a julho/2019, descadastrado, identificação do motorista (em conexão com o conjunto de dados indicado no item 1) e identificação da data e motivo do descadastramento.”

Em síntese, os dados foram apresentados em relação 10.000 motoristas com os maiores valores pagos no período de julho/2018 a julho/2019 e foram armazenados na intranet da PRT da 2ª Região, com acesso restrito.

Em seguida tais dados foram analisados pela Secretaria de Pesquisa e Análise de Informações do MPT, e o resultado de tal análise corrobora, em saciedade, a presença dos elementos do vínculo de emprego, notadamente, da não eventualidade e subordinação jurídica (Doc. 13).

Para facilitar a compreensão das informações extraídas, serão apresentados gráficos e tabelas a fim de ilustrar o comportamento real dos motoristas na execução do trabalho.

Cumprir registrar que, da amostra apresentada de 10.000 motoristas, 9.444 são da categoria POP, 306 da categoria TAXI PRETO e 247 da categoria TAXI. A análise, os gráficos e as tabelas abaixo referem-se a dados da categoria POP (não taxistas).

Registre-se, desde já, que o MPT se disponibiliza a realizar uma reanálise dos dados aqui apresentados, em tempo real, na presença desse MM. Juízo, ou fornecer



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

acesso ao banco de dados alojado em servidor do MPT, a fim de demonstrar a metodologia adotada e dirimir quaisquer dúvidas.

**VII.1. PERMANÊNCIA DA ATIVIDADE ECONÔMICA
(TRANSPORTE)**

O gráfico abaixo foi gerado a partir dos dados trazidos pela empresa no âmbito da referida PAP, mostrando a distribuição diária da quantidade de corridas pelo período de análise (1º de julho de 2018 até 31 de julho de 2019), totalizando mais de 34 milhões de corridas, referentes ao contingente especificado no aludido processo (os 10.000 motoristas com os maiores valores pagos).

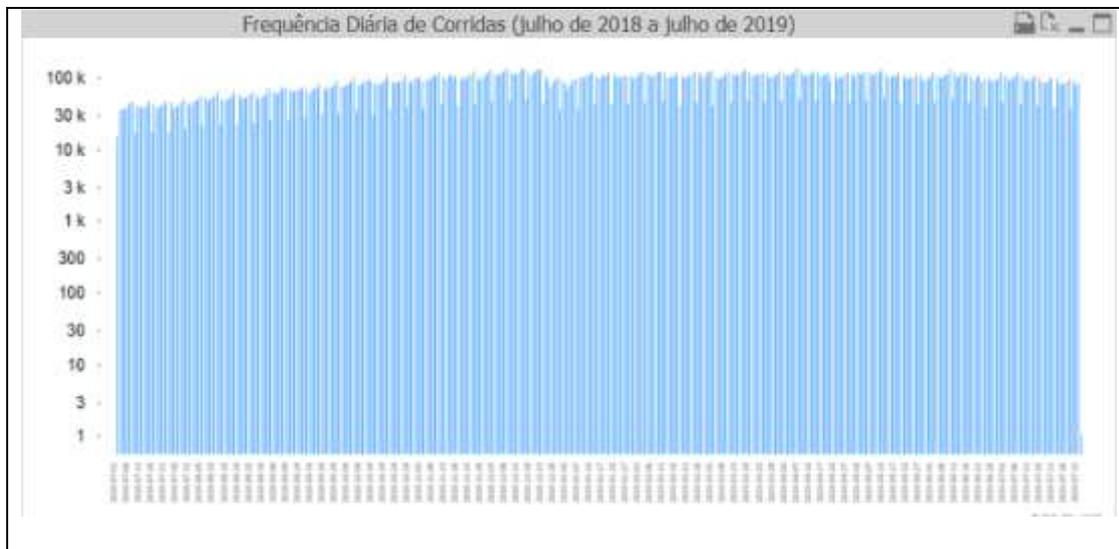
O gráfico abaixo apresenta, na vertical, os dados relativos ao número de corridas (da amostra dos trabalhadores) e, na horizontal, os dias da semana do intervalo de tempo considerado na extração (1º de julho de 2018 até 31 de julho de 2019). Os dados da vertical apresentam, ao lado, uma letra “k”, que significa 1.000. Portanto, 1k significa 1.000, 3k é igual a 3.000 e assim sucessivamente.

Pela sua análise, percebe-se que o trabalho do universo destes trabalhadores não é esporádico, mas sim diário, contínuo e ininterrupto. Ele também demonstra a permanência da própria atividade econômica (de transporte) da empresa.



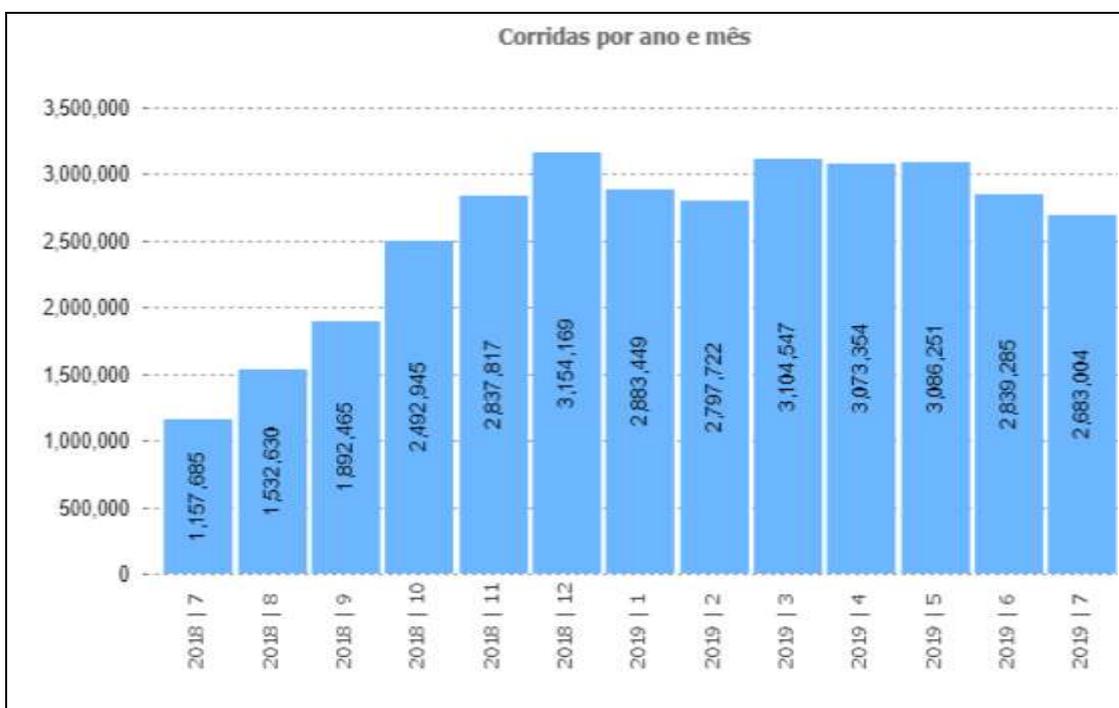
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 1 - Frequência Diária de Corridas



A mesma constatação pode ser verificada no gráfico abaixo:

Tabela 2 - Número de Corridas por Ano e Mês





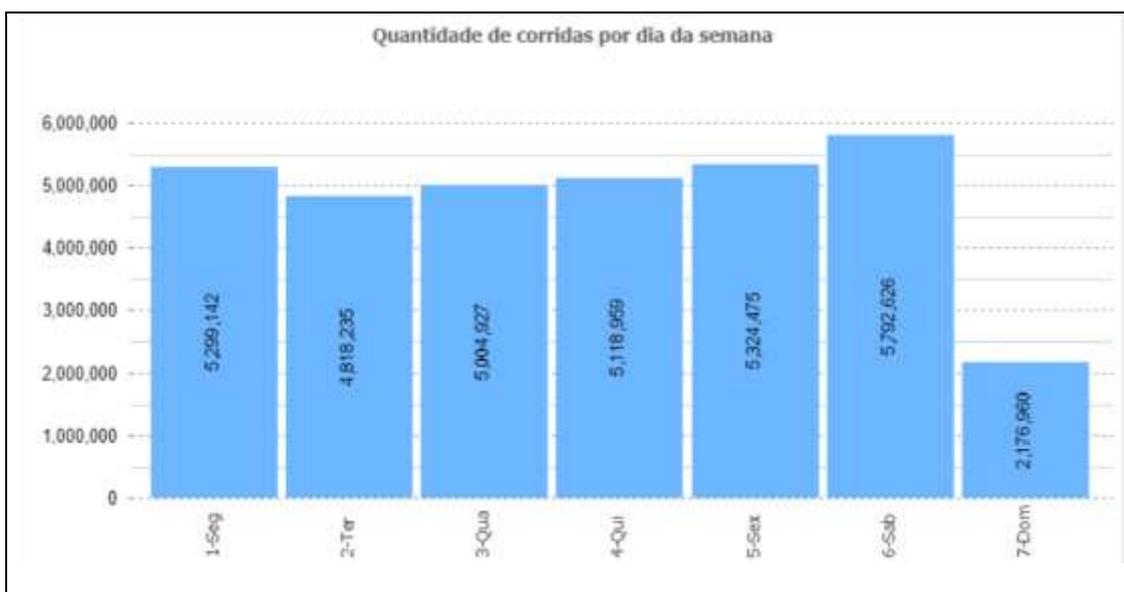
MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

O gráfico apresenta, na vertical, o número de corridas, ao passo que, na horizontal, discriminam-se os meses do ano. Dentro de cada barra azul tem o número exato de corridas no mês / ano respectivo. Assim, por exemplo, no mês de julho de 2018 foram 1.157.685 de corridas, no mês seguinte foram 1.532.630 de corridas e assim sucessivamente.

Logo, o gráfico aponta a distribuição das corridas por mês ao longo do período considerado na extração, ratificando a informação acima, no sentido de que a atividade é permanente e contínua.

O próximo gráfico apresenta, na vertical, o número de corridas, sendo que na horizontal são mostrados os dias da semana. Dentro de cada barra azul tem o número exato de corridas no dia respectivo. Ele mostra o fluxo de intensidade da atividade ao longo deste período, reforçando as informações anteriores, no sentido da permanência da atividade de transportes pela empresa:

Tabela 3 - Número de Corridas por Cada Dia da Semana

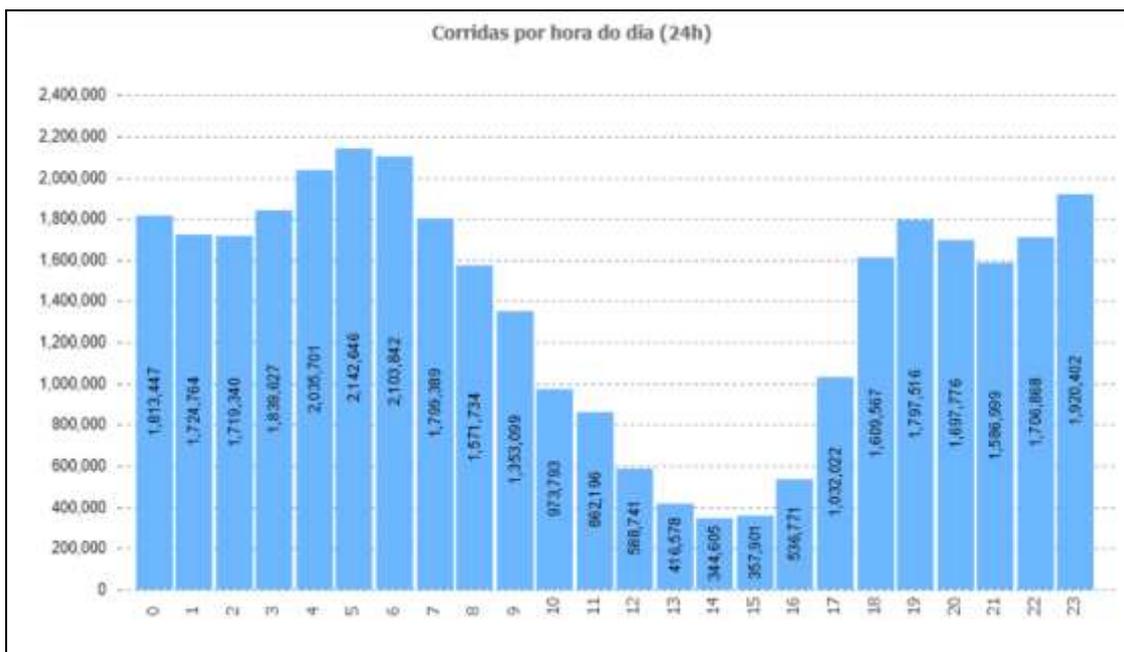




MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

O gráfico a seguir apresenta, na vertical, o número de corridas e, na horizontal, a sua distribuição em cada uma das 24 horas de um dia. Dentro de cada barra azul tem o número exato de corridas por cada hora do dia. Isto mostra a distribuição das corridas ao longo de cada hora do dia, o que aponta o fluxo constante da atividade, com os momentos de maior e de menor demanda. Ele corrobora a análise anterior no sentido da permanência e continuidade da atividade empresarial de transporte de passageiros, razão pela qual, há a necessidade de engajamento ininterrupto de trabalhadores para atenderem a esta demanda, especialmente nos momentos em que ela é maior (horários de pico), de modo a propiciar desenvolvimento adequado da atividade.

Tabela 4 - Distribuição das Corridas em Cada Hora do Dia



As tabelas abaixo foram montadas a partir da distribuição das corridas dentro de cada dia, separando por turnos: em 3 turnos (00h00 – 08h00; 08h00 – 16h00 e 16h00 – 24h00) ou em 4 turnos (00h00 – 06h00; 06h00 – 12h00; 12h00 – 18h00; 18h00 – 24h00). Na vertical é mostrado o número de corridas, ao passo que na horizontal são os aludidos turnos. Dentro de cada barra azul tem o número exato de corridas dentro do turno respectivo. Isto corrobora a análise no sentido de que há atividade econômica



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

durante todo o dia, sendo necessário elevado quantitativo de motoristas para o atendimento da demanda e, pois, para o atingimento da finalidade empresarial:

Tabela 5 - Distribuição das Corridas em 3 Turnos de 8 Horas

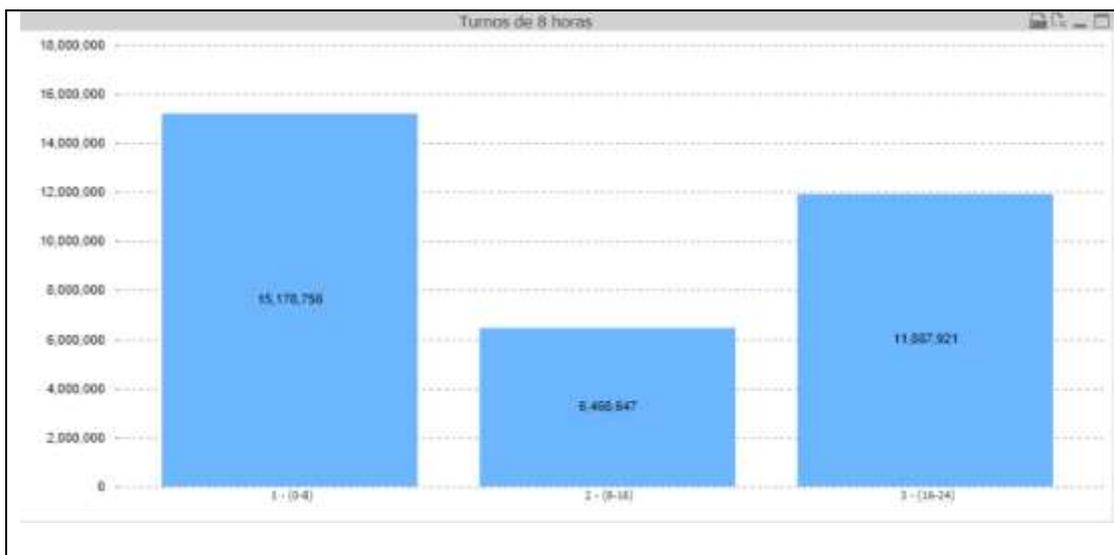
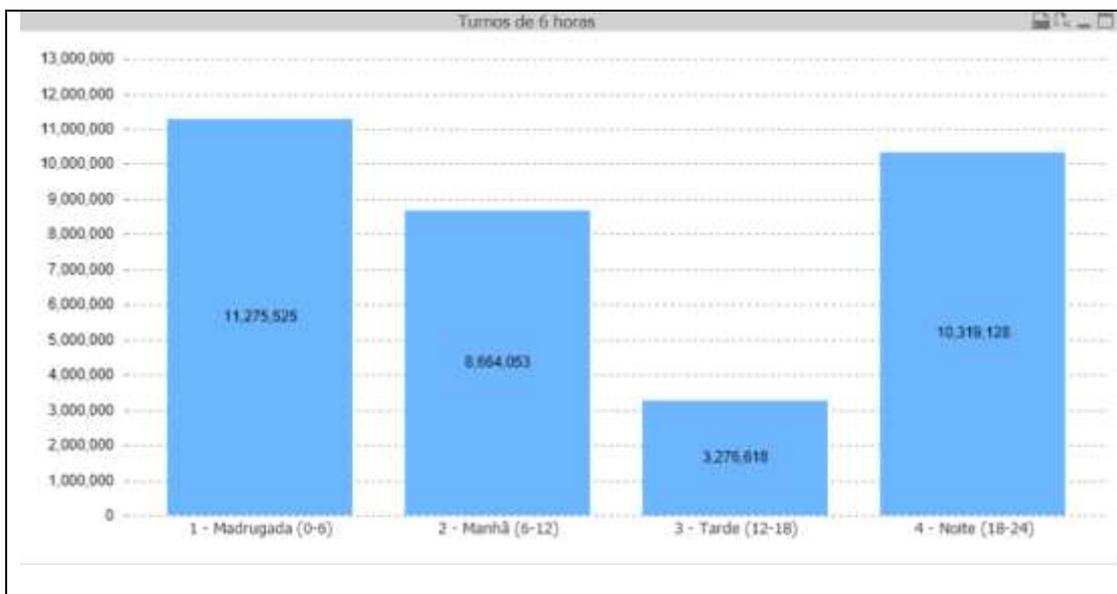


Tabela 6 - Distribuição das Corridas em 4 Turnos de 6 Horas





VII.2. NÃO EVENTUALIDADE, JORNADA E VIOLAÇÃO AO DIREITO AO DESCANSO

Para explicar o gráfico seguinte é importante expor suas variáveis.

A primeira é o número total de dias possíveis para trabalhar.

O “número total de dias possíveis para trabalhar” leva em consideração o período da extração (1º de julho de 2018 até 31 de julho de 2019) e também a data e horário da primeira corrida realizada e a última realizada. Ou seja, se o motorista realizou sua primeira corrida em 01/07/2018 e a sua última corrida no dia 31/07/2019, ele teve o maior número possível dentro do período da extração (395 dias). Entretanto, se sua primeira corrida ocorreu em data posterior a 01/07/2018 e/ou sua última corrida aconteceu em data anterior a 31/07/2019, o montante total de dias possíveis será menor e assim será considerado para efeito dos cálculos empreendidos nesta análise.

A segunda variável diz respeito ao número total de dias em que o motorista efetivamente trabalhou (realizou alguma corrida).

Então, foi realizada a seguinte equação:

Tabela 7 - Quociente Representativo de Descanso Semanal

$$x = \frac{y}{z}$$

Em que:

x – quociente representativo de descanso semanal

y – número total de dias trabalhados (dias em que houve corrida)

z – número total de dias possíveis para trabalhar (diferença entre a data e horário da



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

última e da primeira corrida)

Foi feita uma classificação do quociente representativo de descanso semanal em: “Menos de 1 Dia de Descanso Semanal”, “De 1 a 2 Dias de Descanso Semanal”; “De 2 a 3 Dias de Descanso Semanal”; e “Outros”.

A classificação do quociente representativo de descanso semanal em “Menos de 1 Dia de Descanso Semanal” levou em consideração a razão $\frac{6}{7}$, em que 6 representa o número de dias de trabalho e 7 o número de dias de uma semana. Então, se houve trabalho em 6 dias da semana é porque a pessoa teve apenas 1 dia de descanso. A razão $\frac{6}{7}$ apontou um quociente de 0,857142857:

Tabela 8 - Equação do Descanso Semanal - 1 Dia de Descanso

$$\boxed{x = \frac{6}{7}} \Rightarrow \boxed{x = 0,85714285}$$

Ou seja, se a operação realizada nos dados do trabalhador apontarem um resultado igual a 0,857142857, isto significa que ele trabalhou exatamente 6 dias e folgou exatamente 1 dia em uma semana. Se o resultado for superior a 0,857142857, isto significa que ele trabalhou, em média, mais do que 6 dias, implicando média inferior a 1 dia de descanso por semana. Deste modo, aqueles trabalhadores cujos dados mostraram resultados acima de 0,857142857 foram classificados em “Menos de 1 Dia de Descanso Semanal”.

A mesma lógica foi utilizada nas classificações de “De 1 a 2 Dias de Descanso Semanal” e “De 2 a 3 Dias de Descanso Semanal”.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Para “De 1 a 2 Dias de Descanso Semanal”, utilizou-se a razão de $\frac{5}{7}$, cujo quociente foi de 0,714285714:

Tabela 9 - Equação do Descanso Semanal - De 1 a 2 Dias de Descanso

$$x = \frac{5}{7} \Rightarrow x = 0,71428571$$

E para “De 2 a 3 Dias de Descanso Semanal”, utilizou-se a razão de $\frac{4}{7}$, cujo quociente foi de 0,571428571.

Tabela 10 - Equação do Descanso Semanal - De 2 a 3 Dias de Descanso

$$x = \frac{4}{7} \Rightarrow x = 0,57142857$$

Os motoristas cujos dados mostraram resultados abaixo de 0,571428571 foram classificados em “Outros”.

Em resumo:

Tabela 11 - Metodologia de Classificação do DSR

Classificação	Quociente
Menos de um Dia de Descanso Semanal	Acima de 0,857142857
De 1 a 2 Dias de Descanso Semanal	Acima de 0,714285714 até 0,857142857



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

De 2 a 3 Dias de Descanso Semanal	Acima de 0,571428571 até 0,714285714
Outros	Abaixo de 0,571428571

Os resultados obtidos foram os seguintes:

Tabela 12 - Descanso Semanal

Média do Nº de Dias de Descanso Semanal	Nº de Trabalhadores
Menos de 1 Dia Descanso Semanal	3.536
De 1 a 2 Dias de Descanso Semanal	4.501
De 2 a 3 Dias de Descanso Semanal	1.272
Outros	135
Total Geral	9.444

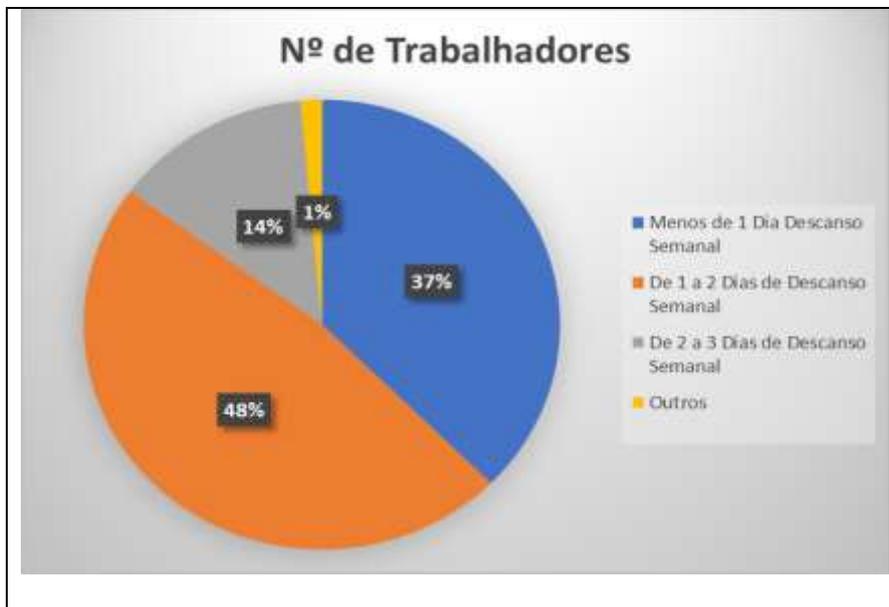
Portanto, do contingente considerado (9.444 motoristas), 3.536 não teve, média, nem mesmo 1 dia de descanso semanal; 4.501 teve entre 1 e 2 dias de descanso semanal; 1.272 teve entre 2 e 3 dias de descanso semanal; por fim, 135 teve mais de 3 dias de descanso semanal.

Eis a análise gráfica dos dados:



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 13 - Percentual do Número de Trabalhadores por Número de Dias de Descanso Semanal



Verifica-se, aqui, que 37% dos trabalhadores considerados teve, em média, menos de 1 dia de descanso semanal; 48% teve entre 1 e 2 dias de descanso semanal; em torno de 14% (em números arredondados) teve entre 2 e 3 dias de descanso semanal; e, enfim, 1% com mais de 3 dias de descanso semanal.

Os dados denotam um dos elementos da relação de emprego, a não eventualidade. Isto porque 85% do contingente considerado na extração de dados tem até 2 dias de descanso semanal, o que coincide com a maior parte dos trabalhadores com vínculo de emprego. O montante de trabalhadores com 2 a 3 dias de descanso semanal fica em torno de 14%, sendo que da amostra considerada chega-se à quase totalidade dos motoristas (99%) com até 3 dias de descanso semanal. Uma exígua faixa de 1% possui mais de 3 dias de descanso semanal, sendo contingente ínfimo para desconsiderar os argumentos anteriormente expendidos no sentido da não eventualidade.

Registre-se ainda que a análise de dados aqui exposta levou em consideração apenas o descanso semanal remunerado, sem considerar eventuais feriados e possíveis



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

períodos de férias que deveriam ser concedidos aos trabalhadores, haja vista que o período da análise se restringe a 13 meses. Caso fossem considerados esses períodos de descanso, os índices de assiduidade (e, portanto, de não eventualidade) seriam ainda maiores.z

Amostragem individualizada por ID

A título de ilustração, apresenta-se, a seguir, dados individualizados de 5 (cinco) motoristas que demonstram o comportamento na rotina de trabalho em favor da 99, esclarecendo que os dados relativos a todos os trabalhadores compreendidos na amostra estão à disposição para a conferência, de modo individualizado.

Motorista ID 633318722028676

A tabela abaixo apresenta vários dados sobre a atividade laboral do motorista acima indicado, sendo denominada de “Padrão de Corridas”. No caso, dentro da amostra, o trabalhador teve a possibilidade de realizar as atividades em 376 (trezentos e setenta e seis) dias¹⁰, tendo executado corridas em 344 (trezentos e quarenta e quatro) dias, perfazendo uma média de 91% de dias trabalhados / dias de trabalho possível. Lembrando, conforme equação mostrada anteriormente, que montante superior a 85,71% indica que o motorista gozou, em média, menos de 1 (um) dia de descanso por semana. Isto viola o disposto no art. 7º, XV, da Constituição Federal, que prevê o repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos.

A tabela ainda mostra o número total de horas, considerando a soma de cada uma das corridas realizadas e trazidas na amostra. Foram mais de 1.398 (um mil, trezentos e noventa e oito) horas de corridas, perfazendo uma média de 4,1 horas por dia. Observe-se que este montante diz respeito unicamente ao período contabilizado

¹⁰ O número total de dias possíveis para trabalhar é a diferença entre a data e horário da última e da primeira corrida apresentados na amostra.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

para cada corrida, não levando em consideração os seguintes aspectos: a) de um ponto zero (onde o motorista se encontra no momento do aceite da corrida) até o ponto de início da corrida (onde está o passageiro aguardando a chegada do motorista) não há mensuração do tempo despendido; e b) não há contagem de tempo no período em que o motorista fica aguardando novas chamadas para realizar corridas (tempo à disposição).

Ou seja, a coluna em que consta o “Tempo dirigindo por dia (média)” só considera a soma das corridas realizadas, o que não serve para demonstrar todo o tempo de trabalho (trabalho efetivamente realizado – corrida + tempo à disposição – aguardando novas chamadas para realizar corridas).

Na análise dos dados, ainda foi verificada a média dos maiores intervalos entre corridas, sugerindo que este seja um período em que o trabalhador efetivamente tenha algum descanso. Aqui, o montante foi de 7,8 horas por dia de intervalo, tempo inferior ao intervalo interjornada, que deve ser no mínimo de 11 horas por dia.

Por outro lado, a análise dos dados aponta para um período de tempo de trabalho de 16,2 horas, considerando-se a soma do tempo médio das corridas com o tempo à disposição (aguardando as chamadas para realizar as corridas). Para entender melhor este ponto, sugere-se a verificação da rotina diária do motorista, que pode ser aferida na tabela abaixo denominada “Corridas por Hora do Dia”.

Tabela 14 - Padrão de Corridas (Motorista ID 633318722028676)

Padrão de Corridas													
driver_id	Dias de Trabalho Possível (intervalo entre primeira e última corrida registradas na amostra)	Dias com corridas	Dias sem corridas	Dias entre primeira e última corrida, menos 1 DGR	Corridas por dia	Distância por dia	Renda Mensal Média	% de Dias Trabalhados / Dias de Trabalho Possível	Tempo dirigindo (horas)	Tempo dirigindo por dia (média)	Média dos maiores intervalos entre corridas	Tempo médio à disposição (24 - média do maior tempo máximo entre corridas)	=IF(AVG(FABS(BC_MAX 1)))>=11, 'Média >= 11H', '<11')
633318722028676	376	344	32	322	11	81	4,672	91%	1,398.1	4.1	7.8	16.2	<11

O gráfico abaixo ilustra a frequência de trabalho do motorista, demonstrando a não eventualidade no contexto da relação entre o motorista e a plataforma digital.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 15 - Frequência Diária de Corridas (julho de 2018 a julho de 2019) (Motorista ID 633318722028676)



A próxima tabela traz o número de corridas por cada mês do período considerado na amostra. Na parte horizontal inferior constam as referências aos meses e anos respectivos, ao passo que as barras azuis verticais apresentam, internamente, o número de corridas correspondente. Deste modo, o mês 7 (julho) do ano de 2018 foi aquele em que houve menos corridas: 49 (quarenta e nove); já o mês 5 (maio) de 2019 foi o de maior número: 483 (quatrocentos e oitenta e três) no total.

Tabela 16 - Corridas por Ano e Mês (Motorista ID 633318722028676)





MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

A próxima tabela apresenta a distribuição das corridas por cada dia da semana, relativamente ao período considerado na amostra. Na parte horizontal inferior constam as referências aos dias da semana, sendo que as barras azuis verticais apresentam, internamente, o número de corridas correspondente. Deste modo, o dia de domingo (indicado como “7-Dom”) foi, em média, aquele em que houve menos corridas: 141 (cento e quarenta e uma); já os dias de terça-feira e sexta-feira (indicados como “2-Ter” e “5-Sex”, respectivamente) foram os dias em que houve o maior número de corridas: 772 (setecentos e setenta e dois) no total.

Tabela 17 - Quantidade de Corridas por Dia da Semana (Motorista ID 633318722028676)



A tabela seguinte mostra a rotina diária do motorista analisado. Pode-se observar que as corridas são concentradas em período de madrugada até de manhã e depois próximo do final da tarde e até a madrugada do dia seguinte. Isto aponta para uma jornada de trabalho executada do final da tarde de um dia até a manhã do dia seguinte.

Com efeito, entre 09:00 e 17:00 a quantidade de corridas é bem pequena (inferior a 100, na média), mostrando que se trata de período em que o motorista normalmente usa como intervalo para descanso. Observe-se que esta informação é convergente com o que foi dito acima sobre a tabela “Padrão de Corridas”, em que é mencionado que a média dos maiores intervalos é de 7,8 horas.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Veja que de 17:00 até 18:00 foram 128 (cento e vinte e oito) corridas. Nas horas seguintes, o montante vai subindo até um pico de 248 (duzentos e quarenta e oito) corridas de 20:00 até 21:00. Os números continuam elevados até 08:00 (de 200 para cima), quando há uma redução para 144 (cento e quarenta e quatro) no intervalo de 08:00 até 09:00.

Se se considerar a média de corridas no período que vai de 17:00 até 09:00, verifica-se um montante de 251 (duzentos e cinquenta e um), o que converge com a tabela “Padrão de Corridas”, em que é mencionado que o tempo médio à disposição é de 16,2 horas. Trata-se de jornada bem superior à legalmente permitida, que é de 8 (oito) horas (art. 7º, XIII, da Constituição Federal).

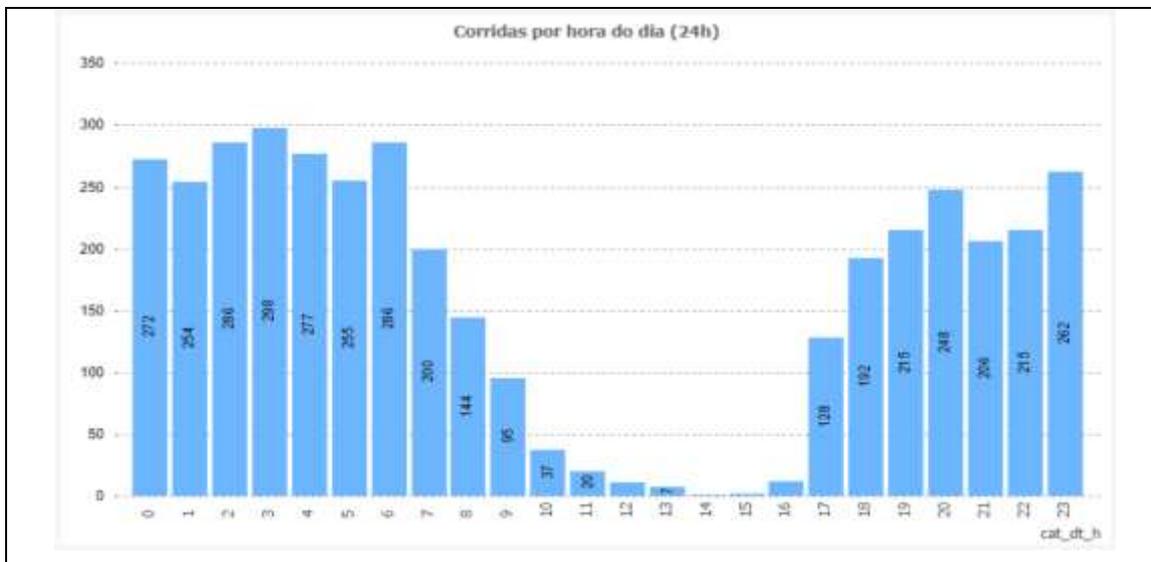
Em contrapartida, no intervalo que vai de 09:00 até 17:00 o maior número de corridas foi entre 09:00 e 10:00 (95). Depois, o número vai caindo continuamente só retomando valor mais significativo a partir de 17:00.

Agregando tais informações, pode-se dizer que a jornada média é de 16,2 horas (entre 17:00 e 09:00) e o intervalo entre as jornadas é de 7,8 horas (entre 09:00 e 17:00), bem inferior ao previsto em lei, que é de 11 horas (art. 66 da CLT).



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 18 - Corridas por Hora do Dia (24h) (Motorista ID 633318722028676)



Dos dados apresentados constata-se elevada carga horária de trabalho (média de 16,2 horas), contrariando o limite constitucional de 8 (oito) horas, bem como irregularidades no que concerne a períodos de descanso, tanto o semanal (menos de um dia, em média), quanto o intervalo entre jornadas (7,8 horas).

Assim, percebe-se, inequivocamente, a presença do elemento fático-jurídico da relação denominado de “não eventualidade”.

A seguir, apresentam-se tabelas referentes a 4 (quatro) outros motoristas para uma análise, por amostragem, da realidade de trabalho aqui ilustrada, a partir das considerações acima expostas.

Motorista ID 633318715642197



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 19 - Padrão de Corridas (Motorista ID 633318715642197)

driver_id	Dias de Trabalho Possível (intervalo entre primeira e última corrida registradas na amostra)	Dias com corridas	Dias sem corridas	Dias entre primeira e última corrida, menos 1 DSR	Corridas por dia	Distância por dia	Renda Mensal Média	% de Dias Trabalhados / Dias de Trabalho Possível	Tempo dirigindo (horas)	Tempo dirigindo por dia (média)	Média dos maiores intervalos entre corridas	Tempo médio à disposição (24 - média do maior tempo máximo entre corridas)	=IF(avg('abs(tc_max 1)')>=11, 'Média >= 11h', '<11')
633318715642197	395	350	45	339	18	127	5,744	89%	2.090,1	6,0	6,9	17,1	<11

Tabela 20 - Frequência Diária de Corridas (julho de 2018 a julho de 2019) (Motorista ID 633318715642197)



Tabela 21 - Corridas por Ano e Mês (Motorista ID 633318715642197)



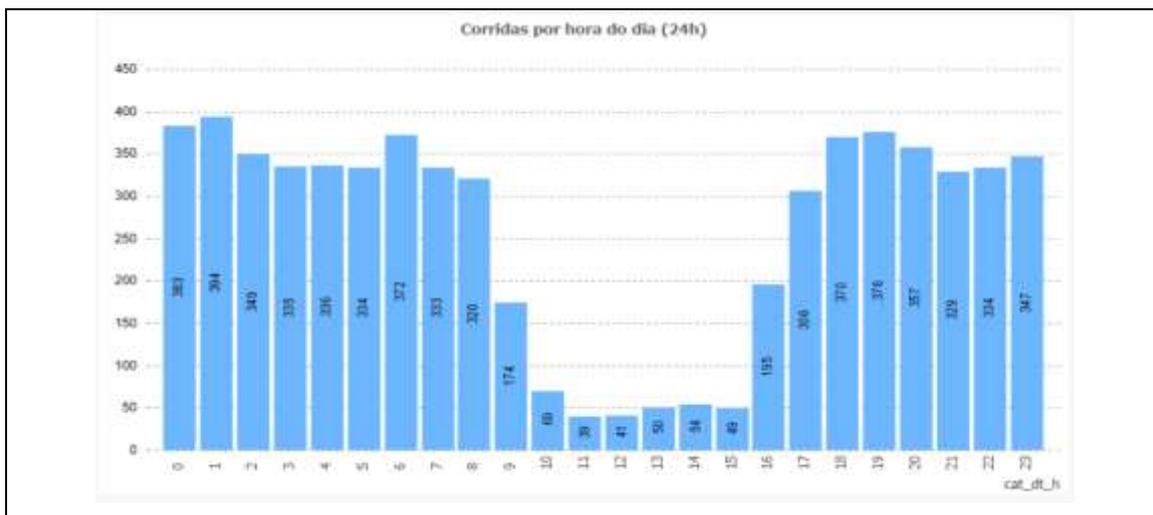


MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
 Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 22 - Quantidade de Corridas por Dia da Semana (Motorista ID 633318715642197)



Tabela 23 - Corridas por Hora do Dia (24h) (Motorista ID 633318715642197)



Motorista ID 633318722800668

Tabela 24 - Padrão de Corridas (Motorista ID 633318722800668)

Padrão de Corridas													
driver_id	Dias de Trabalho Possível (intervalo entre primeira e última corrida registradas na amostra)	Dias com corridas	Dias sem corridas	Dias entre primeira e última corrida, menos 1 DSR	Corridas por dia	Distância por dia	Renda Mensal Média	% de Dias Trabalhados / Dias de Trabalho Possível	Tempo dirigido (horas)	Tempo dirigido por dia (média)	Média dos maiores intervalos entre corridas	Tempo médio à disposição (24 - média do maior tempo máximo entre corridas)	=IF(AVG(TABS(DC_max 1))>=11, Média >= 11N/,<11)
633318722800668	393	338	55	337	12	75	4.018	86%	1.127,8	3,1	5,6	14,4	<11



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 25 - Frequência Diária de Corridas (julho de 2018 a julho de 2019) (Motorista ID 633318722800668)



Tabela 26 - Corridas por Ano e Mês (Motorista ID 633318722800668)



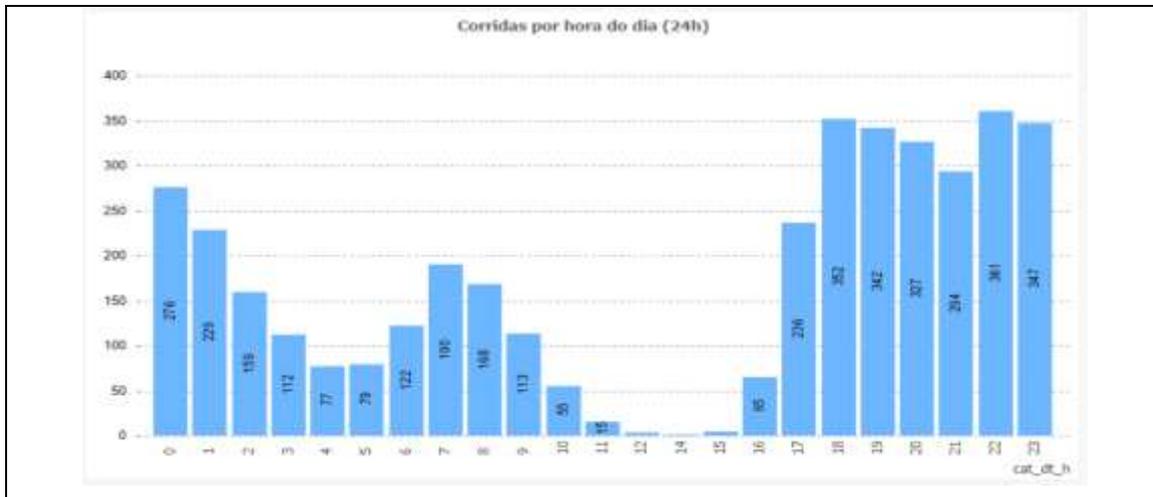
Tabela 27 - Quantidade de Corridas por Dia da Semana (Motorista ID 633318722800668)





MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
 Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 28 - Corridas por Hora do Dia (24h) (Motorista ID 633318722800668)



Motorista ID 650910893832766

Tabela 29 - Padrão de Corridas (Motorista ID 650910893832766)

Padrão de Corridas													
driver_id	Dias de Trabalho Possível (Intervalo entre primeira e última corrida registradas na amostra)	Dias com corridas	Dias sem corridas	Dias entre primeira e última corrida, menos 1 DSR	Corridas por dia	Distância por dia	Renda Mensal Média	% de Dias Trabalhados / Dias de Trabalho Possível	Tempo dirigido (horas)	Tempo dirigido por dia (média)	Média dos maiores intervalos entre corridas	Tempo médio à disposição (24 - média do maior tempo máximo entre corridas)	=IF(AVG(FABS(TC_MAX 1)))>=11; 'Média >= 11'; '<11')
650910893832766	292	251	41	250	15	92	4,017	86%	858.5	3,4	9,3	14,7	<11

Tabela 30 - Frequência Diária de Corridas (julho de 2018 a julho de 2019) (Motorista ID 650910893832766)





MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 31 - Corridas por Ano e Mês (Motorista ID 650910893832766)

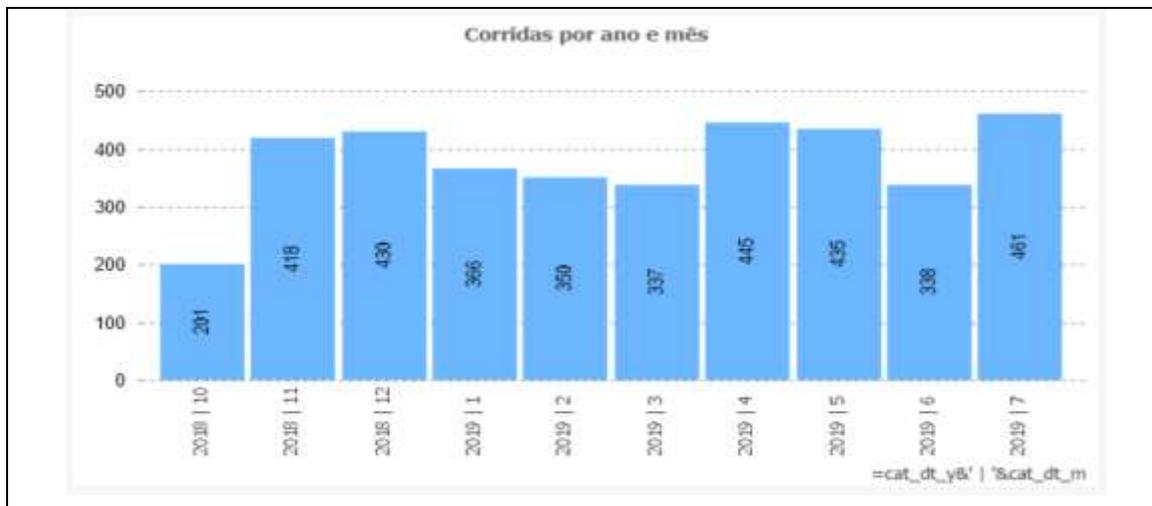


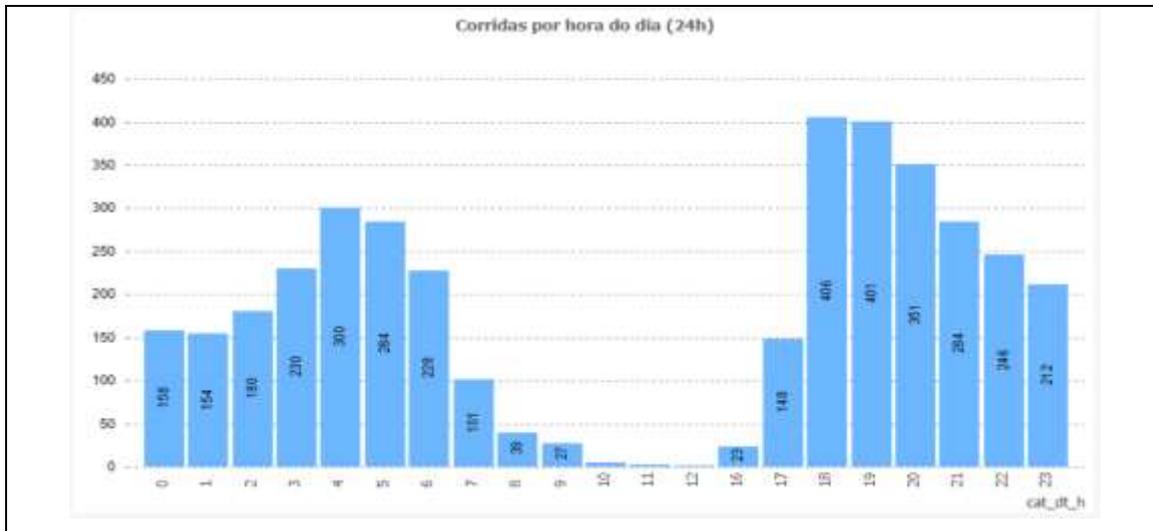
Tabela 32 - Quantidade de Corridas por Dia da Semana (Motorista ID 650910893832766)





MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
 Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 33 - Corridas por Hora do Dia (24h) (Motorista ID 650910893832766)



Motorista ID 650910885350768

Tabela 34 - Padrão de Corridas (Motorista ID 650910885350768)

driver_id	Dias de Trabalho Possível (intervalo entre primeira e última corrida registradas na amostra)	Dias com corridas	Dias sem corridas	Dias entre primeira e última corrida, menos 1 DSR	Corridas por dia	Distância por dia	Renda Mensal Média	% de Dias Trabalhados / Dias de Trabalho Possível	Tempo dirigindo por dia (horas)	Tempo dirigindo por dia (média)	Média dos maiores intervalos entre corridas	Tempo médio à disposição (24 - média do maior tempo máximo entre corridas)	=IF(AVG(TABS(TC_MAX 1)))>=11, 'Média >= 11h', '<11')
650910885350768	395	344	51	339	11	83	4.817	87%	1.226.4	3.6	7.5	16.5	<11

Tabela 35 - Frequência Diária de Corridas (julho de 2018 a julho de 2019) (Motorista ID 650910885350768)





MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 36 - Corridas por Ano e Mês (Motorista ID 650910885350768)

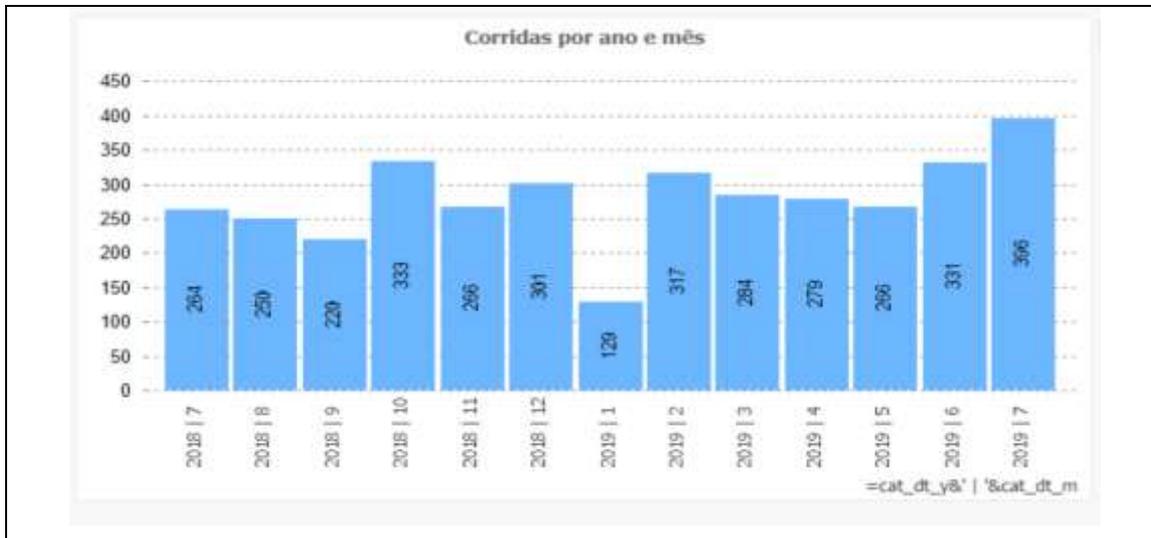
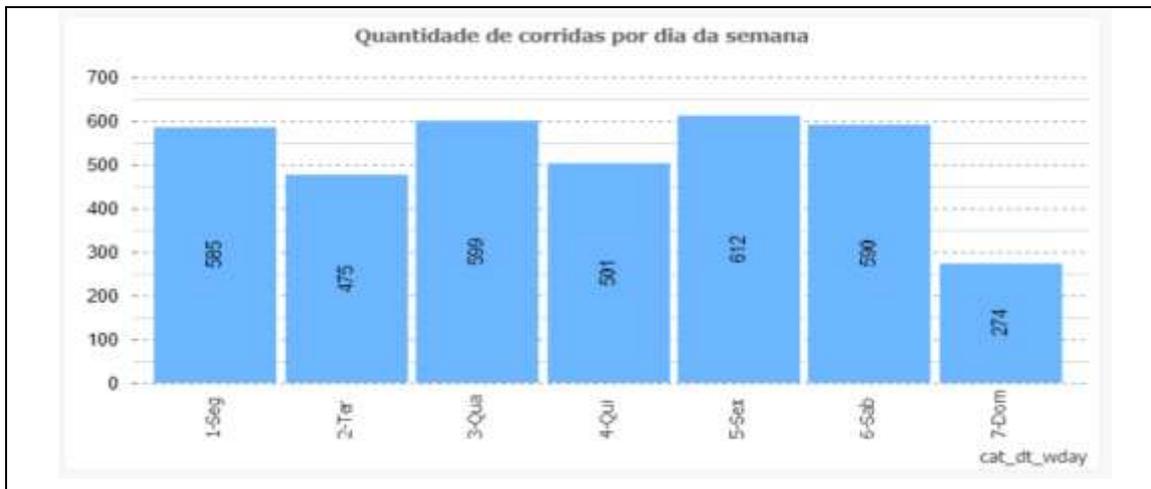


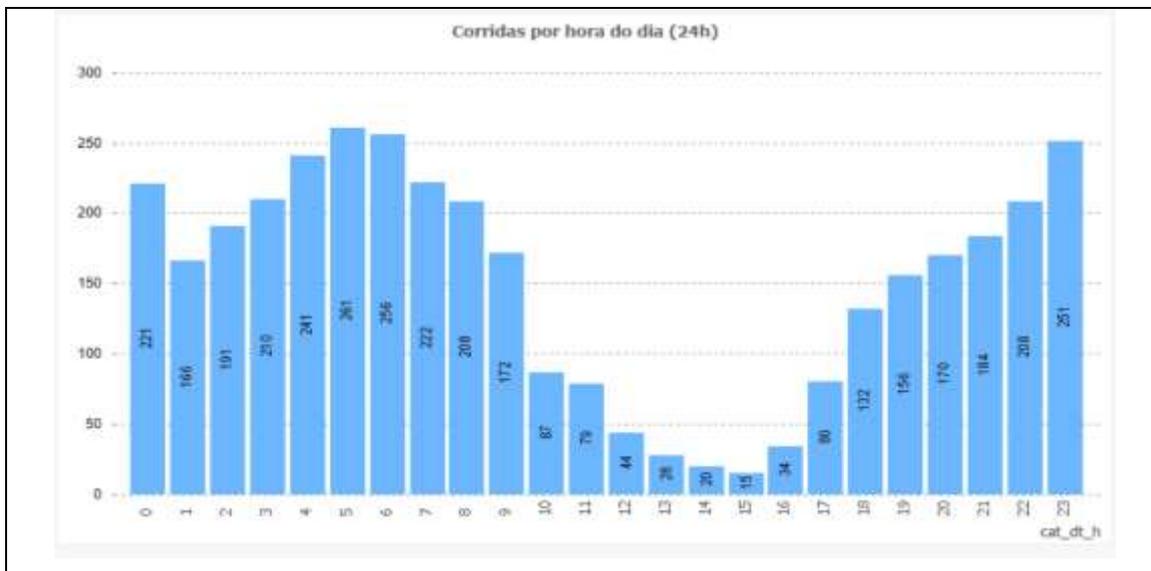
Tabela 37 - Quantidade de Corridas por Dia da Semana (Motorista ID 650910885350768)





MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tabela 38 - Corridas por Hora do Dia (24h) (Motorista ID 650910885350768)



A fim de demonstrar que o MPT não elegeu arbitrariamente os motoristas acima, seguem tabelas com os dados referentes às médias de cada um dos grupos considerados na tabela 12 (Descanso Semanal), cuja interpretação deve seguir todo o raciocínio exposto nas páginas 63 e seguintes.

Tabela 39 - Médias

DSR	Médias									
	Qt Motoristas	Dias de Trabalho Possível (intervalo entre primeira e última corrida registradas na amostra)	Dias com corridas	Dias sem corridas	Dias entre primeira e última corrida, menos 1 DSR	Corridas por dia	Distância por dia	Renda Mensal Média	% de Dias Trabalhados / Dias de Trabalho Possível	Tempo médio em rota
Entre 1 e 2 dias de DSR	4501	363	288	75	312	12	81	3.692	79%	3,1
Menos de 1 dia DSR	3536	352	320	32	302	13	81	4.224	91%	3,2
Entre 2 e 3 dias de DSR	1272	369	244	124	315	12	86	3.321	66%	3,2
Outros	135	374	198	176	321	13	98	2.982	53%	3,5

Os dados médios mostram uma similitude de rotina dos motoristas considerados na amostra, mesmo que em grupos distintos segundo a classificação de descanso semanal. Observe-se que a média diária de corridas fica entre 12 (doze) e 13 (treze); a distância média fica entre 81 (oitenta e um) e 86 (oitenta e seis) km para 3 (três) dos 4 (quatro) grupos, destoando somente no último grupo, com 98 (noventa e oito) km; o tempo médio em rota fica entre 3,1 e 3,5 horas por dia.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Em relação ao percentual de dias trabalhados / dias de trabalho possível há que se acrescentar o seguinte. O grupo “Menos de 1 Dia de DSR”, contando com 3.536 motoristas, apresentou índice de 91%. Já a média do grupo “Entre 1 e 2 Dias de DSR”, com 4.501 motoristas, ficou em 79%, montante mais próximo de 1 (um) dia de descanso do que de 2 (dois), pois a faixa deste grupo vai de 71,42% até 85,71%. O grupo “Entre 2 e 3 Dias de DSR”, composto por 1.272 motoristas, seguiu a mesma lógica, com percentual (66%) mais próximo de 2 (dois) dias de descanso do que de 3 (três), porquanto a faixa deste grupo é de 57,14% até 71,42%. Por fim, o grupo “Outros”, contando com 135 motoristas, apresentou índice de 53%, mais próximo de 3 (dias) de descanso do que de 4 (quatro), já que a faixa aqui seria de 42,85% até 57,14%.

Logo, evidente que os motoristas realizam trabalho em favor da 99 de forma não eventual, e com total aderência às diretrizes e comando de sua plataforma, excluindo a tese do “trabalho de bico”.

Registre-se, mais uma vez, que os dados referentes ao total dos motoristas da amostra estão disponíveis para análise e conferência deste MM. Juízo.

VII.3. DO EXERCÍCIO DO PODER DISCIPLINAR (INCLUSIVE ABUSIVO)

Conforme mencionado no início, um dos pedidos formulados no âmbito da PAP diz respeito à **RELAÇÃO DE DESCADASTRAMENTOS** dos motoristas. No caso, a relação deveria trazer a identificação do motorista (em conexão com o conjunto de dados indicado no item 1) e identificação da data e motivo do descadastramento.

A empresa enviou 3 (três) extrações de dados (arquivos diferentes). Todas elas se referem a 2 (dois) Municípios: São Paulo/SP e Campinas/SP. A análise a seguir empreendida leva em consideração cada uma delas.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

A primeira extração considerada faz um cotejo com a extração relacionada ao HISTÓRICO DE TRANSAÇÕES. A tabela abaixo resume os dados colhidos na aludida extração:

Tabela 40 - Extração de Dados 1 (Descadastramentos)

CLASSIFICAÇÃO	QUANTIDADE
Regular (situação regular)	9.947
BR Ban drivers based on CH SSH (banimento baseado em irregularidade baseada na CNH)	27
Enforce driver sexual crime punishment policy (punição por "crime ou abuso" de natureza sexual)	14
ANTI_FRAUD_multiple_blocks (múltiplos bloqueios)	3
IBT-BIZTECH-SAFETY: IBT-BIZTECH-SAFETY-BR: Ban drivers DF incompliant	3
ANTI_FRAUD_blocked_driver (motorista bloqueado)	2
ANTI_FRAUD_FAKE_DRIVER (motorista falso – ideia de personalidade)	4
TOTAL	10.000

Observe-se que a empresa faz uma classificação dos motoristas, mesmo os que não foram punidos com o descadastramento (“situação regular” – 9.947), o que demonstra um controle absoluto sobre o universo desses trabalhadores.

Outro ponto interessante: para cada descadastramento há uma classificação de acordo com o respectivo motivo. Chama a atenção, por exemplo, o motivo de “múltiplos bloqueios”, concluindo-se que a empresa realizou bloqueios anteriores do motorista e, após tais bloqueios (não se sabe exatamente quantos ou o motivo, havendo uma expressão abstrata – “múltiplos bloqueios”), procedeu ao descadastramento. Isto traz a ideia de que a empresa exerce o poder disciplinar nos moldes de qualquer empregador, iniciando com uma punição mais branda (advertência) chegando até a mais grave (dispensa – chamada de descadastramento), passando por uma situação



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

intermediária (suspensão – denominada de bloqueio). Deste modo, uma sucessão de suspensões (bloqueios), pelas informações extraídas, implicaria a dispensa do motorista (descadastramento – bloqueio definitivo).

Há, igualmente, uma classificação semelhante: “motorista bloqueado”. Pode-se depreender que esta classificação também reflita o exercício do poder disciplinar, com o bloqueio definitivo do motorista (descadastramento).

Ainda nesta tabela, pode-se aferir um elemento de personalidade, porquanto há hipótese de descadastramento de motorista por ser considerado como “motorista falso”. É de se supor que esta classificação diga respeito a motorista que não tenha cadastro na plataforma e que consiga realizar alguma corrida via aplicativo, utilizando o cadastro de outro motorista. Tal informação sugere que o motorista que utiliza cadastro e dados pessoais de outrem, é descadastrado pela plataforma. Vê-se, aqui, na prática, portanto, o exercício do poder disciplinar pelo desrespeito ao elemento da personalidade, que é exigido formalmente do trabalhador no aceite obrigatório dos “Termos de Uso”.

A segunda extração apresentou 5.389 (cinco mil, trezentos e oitenta e nove) registros de motoristas descadastrados no período de 1 (um) ano (julho de 2018 até julho de 2019). Lembrando que a amostra diz respeito a motoristas dos municípios de São Paulo/SP e Campinas/SP. Destaque-se que o país possui 5570 municípios, 210 milhões de habitantes (IBGE, 2021, Estimativas Populacionais) e, na região referida, há 13,5 milhões de habitantes (6,19% do total).

A tabela abaixo resume os dados colhidos na aludida extração:

Tabela 41 - Extração de Dados 2 (Descadastramentos)

CLASSIFICAÇÃO¹¹	QUANTIDADE
-----------------------------------	-------------------

¹¹ As hipóteses agrupadas na tabela, encontradas no banco de dados, em seu original, foram: ANTI_FRAUD_suspicious_ride, ANTI_FRAUD_abnormal_order, ANTI_FRAUD_blocked_driver, ANTI_FRAUD_suspicious_driver, ANTI_FRAUD_FAKE_DRIVER, ANTI_FRAUD_suspicious_rides,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Corrida classificada pelo 99 como "anormal ou suspeita"	3.496
Bloqueio de motorista	588
Motorista considerado "falso", não coincidente com o cadastrado	436
Motorista considerado "suspeito"	428
Outros motivos de punição	181
Punição por "crime ou abuso" de natureza sexual	115
Punição fundada na irregularidade na CNH	88
Motorista "dispensado" por sucessivas violações	57
TOTAL	5.389

Dessa análise percebe-se que mais de 60% (3.496) de todos os casos da amostra foram classificados como corrida “anormal ou suspeita”. Tal *status* sugere que a empresa examina cuidadosamente todas as rotas e toma decisões pelo motorista, que pode ser induzido a recusar determinados trajetos considerados inadequados de acordo com os padrões da 99, a elidir, entre outras alegações, a de que o motorista poderia escolher livremente suas corridas e rotas.

A terceira extração apresentou 2.257 (dois mil, duzentos e cinquenta e sete) registros de motoristas descadastrados no mesmo período acima citado.

Observe-se que os nomes dos campos não deixam dúvidas a respeito da sofisticação dos mecanismos de exercício do poder disciplinar, a incluir a gradação do nível de punição (*punish_level*), sendo a mais rigorosa dela o banimento “redline ban” (acredita-se que na amostra só veio essa coluna porque não foram solicitadas as demais gradações de punição). Sucede que, como já exposto, na tabela anterior, nota-se a

ANTI_FRAUD_FAKE_NEW_DRIVER, Outros, ANTI_FRAUD_suspicious_driver, Enforce driver sexual crime punishment policy, ANTI_FRAUD_multiple_blocks, Red ban sexual abuse driver, Outros, BR Ban drivers based on CH SSH, IBT-BIZTECH-SAFETY: BR Ban drivers based on CH SSH, Outros, ANTI_FRAUD_FAKE_DRIVER, BR Ban drivers based on CH BDD, ANTI_FRAUD_FAKE_DRIVER, ANTI_FRAUD_FAKE_DRIVER, ANTI_FRAUD_1941, IBT-BIZTECH-SAFETY: BR Ban drivers based on CH BDD, ANTI_FRAUD_2188, Outros, Outros, ANTI_FRAUD_DRIVER_CHARGEBACK, FAKE_GPS_2188, ANTI_FRAUD_black_plate, IBT-BIZTECH-SAFETY: BR Ban drivers based on CH, BR Ban drivers based on CH BSH.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

existência de banimento por sucessivas violações (Motorista "dispensado" por sucessivas violações):

Eis os dados com as respectivas traduções:

Tabela 42 - Extração de Dados 3 (Descadastramentos)

CATEGORIAS E SUBCATEGORIAS DE PUNIÇÃO	QUANTIDADE DE MOTORISTAS PUNIDOS
ACCIDENT (ACIDENTE – TOTAL)	23
Beat (batida)	15
Trampling (atropelamento)	8
ASSAULT (ATAQUE/ASSALTO – TOTAL)	62
Robbery (roubo)	47
Theft (furto)	15
BLOCK_REQUEST (SOLICITAÇÃO DE BLOQUEIO – TOTAL)	2
cloned_car (carro clonado)	2
COMPLAINT (RECLAMAÇÃO – TOTAL)	363
driver_or_car_mismatch (dissonância do carro ou motorista)	139
dangerous_driving (direção perigosa)	109
drugged_or_drunk (motorista drogado ou bêbado)	37
Others (outros)	28
Disappearance (desaparecimento)	9
serious_incident_out_of_99 (ocorrência grave "fora" da 99)	8
sudden_death (morte súbita)	8
Assault (ataque)	8
driver_accompanied (motorista acompanhado)	7
Aggression (Agressão)	5
Estelionato	2
Suicide (suicídio)	1
Kidnapping (sequestro)	1
drug_transportation (transporte de drogas)	1
Accident (acidente)	1
DASHCAM (CAMERA DE PAINEL – TOTAL)	2
not_known (desconhecido)	1
false_positive (falso positivo)	1
DISCRIMINATION (DISCRIMINAÇÃO – TOTAL)	8
Discrimination (discriminação)	2
religious (religiosa)	2



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Racial (racial)	2
Social (social)	1
Homophobia (homofobia)	1
harassment_alert (alerta de assédio)	1
KIDNAPPING (SEQUESTRO – TOTAL)	185
PHYSICAL_AGGRESSION (AGRESSÃO FÍSICA – TOTAL)	69
sexual_abuse (abuso sexual)	49
bodily_injury (lesão corporal)	16
others (outros)	4
UNBLOCK_REQUEST (SOLICITAÇÃO DE BLOQUEIO – TOTAL)	19
Safetyblock (bloqueio de segurança)	16
Selectivecheck (checagem seletiva)	3
UNDEFINED_INCIDENT (OCORRÊNCIA INDEFINIDA – TOTAL)	6
undefined_incident (ocorrência indefinida)	6
VERBAL_AGGRESSION (AGRESSÃO VERBAL – TOTAL)	300
sexual_harassment (assédio sexual)	219
threat_or_coercion (ameaça ou coerção)	66
Others (outros)	15
Outros	1.215
TOTAL GERAL	2.256

Importante destacar que o item grifado em amarelo aponta inexoravelmente para o monitoramento da vida privada do motorista para efeito de punições disciplinares, obrigando-o a seguir um padrão de comportamento eleito arbitrariamente pela 99, com violação direta a sua intimidade.

Ainda que se argumente que a utilização de câmera serve à segurança do motorista e / ou do passageiro, está comprovado que, na prática, o uso desse dispositivo distancia-se dessa finalidade, já que é utilizado para subsidiar as sanções disciplinares aplicadas rotineiramente aos motoristas.

Da análise desses registros resta evidente que os motoristas da 99 são geridos, dirigidos, manipulados e vigiados, como se marionetes fossem. Não há forma de controle mais abusivo de um trabalhador, que o vigiar em sua vida privada para o disciplinar e punir.



VIII – REQUISITOS FORMAIS e ELEMENTOS CIRCUNSTANCIAIS DA RELAÇÃO DE EMPREGO

Como sustentamos, a liberdade ou não de escolha do trabalhador dos dias e das horas que serão trabalhadas não configura um elemento essencial ou requisito formal da relação de emprego. Trata-se de uma circunstância acidental ou uma nova característica das relações de trabalho em plataformas digitais.

Além do mais, trata-se de uma faculdade que é exercida num momento anterior à prestação de serviço, ou seja, na fase **pré-contratual** por assim dizer. A subordinação jurídica incide no momento em que o trabalho é prestado, a partir e durante o tempo em que o trabalhador se coloca à disposição do empregador, jamais antes disso ou em latência. Melhor ainda: a subordinação jurídica representa o poder do empregador de decidir o modo de ser da prestação de serviço enquanto a prestação de serviço acontece no mundo do ser. Não se trata aqui de uma potencialidade a ser exercida no futuro, mas do exercício de fato e atual de um poder. Por isso que é irrelevante analisar o estado de subordinação jurídica do trabalhador antes de se iniciar a prestação de serviço, naquele momento anterior em que o trabalhador ainda não decidiu por se engajar no trabalho oferecido pela empresa. Nessa fase prévia, não há trabalho e, portanto, não há que se falar em subordinação de parte a parte.

No entanto, diante de algumas dúvidas e perplexidades ainda remanescentes, o legislador cuidou de colocar a pá de cal nessa discussão e estabeleceu a subordinação jurídica no trabalho intermitente: **“Considera-se como intermitente o contrato de trabalho no qual a prestação de serviços, com subordinação, não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade”** (CLT, art. 443, § 3º).



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

É dizer, o trabalho intermitente ou descontínuo não descaracteriza a subordinação jurídica, podendo muito bem conviver com a alternância de períodos de inatividade ou intervalos de não trabalho. A lei vai ainda mais longe ao dizer que **“a recusa da oferta [de trabalho] não descaracteriza a subordinação para fins do contrato de trabalho intermitente” (CLT, art. 452-A, § 3º)**. Em outros termos, a subordinação jurídica existe na prestação de serviço descontínua, com intervalos de inatividade, em que o trabalhador detém a liberdade de decidir quando e onde quer trabalhar, podendo recusar a oferta de trabalho sem quaisquer maiores consequências.

Ainda, conquanto o trabalho intermitente encerre qualquer discussão sobre o tema, não se pode olvidar que mesmo em relações empregatícias tradicionais, em que há a evidente incidência do elemento da não eventualidade, não se busca investigar a presença do requisito da subordinação enquanto esses empregados não estão prestando serviços, ou seja, estão fora de seu horário de trabalho, o que de forma alguma descaracteriza o vínculo de emprego existente.

Nessa linha de raciocínio, não se pode perder de vista as peculiaridades que regem a relação de trabalho via plataformas digitais, em que o trabalhador pode escolher seu horário de trabalho. Assim como nos contratos de trabalho tradicionais, deve-se verificar a presença/incidência da subordinação a partir do momento em que o motorista inicia a prestação de serviços – e não durante o período em que está fora de seu horário de trabalho, ainda que discricionariamente escolhido por esse trabalhador.

Outro aspecto que pode ser mencionado, por oportuno, é que o momento ou período do dia em que o trabalhador vai executar o trabalho, e se ele vai fazê-lo de modo diverso em dias distintos, pouco importa para definir a relação jurídica de emprego. Isto porque existe a figura do teletrabalho, que possibilita ao trabalhador escolher o momento ou período do dia em que o trabalhador vai executar o trabalho, não desfigurando a relação de emprego o fato dele não ter um turno fixo de trabalho uma jornada rígida e previamente estabelecida.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Provada a subordinação jurídica dos motoristas da 99, idêntica conclusão se pode chegar sobre a personalidade. Basta ler os “Termos de Uso” do Aplicativo e suas cláusulas de adesão: “O perfil do Motorista Parceiro é exclusivo e intransferível. O Motorista Parceiro compromete-se, mediante aceitação dos “Termos”, a não compartilhar sua Conta com terceiros, sendo vedada a transferência de sua Conta, sob pena de cancelamento imediato da Conta do Motorista Parceiro, além de encaminhamento do caso às autoridades públicas para análise de eventuais penalidades criminais e civis aplicáveis” (item 3.3). A prestação de serviço tem, portanto, caráter *intuitu personae*, infungível, intransferível e indelegável a terceiros, sendo vedada a substituição do entregador por outra pessoa sem o consentimento da empresa contratante.

Mais ainda! A confiança dos clientes da 99 somente é atingida com a padronização ou uniformização de conduta dos motoristas, garantindo-se previsibilidade e segurança. Como justificar que uma pessoa tenha confiança em alguém, que nunca viu na vida e nem sequer sabe o nome, para transportá-la de um local para outro? O que leva uma pessoa a confiar em um estranho? Tudo isso somente é possível pela confiança do consumidor na empresa, na marca ou no aplicativo que oferece e explora o produto ou o serviço prestado. Com efeito, as empresas de aplicativo não podem abrir mão da gestão, do controle e da supervisão do trabalho alheio sob pena de perder a confiança de seus clientes. Quanto mais controle do trabalho, mais confiança dos consumidores. Quanto mais confiança dos consumidores, mais produtos ou serviços serão vendidos pelos aplicativos. A confiança do consumidor e a previsibilidade de conduta do trabalhador é a alma do negócio!

É óbvio e evidente que a 99 organiza os fatores de produção e todo o conjunto da mão de obra. O poder de gestão da atividade de transporte de passageiros é todo da 99. Os motoristas apenas aguardam seus comandos e suas ordens via aplicativo. Do contrário, sem qualquer controle ou responsabilidade da 99, uma espécie de aplicativo



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

em estado da natureza (todos contra todos), em que ninguém confia em ninguém ou garante a excelência do serviço prestado, o empreendimento idealizado não se sustentaria no mercado de consumo nem um minuto sequer! Daí a lógica de se ter um sistema de ranqueamento ou avaliação dos entregadores por parte dos clientes da 99. Esse inovador sistema de reputação resolveu o enorme problema de triagem, pois, através dele, estranhos podem confiar em estranhos sob a chancela da empresa por trás do aplicativo.

“A esta altura, já se deve ter percebido, também, a impossibilidade da regência da relação entre o trabalhador autônomo e o tomador de seus serviços através de um contrato de adesão, porque é duplamente incompatível com a autonomia. O Código Civil não regula a prestação de trabalho em massa, quem o faz é a CLT, e as demais leis especiais de trabalho. Relações privadas em ‘massa’, repita-se, são apenas as de emprego e de consumo. Não existe ‘serviço autônomo em massa’” [Processo nº 0011098-61.2019.5.03.0113, trechos da sentença do caso UBER proferida pelo juiz Rodrigo Candido Rodrigues em 02/04/2020].

As empresas de aplicativo costumam alegar que a relação jurídica se dá entre o motorista e o consumidor. No entanto, essas mesmas empresas não permitem que o motorista se relacione com o consumidor, negociando diretamente com ele as condições da atual prestação de serviço, principalmente o preço, ou de futura prestação de serviço. Primeiro, porque a confiança do consumidor na empresa de aplicativo importa na ausência de qualquer autonomia do motorista na prestação do serviço. Quer-se aqui garantir a previsibilidade de conduta, a uniformidade do comportamento e a segurança pelo controle (Freud já dizia que a trajetória do homem civilizado oscila entre dois valores contrapostos: segurança e liberdade. Quanto mais liberdade, menos segurança e vice-versa). Segundo, porque um relacionamento direto entre o motorista e o consumidor representa uma concorrência ao modelo de negócio das empresas de aplicativo, que deve ser evitado em benefício da lucratividade da atividade. Admite a concorrência entre as empresas de aplicativo, porém não se admite a concorrência das



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

empresas de aplicativos com seus próprios motoristas, individualmente considerados ou em conjunto. Se os próprios motoristas pudessem se reunir em uma associação ou sindicato e, em conjunto, decidir o valor mínimo da prestação de serviço, em monopólio da atividade, as empresas de aplicativo não sobreviveriam, pois nenhum consumidor está interessado em seu aplicativo pura e simples, em sua plataforma digital, desassociada da atividade real de transporte de pessoas.

A onerosidade se faz presente de modo incontroverso. O trabalho é remunerado e não voluntário. É fato incontroverso, e ninguém bem-intencionado pode negar esse fato, que a atividade de transporte de passageiros é realizada sob contraprestação pecuniária e que parte desse valor é destinado àquele trabalhador que realizou a atividade. **Em outros termos, o motorista presta serviço em troca de dinheiro e não por caridade ou altruísmo. Se esse trabalho humano remunerado é autônomo ou subordinado, isso é outra história.**

A habitualidade ou não eventualidade se distingue da continuidade na prestação de serviço e se faz presente pelo fato de os motoristas da 99 estarem inseridos na dinâmica normal e permanente da empresa e nutrirem a justa expectativa de trabalhar de modo habitual e não eventual. Não se trata, no caso concreto, de trabalho ocasional ou esporádico ou episódico, de evento certo e determinado, de uma atividade estranha aos fins do empreendimento, ou de contrato de trato único.

A introdução formal do trabalho intermitente no ordenamento jurídico brasileiro superou qualquer resistência ao trabalho subordinado descontinuado.

De outra banda, o trabalho a distância ou em domicílio (teletrabalho ou trabalho remoto) não impede o reconhecimento do vínculo empregatício, pois “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” (CLT, art. 6º, § único).



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Por fim, o fato de o trabalhador ser proprietário e responsável pelas ferramentas ou instrumentos de trabalho não lhe retira a qualidade de empregado. Aqui, inclusive, só precariza seu trabalho. O que importa é quem assume os riscos da atividade econômica (alteridade). Ficou muito claro na exposição da dinâmica de trabalho que o empreendimento e a atividade econômica são de responsabilidade da 99 que admite, assalariada e dirige a prestação pessoal de serviço de seus trabalhadores (CLT. 2º, caput).

Presentes os requisitos formais da relação de emprego e em virtude da imperatividade das normas trabalhistas, os atos praticados com o objetivo de desvirtuar, impedir ou fraudar sua aplicação são nulos de pleno direito, *ope legis* (CLT, art. 9º). **O fundamento jurídico da ação e sua justificativa final é a fraude direta à relação de emprego e a nulidade dos contratos de prestação de serviços autônomos.**

IX – O DIREITO DO TRABALHO EM EVOLUÇÃO

O trabalho via aplicativo ainda não recebeu uma regulamentação específica dos Poderes Públicos no Brasil. Não há uma legislação própria a regular o trabalho prestado através de plataformas digitais. Essa nova forma de contratação do trabalho se disseminou em diversos países do mundo, revelando-se um fato da vida, uma realidade que existe, se faz presente e que não pode mais ser desconsiderada pelo Direito.

Em casos como esses, em que o Direito não acompanha a vida como ela é, em que os fatos se antecipam ao Direito, exige-se dos intérpretes uma solução adequada e justa dentro do sistema jurídico. Não se pode alegar uma omissão do Direito para se perpetuar uma situação de desregulamentação que, por consequência, conduz a uma situação de precarização de toda uma categoria de trabalhadores.

Há que se utilizar, portanto, o modelo de trabalho já previsto pelo Direito como regra geral, qual seja, a relação jurídica de emprego. A Constituição Federal de 1988



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

inaugurou uma ordem econômica baseada no valor social do trabalho e estabeleceu diversos direitos fundamentais a incidir sobre as relações de trabalho. O padrão normal de contratação do trabalho ocorre nos termos e sob a égide do Direito do Trabalho, configurando uma relação de emprego.

Em caso de dúvida razoável no enquadramento jurídico de uma relação de trabalho e diante de uma omissão legislativa, deve-se, assim, considerar aplicável a regra geral que impõe a relação de emprego formal. O ônus argumentativo qualificado para afastar a regra geral recai sobre aquele que sustenta a exceção.

O Direito é um fenômeno aberto a seu próprio tempo e não pode restar ossificado num esqueleto morto. O caso concreto representa um inegável *hard case*. Não se pode analisar e julgar um caso difícil como esse preso ao passado, ao Direito do Trabalho forjado na Revolução Industrial e para valer no chão de fábrica. O presente caso é para ser analisado e julgado com um olhar crítico no futuro das relações de trabalho, na influência das novas tecnologias da informação nas relações sociais e no modelo de sociedade digital.

Não há, ainda, um precedente vinculante ou padrão decisório obrigatório a nortear as relações de trabalho via aplicativo. As ações individuais tendem a favorecer a tese das empresas de aplicativos em razão da assimetria de informações e da desigualdade entre as partes litigantes. Não precisa muito esforço para se concluir que uma ação individual proposta por um motorista de aplicativo contra uma empresa multinacional unicórnio¹² não tem maiores perspectiva de sucesso. Isso para não falar do uso de jurimetria e litigância estratégica, a impedir a formação de jurisprudência desfavorável às empresas de aplicativo através acordos de licitude, no mínimo, duvidosa.

¹² Empresas que atingiram o valor de mercado de 1 bilhão de dólares.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Há, entretanto, decisões proferidas pelo TRT da 2ª Região, em casos de aplicativos digitais outros, especialmente, o aplicativo UBER e outros de entregas de refeições RAPPI, RAPIDDO e LOGGI, muito semelhante em funcionamento ao aplicativo da 99 TECNOLOGIA, que são favoráveis à sua tese jurídica, demonstrando, assim, uma tendência de vitória para a presente Ação Civil Pública. Citamos:

No que respeita ao objetivo empresarial das demandadas [**UBER DO BRASIL** e **UBER INTERNACIONAL**], é **falacioso** o argumento utilizado na medida em que **há controle da concretização do serviço de transporte prestado pelo motorista**, dito parceiro. Se se tratasse de mera ferramenta eletrônica, por certo as demandadas não sugeririam o preço do serviço de transporte a ser prestado e sobre o valor sugerido estabeleceriam o percentual a si destinado. Também não condicionariam a permanência do motorista às avaliações feitas pelos usuários do serviço de transporte. Simplesmente colocariam a plataforma tecnológica à disposição dos interessados, sem qualquer interferência no resultado do transporte fornecido, e pelo serviço tecnológico oferecido estabeleceriam um preço/valor fixo a ser pago pelo motorista pelo tempo de utilização, por exemplo. Portanto, é **patente a finalidade empresarial das demandadas: o transporte de passageiros.**

Também **não prospera** o argumento de que a relação existente entre as demandadas e o demandante trata-se de modelo de economia compartilhada. Esta, na sua essência, representa a prática de divisão do uso de serviços e produtos, numa espécie de consumo colaborativo, mas numa perspectiva horizontal, propiciada, em regra, pelas tecnologias digitais. Assim, no campo da mobilidade urbana, tal prática pode ser identificada nas práticas de carona compartilhada, na qual os usuários, valendo-se



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

de plataformas tecnológicas, compartilham o transporte. E a propósito dessa prática, os especialistas não reconhecem na atividade desenvolvida pelas demandadas a existência efetiva de compartilhamento, observando que, na realidade, tais empresas lucram sem nada compartilhar, o que inclusive deu ensejo à criação do termo *ridewashing* (revestir de outro significado) o compartilhamento ou a carona no transporte... Nesse contexto, não é possível também acolher a alegação das demandadas de que o sistema por ela gerenciado se trata de modelo de economia compartilhada.

Cumpra assentar também que o fato de ser reservado ao motorista o equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário não pode caracterizar, no caso, a existência de parceria,... sem contraprova das empresas, ele arcava com as seguintes despesas: aluguel do veículo, despesas com sua manutenção, combustível, telefone celular e provedor da internet. O que, convenhamos, somam despesas elevadas, especialmente se considerarmos em comparação ao exemplo citado, em decisão judicial invocada pelas demandadas, das manicures em relação aos salões de beleza. Aqui, as despesas da manicure são mínimas e, portanto, o fato de receberem percentuais superiores a 50% pode mesmo configurar a uma relação de parceria.

Não se pode cogitar de plena autonomia na medida de que a taxa de serviços não pode ser alterada... Do mesmo modo, a afirmação de que o motorista pode ficar ilimitadamente off-line e recusar solicitações de modo ilimitado também não condiz com a necessidade empresarial e com a realidade vivenciada na relação empresa/motorista/usuário. Fosse verdadeira tal afirmação, o próprio empreendimento estaria fadado ao insucesso, pois as empresas correriam o **risco evidente** de, em relação a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

determinados locais e horários, não dispor de um único motorista para atender o usuário.

Ademais, as empresas se valem de mecanismos indiretos para obter o seu intento de disponibilidade máxima do motorista às necessidades dos usuários por elas atendidos.

Também não aproveita às demandadas o argumento de que o motorista é livre para exercer uma segunda atividade profissional, pois a exclusividade não figura como requisito da relação de emprego.

Por fim, a alegação de que as empresas não impõem aos motoristas regras de conduta tampouco restou comprovada. Há confissão das demandadas de que as avaliações dos usuários são decisivas para a manutenção do cadastro do motorista.

O exame das demandas judiciais que envolvem os novos modelos de organização do trabalho deve se dar à luz das **novas concepções** do chamado trabalho subordinado ou parasubordinado, especialmente considerando o avanço da tecnologia (1000123-89.2017.5.02.0038, TRT da 2ª Região, 15ª Turma, Des. Rel. Beatriz de Lima Pereira, julgado em 16/08/2018).

A retórica da contestação [**UBER**] é bem construída, amparada em expressões contemporâneas e na assim chamada economia do compartilhamento. Todavia, ela não corresponde à realidade. Basicamente, não é verdade que o produto explorado pela empresa é meramente a ferramenta eletrônica, o aplicativo oferecido aos motoristas. **A ré oferece no mercado um produto principal: o transporte de passageiros.** O aplicativo é um instrumento, um acessório ao bom funcionamento do serviço. E



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

os consumidores do produto da ré não são os motoristas, mas sim os passageiros.

A mercadoria da ré é o serviço de transporte. Nenhuma dúvida me ocorre quanto a isso. Não é por outra razão que é da ré (e não do motorista) o poder fundamental de quantificar o valor na circulação da mercadoria. É a ré que fixa o preço do serviço de transporte que o passageiro irá pagar.

A ré atua na prestação de serviço de transporte de passageiros. E usa para isso a mão de obra de motoristas cadastrados em sua plataforma. Tal plataforma serve, portanto, como instrumento de prestação de serviço principal, apenas isso. A relação existente entre ela e seus motoristas é uma relação de trabalho. Com efeito, a ré presta serviços de transporte aos consumidores (que são passageiros), lançando mão do trabalho humano prestado pelos motoristas.

A substituição de um trabalhador por outro, de forma indistinta é vedada... No tocante à possibilidade de um motorista “vincular” o cadastro de outros [aplicativos], não se vê aí a exclusão da personalidade... a personalidade existe em relação a cada motorista que presta serviço pela plataforma.

Não há alternativa senão reconhecer que o trabalho do autor, como motorista, era prestado de forma subordinada. Como já exposto, a mão de obra do motorista é fator de produção na geração da mercadoria (serviço de transporte), cuja circulação propicia o excedente econômico da ré. Além disso, o preço do serviço final é estabelecido unilateralmente pela ré, cabendo ao motorista apenas a ciência do percentual que lhe caberá quando concluir a viagem que aceitar. Parece evidente que o empreendimento como um todo, o negócio, é da empresa ré, e não do motorista.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

A rigor, a ré não exige quantidades fixas de horas e dias de trabalho aos motoristas porque tais parâmetros, no contexto da tecnologia dominada pela empresa, se mostram desnecessários... Todavia, é certo que a ré controla de perto os indicadores de demanda e oferta dos seus serviços no mercado, e busca evitar que haja escassez do produto aos consumidores... Com práticas como essa, a empresa consegue manter adequado o nível de oferta de serviço, em atenção à demanda existente na região. Não há necessidade, então, de estipular quantidade mínima de horas de trabalho por semana, por exemplo.

A essa configuração da exploração de mão de obra estão ligadas, diretamente, a prática do dumping e as condições de risco ligadas a revoltas dos taxistas... A atuação agressiva da ré no tocante ao ganho de mercado e ao barateamento da mão de obra esbarra em preceitos constitucionais, notadamente os direitos fundamentais dos trabalhadores e a valorização do trabalho como fundamento da ordem econômica... demonstrada a ocorrência do dano moral (1001492-33.2016.5.02.0013, 13ª Vara do Trabalho, sentença proferida pelo Juiz do Trabalho Eduardo Rockenbach Pires, julgado em 11/04/2017).

RAPPI BRASIL. SERVIÇO DE ENTREGAS. EXISTÊNCIA DE VÍNCULO EMPREGATÍCIO ENTRE OPERADORA DA PLATAFORMA E ENTREGADOR. Existe vínculo empregatício entre a operadora da plataforma virtual Rappi e os entregadores. Há pessoalidade, haja vista a necessidade da realização de cadastro pessoal e intransferível, não podendo o trabalhador substabelecer a execução do serviço (entrega) a outrem. Há onerosidade, porquanto a relação não se assenta na graciosidade, existindo entre as partes direitos e obrigações de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

cunho pecuniário. Não-eventualidade, há fixação jurídica do trabalhador perante a tomadora, com continuidade na prestação de serviços, o qual, por sua vez, é essencial ao desenvolvimento da atividade econômica vendida pela empresa (comércio e entrega de bens). Em relação à subordinação, na economia 4.0, "sob demanda", **a subordinação se assenta na estruturação do algoritmo** (meio telemático reconhecido como instrumento subordinante, consoante art. 6º, CLT), que sujeita o trabalhador à forma de execução do serviço, especificamente, no caso da Rappi, impondo o tempo de realização da entrega, o preço do serviço, a classificação do entregador, o que repercute na divisão dos pedidos entre os trabalhadores. Presentes os requisitos da relação jurídica empregatícia. Recurso autoral provido (1000963-33.2019.5.02.0005, TRT da 2ª Região, 14ª Turma, Des. Rel. Francisco Ferreira Jorge Neto, julgado em 05/03/2020).

No caso em apreço, é público e notório que a atividade principal da recorrente [**RAPIDDO**] é a entrega de produtos, através de um sistema informatizado que permite não somente a conexão de clientes aos entregadores cadastrados, mas também a localização, o direcionamento e o controle de cada um deles, a fim de garantir a realização do serviço de entrega.

Portanto, do conjunto probatório dos autos, verifica-se que, além de o autor trabalhar, na atividade fim da empresa, há elementos suficientes para caracterizar a existência de onerosidade, subordinação jurídica à primeira reclamada, e pessoalidade na prestação dos serviços, uma vez que o valor das entregas não era definido pelo autor, sendo este subordinado à primeira reclamada, que tinha o controle das entregas realizadas pelo autor, via sistema, além de manter contrato de intermediação de serviços



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

com a segunda e terceira réis, e, ainda que existisse a possibilidade de substituição do reclamante, esta somente seria possível por outro entregador devidamente cadastrado pela primeira reclamada para entregas exclusivas dos produtos da segunda e terceira reclamadas (McDonald's), não se vislumbrando *in casu* qualquer autonomia do autor (1000446-50.2018.5.02.0009, TRT da 2ª Região, 7ª Turma, Des. Rel. Sueli Tomé da Ponte, julgado em 03/10/2019).

VÍNCULO DE EMPREGO. O Direito do Trabalho se rege também por princípios, dentre os quais o da primazia da realidade. Segundo este princípio, o que define a relação jurídica é a realidade objetiva evidenciada pelos fatos, independente de terem as partes consciência ou vontade de integrar tal relação. Deste modo, toda relação de trabalho subordinado, pessoal, habitual e oneroso corresponderá a um vínculo de emprego, mesmo que as partes não tenham formalizado o contrato ou tenham pactuado formalmente de outro modo, por exemplo, a prestação de serviços autônomos ou a contratação de pessoa jurídica. (Processo 1000448-21.2020.5.02.0374, TRT da 2ª Região, 16ª Turma, Des. Rel. Regina Aparecida Duarte, julgado em 28/09/2021).

Diversa é a situação daquele trabalhador que coloca sua força de trabalho a serviço do aplicativo [**LOGGI**]. Este não fixa o preço, forma de pagamento, logística, prazos, não define as condições da oferta do bem. Nesse caso, quem oferece o serviço e define suas condições é o aplicativo. Os clientes são do aplicativo, não dos entregadores. A relação do cliente se dá com o aplicativo, não com o entregador, visto que todos os entregadores fazem o mesmo serviço. O cliente não escolhe o entregador, mas pelo



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

serviço ofertado pelo aplicativo, feito por qualquer entregador. O "bem" ofertado pela plataforma é um só: o serviço de entrega, sem distinção de preço ou qualidade.

O aplicativo não é apenas o meio da realização da transação, mas seu próprio realizador, idealizador, vendedor, empreendedor. Ele estipula as regras e o prestador de serviços e o cliente final a elas aderem como num contrato de adesão: não se negocia preço ou modo de confecção ou realização.

Não há que se falar que a relação dos autos é de consumo, em vista da voluntariedade de adesão à plataforma ou à contratação do frete. Isso porque ninguém é obrigado a contratar. Essa voluntariedade está presente em qualquer contrato, seja de trabalho ou de consumo. Parte-se da falsa premissa de que a relação travada entre condutores e rés é comercial. Entretanto, é notório que é o cliente quem procura o serviço de entrega pela **LOGGI**, não o condutor. O cliente pretende o transporte de uma mercadoria que é feita pelo motofrete, prestador dos serviços. Não é o prestador de serviços que "procura" a **LOGGI**.

Também o **relacionamento do motofretista ou motorista de van com a LOGGI não é negociado entre ambos**, mas parte de um termo de adesão, denominado "Termos e Condições", impostas pela plataforma. O motorista se cadastra na plataforma mediante a requisição de determinada documentação exigida pela **LOGGI**. Nada disso é negociado.

A **habitualidade** se verifica quando há a expectativa da prestação de serviços. Após a reforma trabalhista, o conceito foi assaz minimizado, o que se espera de uma sociedade que deve ampliar os direitos sociais a todos os trabalhadores. Se antes o trabalho aleatório, ou convencionado por atividades certas, ou de curto período, não ensejavam a caracterização do vínculo empregatício,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

hoje podem caracterizar, à semelhança do contrato intermitente, trazido com a Reforma Trabalhista (Lei nº 13.467/2017). Assim, diante da Reforma, resta claro que a prestação de serviços, mesmo num contrato de emprego, não precisa ser contínua, podendo haver períodos de prestação de serviços e de inatividade. Note-se que na redação do artigo não se estipula se a inatividade é determinada pelo empregador ou pelo empregado. Daí porque o fato de o condutor aceitar ou não determinada entrega, bem como ficar períodos sem prestar serviços não desnatura a existência de contrato de emprego.

No quesito **personalidade**, não pode haver a possibilidade da substituição do prestador de serviços. O contrato de trabalho é intuitu personae, ou seja, com relação a pessoa específica. A possibilidade de se fazer substituir é indício de que vínculo não há. Apenas os condutores cadastrados podem fazer login na plataforma para receber o serviço de frete. É através do login pessoal na plataforma digital que a empresa oferece os fretes a serem feitos e apenas aquele login que aceita pode fazer o serviço. Inclusive porque a empresa se responsabiliza pelos produtos de seus clientes a serem transportados. De fato, como o condutor entrega mercadoria de terceiro, a empresa, através da inteligente plataforma, verifica sua rota, tal como o cliente, assegurando-se ambos quanto à localização da mercadoria. O condutor cadastrado não pode passar o serviço a terceiro, sob pena de fraude ao sistema, como é lógico. Se o é do condutor João, não poderá José login fazer a entrega. Isso traduz personalidade na prestação de serviços.

Para a existência de **subordinação**, é necessário se aferir qual a extensão do poder diretivo do suposto empregador. O controle da produção, de tarefas, de horário, itinerário, local de prestação de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

serviços, modus operandi são fortes indícios da existência de vínculo. Mesmo a subordinação estrutural, sem o controle direto, é indicativa de contrato de emprego. Por outro lado, quanto mais tênue o controle, mais se revela a autonomia. Também o poder hierárquico se mostra um vetor para a aferição da subordinação, tal qual o poder disciplinar. O recebimento de ordens e de punições implica no reconhecimento da relação de emprego.

No caso em tela, a subordinação estrutural é evidente. O condutor se cadastra através da plataforma da **LOGGI**, não por outro meio. Este precisa ser MEI (Microempresa individual), sendo esse um requisito para sua adesão. Conforme já mencionado, trata-se de termo de adesão, com requisitos impostos pelas rés, e os termos do contrato não são negociáveis pelos condutores ou motofretistas. O motofretista contrata, portanto, com a **LOGGI**, nada podendo alterar no contrato que é de adesão. O modo de distribuição do serviço é feito pela plataforma. Não é o motofretista que gerencia a distribuição. O condutor não escolhe cliente ou serviço; ele apenas aceita ou não o serviço que é ofertado pela plataforma. E como se viu acima, a não aceitação não desnatura a relação de emprego, visto que nem a ausência de trabalho por mais de mês o faz, como no trabalho intermitente. A possibilidade de recusa foi posta pelas próprias rés. E a existência de punição ou não por reiteradas recusas é matéria que se torna irrelevante, uma vez que o risco de recusa já foi calculado e é monitorado pela inteligência de logística da plataforma. Também o modo de prestação de serviços foi desenvolvido pela inteligência criadora da plataforma, não podendo ser alterado pelo condutor. O tempo de entrega deve ser razoável, em vista de que a **LOGGI** garante prazo de entrega para o cliente, conforme consta da defesa das rés (fl. 552). Em caso de qualquer intercorrência, o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

condutor aciona o serviço da **LOGGI**, chamado "Deu ruim". A prestação de serviços não é negociada, mas imposta em sua totalidade pelas rés. O condutor se subordina, portanto, ao cadastramento, aos termos de adesão, aos requisitos para cadastramento, ao serviço que é ofertado, ao modus operandi, ao roteiro, aos prazos. E isso tudo monitorado pela plataforma, que se alimenta de tais dados para sugerir soluções e melhorias imediatas. E essa é a pedra de toque do próprio empreendimento. Outro ponto que evidencia a subordinação é a ausência de qualquer possibilidade de negociação de preço. O condutor ou o motofretista recebem o que as rés lhes pagam, sem que possuam qualquer ingerência sobre o valor do frete. Não há a liberdade de fixar seus honorários, nem de forma individual, nem de forma coletiva, como faria um trabalhador autônomo. A contraprestação mais importante ao serviço é a remuneração. Se não há negociação quanto a esta, trabalho autônomo não é. O preço do frete é salário, fixado somente pelas rés. O condutor se subordina ao valor do frete.

Para haver relação de emprego, há de estar presente, ainda, a **onerosidade**. Ela se qualifica como a necessidade de contraprestação em relação ao serviço efetuado. Ausente a gratuidade espontânea na prestação de serviços, presente esse elemento para a consolidação do vínculo empregatício. O valor do frete é pago aos condutores pelas rés, ainda que repassem do e-commerce que atendem ou do cliente que contrata a **LOGGI** para fazer sua entrega. É a própria contestação que informa que "o motofretista não só vende o seu trabalho, mas também o uso da propriedade da sua moto, pois sem a moto não poderia ter o exercício do frete", conforme a cláusula 3.4 do contrato entre o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

motofretista e a **LOGGI** (fl. 525, pág. 5 da defesa). Não há, portanto, controvérsia acerca da onerosidade.

Em que pese não ser requisito para a relação de emprego, mormente em contratos mais leoninos de prestação de serviços, a **alteridade** é indício da relação de emprego. O risco do negócio deve ser de inteira responsabilidade do empregador. Assim, eventual prejuízo sofrido pela empresa não pode ser repassado ao trabalhador. Também cabe aferir de quem são os instrumentos de trabalho. Quanto mais sucateada é a proteção ao trabalhador, mais risco é transferido a si.

Por fim, em que pese não ser decisiva para a caracterização da relação de emprego, tem-se a **exclusividade**. Quanto mais se entremostra exclusiva a prestação de serviços, mais evidente está a relação jurídica de um contrato de emprego. Haverá prestadores de serviços que trabalhem somente para a **LOGGI**, reforçando a existência de contrato de emprego, haverá os não exclusivos, o que não descaracteriza o vínculo, conforme a melhor doutrina (Ação Civil Pública proposta pelo MPT contra LOGGI, 1001058-88.2018.5.02.0008, 8ª Vara do Trabalho, sentença proferida pela Juíza do Trabalho Látia Lacerda Menendez, julgada em 06/12/2019. Em 18/08/2021, por maioria de votos, a 16ª Turma do TRT2 reformou a sentença de 1º grau, Des. Rel. Orlando Apuene Bertão).

Em outros Tribunais Regionais do Trabalho do Brasil, há decisões reconhecendo o vínculo de emprego dos trabalhadores ativados em aplicativo de serviço, inclusive com a empresa 99 Tecnologia:

[...].

O reconhecimento de vínculo empregatício depende da existência,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

de forma concomitante na prestação de serviços, da pessoalidade, onerosidade, não-eventualidade e subordinação jurídica, conforme disposto no artigo 3º da CLT. **A alteração do parágrafo único do art. 6º da CLT, veio expressamente prever a inclusão da organização do trabalho por programação, como forma de caracterização do vínculo empregatício:** "*Parágrafo único. Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio*" Na situação em exame, a prova produzida demonstra que o trabalho se dá por conta de outrem, que estrutura e controla a prestação de serviços por meios telemáticos e informatizados, inserindo as suas decisões tomadas unilateralmente em forma de comandos eletrônicos no próprio algoritmo - que, por sua vez, está inserido no aplicativo (software de domínio exclusivo da reclamada) - e acompanhando o seu cumprimento pelo mesmo mecanismo. Além disso - frisa-se - em resposta à tese principal da recorrida de que inexistente vínculo de emprego porque o motorista teria liberdade para trabalhar quando quiser, é imperioso redarguir, primeiro, que a relação de emprego desenvolve-se em várias modalidades, sendo que cada modalidade tem seus efeitos específicos. Há modos de atividade em que o empregador remunera o empregado por todo o tempo que este fica à disposição do primeiro (CLT, art. 4º, primeira parte); há modos de atividade em que o empregador remunera o empregado por apenas parte do valor em que ele permanece à disposição (CLT, art. 4º., última parte; CLT, art. 244, par. 2º.; CLT, art. 244, par. 3º.); há modalidades em que o empregador não remunera tempo algum à disposição, mas apenas o de efetiva atividade (CLT, art. 452-A). Há, ainda, modalidades em que o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

empregador exige que o empregado cumpra jornada integral, limitada a 8 horas (art. 58 da CLT); em outras, que o empregado cumpra jornada parcial, de 30 ou 26 horas semanais (art. 58-A da CLT); há outras em que o número de horas trabalhadas é incerto, totalmente flutuante, pois a contagem destas horas só é importante para que se saiba o quanto o empregado deverá ser remunerado, na proporção que as fez (art. 443, § 3º, da CLT), e, por fim, há outras modalidades em que é totalmente irrelevante o elemento "jornada" (art. 62, da CLT). Todas essas são formas típicas de emprego regido pela CLT. Portanto, **está em inteiro desacordo com o ordenamento pátrio, a suposição de que liberdade de jornada, remuneração por tarefa ou horas trabalhadas tenham qualquer equivalência com ausência de relação de emprego.** Essa conclusão somente se acentuou com a Lei 13.467/2017. A novidade da Lei n. 13.467/17, então, foi a de regulamentar efeitos da modalidade de trabalho intermitente, apenas capturando a realidade que já vigorava quando de sua edição: a realidade de uma relação de emprego em que "*há alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade*" (CLT, art. 443, par. 3º.) ocorrendo a remuneração em função do número de horas trabalhadas, por demanda do empregador, sendo que a recusa da oferta não descaracteriza a subordinação para fins do contrato de trabalho (par. 3º. do art. 452-A, da CLT). Ainda nessa modalidade de emprego, o período de inatividade não será considerado tempo à disposição do empregador, podendo o trabalhador prestar serviços a outros, conforme par. 5º. do art. 452-A, da CLT. Outro detalhe, não menos importante, e que por isso merece ser aqui destacado, é que, certamente, o termo "*convocação*", empregado no art. 452-A, §1º e 2º, não se trata de uma imposição, mas de uma oferta de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

trabalho, porque a própria norma se encarrega de esclarecer que o significado deste termo é, efetivamente, o de "*oferta*", conforme expressamente consignado nos parágrafos 3º e 4º do mesmo dispositivo. Ora, se até mesmo a situação do trabalho intermitente, em que não há qualquer fixação de jornada e mesmo se assegura a recusa aos chamados mediante expressa previsão legal de que isso não afeta a configuração da subordinação, **na situação de trabalho do motorista da 99, o que se tem é hipótese com controle, fiscalização e subordinação muito mais intensos que a generalidade dos casos de trabalho intermitente.**

[...].

Com relação à negativa reiterada da reclamada **99 TECNOLOGIA LTDA** de que não é empresa de transporte, de fato, tal negativa, resultante de uma declaração unilateral, é inócua. **A análise do caso concreto torna evidente, afinal, que a reclamada tem como atividade o serviço de transporte urbano de passageiros.** Como visto, em todo o seu contrato de adesão com o reclamante, e demais mensagens enviadas aos motoristas, por e-mail ou através do próprio aplicativo, ela explora esta atividade através dos seguintes comandos, que motorista deve "*esperar o passageiro, transportar o passageiro de um local para outro*", etc. Numa análise ainda mais objetiva, está claro que a própria ordem jurídica vigente acolheu-a como empresa de transporte remunerado privado individual de passageiros, na Lei n. 13.640/18, informalmente conhecida como "Lei do Uber". A pessoa jurídica reclamada, de fato, não transporta, "pessoalmente", um passageiro, de um local para outro, exatamente da mesma forma que também não o fazem todas as demais pessoas jurídicas de quaisquer outras empresas de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

transportes urbanos, aéreos, marítimos ou rodoviários do Brasil e do mundo. Todas estas pessoas jurídicas apenas organizam a atividade econômica de transportes, e quem a realiza, são os motoristas, os pilotos, etc. É assim que, juridicamente estabelecido, através dos fatos, que a reclamada explora atividade de transporte. **Torna-se possível afirmar que a recorrida possui, como atividade econômica, o transporte remunerado de pessoas juridicamente, que o trabalho foi prestado com "natureza não eventual", pois a atividade prestada pelos motoristas é um serviço de exigência permanente, no desenvolvimento do objeto econômico da reclamada, ainda que possam por eles serem prestados de forma intermitente.** Acerca da SUBORDINAÇÃO, é inegável que o aplicativo "99" é apenas um meio de organização do empresário "99 TECNOLOGIA LTDA", e não o próprio empresário. Esta ferramenta de organização permite-lhe monitorar e intervir, em tempo real, na atividade do reclamante. Da leitura do contrato de adesão imposto pela reclamada, é possível que ela saiba, exatamente, onde e com quem o motorista está no carro e mais que isso: **a reclamada não tem acesso apenas à localização em tempo real, a partir de mapas detalhados com posições completas, rotas e horários, mas também detalhes de como tal prestação de serviços se desenvolve (item 6.3, f. 156).** Este sistema de telemetria permite à reclamada o exercício de um controle sobre o trabalho do motorista que nos impressiona, pois a partir do momento em que o motorista faz o "login" no aplicativo (com sua senha e ID de Motorista únicas), nunca se viu um sistema de controle de jornada tão eficiente e exato como o organizado pela reclamada, através de um aplicativo que, como não apenas registra, no tempo real (segundo a segundo) em que a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

atividade ocorre, onde está o motorista (com precisão de metros), com quem que está trafegando, quando se move; qual a intensidade da velocidade aceleração e que o motorista imprime ao carro, a intercalação da aceitação de viagens (sendo que é proibido, pela empresa, recusas reiteradas, conforme documento de f. 141 - vide **os itens 6 a 8 do "Termos De Uso Motorista"**), e ainda permite que a atividade do reclamante seja minuciosamente fiscalizada pela recorrida através do sistema por ela implementado de avaliação do motorista (f. 156 - vide **os itens 6 a 8 do "Termos De Uso Motorista"**). Ainda estabelece que, se a atividade do reclamante for classificada para abaixo da pontuação unilateralmente estabelecida pela ré, o contrato poderá ser encerrado, excluindo o reclamante do aplicativo, impedindo o seu login na plataforma e até mesmo aplicando-lhe multa (fls. 156/157- vide **os itens 6 a 8 do "Termos De Uso Motorista"**). Ficou comprovado que todo o padrão de atuação do motorista é monitorado, fiscalizado e exigido pela ré. Frise-se que uma das consequências estabelecidas por adesão é que, se a atividade do reclamante for classificada abaixo do parâmetro de pontuação unilateralmente estabelecido pela reclamada, a **99** poderá admoestar com mensagens e mesmo encerrar o contrato e a relação, excluindo o reclamante do aplicativo, impedindo o seu *login* na plataforma (vide **os itens 6 a 8 do "Termos De Uso Motorista"**).

[...].

Ficou comprovado nos autos que a reclamada atrelava a remuneração à forma como os serviços eram prestados. Repita-se: ficou incontroverso, nos autos, que a **99** atrelava a remuneração à forma de direção do veículo, evidenciando a direção sobre a prestação. O mecanismo prêmio-punição, sabidamente, constitui-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

se numa das formas mais antigas de controle. Esse controle do serviço pelo motorista pode, inclusive, chegar ao seu desligamento da plataforma, em caso de descumprimento do padrão de serviço, como relataram as testemunhas e demonstrado na prova documental. Ora, se há avaliação, se há média, há controle sobre a atividade exercida. A avaliação é feita para assegurar um padrão de qualidade nos serviços no interesse da empresa, pois o trabalhador só sabe de sua média, que ele precisa manter elevada, embora não tenha acesso às avaliações individuais. Não é do interesse direto do motorista a avaliação. Nem do passageiro (ou usuário do aplicativo), pois, sabidamente, o passageiro não escolhe o motorista. Não é facultado ao passageiro a possibilidade de escolher um motorista por sua pontuação. **O passageiro, ao avaliar, atua como instrumento do controle exercido pelo serviço prestado em nome da empresa.** É exatamente por meio dessas avaliações, que são apropriadas pela reclamada, além de todo o minudente monitoramento em tempo real de toda a atividade propiciado pelo aplicativo da **99** - inclusive é de conhecimento público e notório que a **99** faz escuta ambiental durante a viagem - que é possível o conhecimento e controle, pela empresa, da forma como a atividade está sendo realizada pelo motorista.

[...].

As notas servem somente à empresa, que tem o poder, inclusive, de admoestar por mensagens, suspender os trabalhadores que recusarem trabalho ou que não se comportarem conforme suas regras. Ao final, segundo seu próprio juízo, pode a ré, inclusive, dispensar o trabalhador, sob a forma de cancelamento do credenciamento no aplicativo, como ficou incontroverso nos autos. É de se registrar, portanto, este



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

aspecto revelador de as regras estipuladas, inseridas e alteradas unilateralmente no aplicativo, mediante programação algorítmica, que nada mais faz que concretizar o poder de subordinação jurídica da reclamada como característica marcante dessa relação motorista-empresa. Sobressai que as regras são passíveis de alteração unilateral somente pela reclamada, caracterizando o chamado *jus variandi*, típico da relação de emprego, o que é largamente incompatível com a relação contratual autônoma, em que o objeto da contratação é que há de ser cumprido. Elemento indicativo forte da presença do elemento da subordinação e da ausência de atividade autônoma pelo motorista é a fixação do preço da corrida, que é notoriamente estabelecido unilateralmente pela empresa **99**. Analisando-se a configuração da relação de emprego por contraste pelo seu *alter*, que seria a prestação de serviço autônomo, note-se que o motorista não detém qualquer parcela do negócio. A clientela, a marca, os mecanismos de pagamento, a forma e as regras do serviço, todo o negócio é controlado e explorado exclusivamente pela empresa. O motorista agrega apenas a sua força de trabalho e a ferramenta, o veículo, seguindo todas as diretrizes inseridas na plataforma/aplicativo. Portanto, não se vê resquício do desempenho de atividade própria pelo motorista, que tão somente empresta a sua força de trabalho e o seu veículo como meios para o desempenho da atividade que é inteiramente controlada, explorada e dirigida pela ré. O "*meio de produção*" chave, como evidenciado, não é o veículo, que poderia ser facilmente locado por qualquer pessoa, mas sim é a organização da atividade composta pela plataforma (o aplicativo "**99**" de sua propriedade exclusiva), a rede computacional que sustenta o seu funcionamento, a captura de dados e o controle e a operação da atividade, os enormes ativos de marketing,



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

publicidade e comunicação investidos e o acervo de clientes, que é exclusivamente detido pela reclamada. Diante desse aparato produtivo, é mesmo irrelevante a propriedade da simples ferramenta de trabalho que é o veículo, que sozinha não propiciaria nenhuma atividade econômica semelhante. O argumento da defesa segundo o qual é o motorista quem arca com as despesas do veículo refere-se a situação que, na realidade, apenas oculta a transferência para o empregado de parcela dos ônus do negócio. Mas o essencial é que a concorrência da ferramenta, o veículo, não se dá em condições de autonomia e em nenhum momento transforma a atividade do motorista em negócio próprio. Seria autônomo se fosse dotado da faculdade de determinar as próprias normas de conduta, preço, contato com a clientela, sem as determinações unilaterais e o controle pela reclamada. Sequer conhecer os dados dos clientes e a avaliação deste é dado ao motorista, o que demonstra que a ré detém exclusivamente o controle sobre a clientela. Ressalta-se, novamente, que a alteração do parágrafo único do art. 6º da CLT, veio expressamente prever a inclusão da organização do trabalho por programação, como forma de caracterização do vínculo empregatício: "*Parágrafo único. Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio*", sendo que, na situação em exame, a prova produzida demonstra que o trabalho se dá por conta de outrem, que estrutura e controla a prestação de serviços por meios telemáticos e informatizados, inserindo as suas decisões tomadas unilateralmente em forma de comandos eletrônicos no próprio algoritmo - que, por sua vez, está inserido no aplicativo (software de domínio exclusivo da



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

reclamada) - e acompanhando o seu cumprimento pelo mesmo mecanismo. Usando as metáforas de Ana Carolina Reis Paes Leme, "o controle, antes ditado pela esteira de produção vigiada por um superior hierárquico, passa a ser exercido por um algoritmo inserido no software, assim, quem está na esteira de produção é o próprio indivíduo", no caso, os motoristas. Afirma a autora que a empresa faz "controle por programação neofordista, trocando a máquina pela nuvem" e que, portanto, "os motoristas 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 pela via de direitos dos motoristas da Uber" , LTr, 2019). **A característica principal da autonomia é a determinação do valor do seu trabalho. A falta de liberdade de preço, associada à ausência de acesso direto à clientela, bem como à total indisponibilidade do motorista quanto às regras do serviço, impossibilita, portanto, a consideração do trabalhador como autônomo.** É importante perceber que essa certa flexibilidade não deve ser vista como ausência de subordinação, pois o próprio algoritmo gerencia a mão de obra por meio de vigilância ostensiva do modus faciendi, estímulos salariais e restrições de acesso, impondo aumentos ou reduções no valor do trabalho dos motoristas, aumentando a eficiência do serviço com sistema de punição/recompensa (a conhecida velha técnica do "carrots and sticks"), sem a necessidade de um controle direto de jornada obrigatória por meio de cartões de ponto. No caso dos autos, não parece plausível, *data venia*, que o motorista trabalhe no exercício de atividade autônoma, razão pela qual merece reforma a r. sentença para reconhecer o vínculo de emprego entre o reclamante e a reclamada, pois consideram-se presentes os



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

requisitos da não eventualidade e da subordinação, além da pessoalidade e onerosidade já detectados na origem. Como venho afirmando, tendo em conta a forma societária contemporânea, que ainda se caracteriza como uma sociedade do trabalho, alargar-se desmesuradamente a fuga do padrão básico de proteção do trabalho humano estabelecido pelo regime de emprego significa obrar para uma realidade social que destoa significativamente dos ditames constitucionais de valorização do trabalho, de garantia de um direito fundamental ao trabalho digno e de construção de uma sociedade com redução das desigualdades, justa e solidária. 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 o reclamante e a reclamada e, considerando o risco da supressão de instância e a natureza das questões de fato controvertidas, provejo o recurso, para reconhecer e declarar a relação de emprego no período mencionado na petição inicial, limitado à data referida pelo recorrente nos autos. Portanto, dá-se provimento ao apelo do reclamante para reconhecer e declarar a relação de emprego entre o recorrente e a recorrida no período de 18.02.2018 a 02.03.2020 e, considerando o risco da supressão de instância e a natureza das questões de fato controvertidas, a d. Turma determinou o retorno dos autos à Vara de origem para apreciação das demais questões de mérito, prosseguindo-se no feito como se entender de direito. (RORSum 0010347-28.2020.5.03.0020, TRT da 3ª Região, 7ª Turma, Des. Rel. Márcio Flávio Salem Vidigal, julgado em 24/11/2020).

RECURSO ORDINÁRIO. MOTORISTA DE APLICATIVO.
TRABALHO MEDIANTE PLATAFORMA DIGITAL.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

VÍNCULO DE EMPREGO. POSSIBILIDADE. PRIMAZIA DA REALIDADE SOBRE A FORMA. Se o serviço de transporte de passageiros por *pessoa* exige cadastro intransferível na plataforma digital *física* correspondente, é ele executado mediante *pessoalidade*. Se é a empresa de aplicativo digital que estabelece todos os parâmetros para a prestação do serviço, dirigindo integralmente o modo de operação, e definindo instrumentos (veículos) utilizados, rotas, e, sobretudo, o próprio preço e pagamento do trabalhador motorista, além de regras fiscalizatórias e disciplinares, que podem chegar à sua desvinculação, é ele (o serviço) executado sob estrita dependência e *subordinação* e mediante *onerosidade*. Se assim o é, o serviço de transporte é prestado pela empresa diretamente ao consumidor final, cliente transportado, mediante a utilização da força de trabalho do motorista, consignando, dessa forma, objeto empresarial daquela (plataforma) e não deste (motorista), e, portanto, atividade *não-eventual*, apesar da definição formal de seu objetivo social. Consoante princípio da primazia da realidade sobre a forma, e tendo em vista os elementos do caso concreto, trata-se de trabalho prestado *para* e não *por* empresa de aplicativo digital. Trata-se de serviço prestado *pela* empresa (plataforma digital) e não por motorista autônomo. Trata-se, por fim, de realidade que impõe o reconhecimento do vínculo de emprego.

TRABALHO EXTERNO. CONTROLE DA JORNADA. INCOMPATIBILIDADE. NECESSIDADE DE COMPROVAÇÃO. Para que o empregado seja afastado da proteção da jornada de trabalho, exige o inciso I do artigo 62 da CLT que, além da atividade externa, seja ela "incompatível com a fixação de horário de trabalho". A externalidade é mero indício de impossibilidade do exercício do poder diretivo do empregador no



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

que tange à duração da jornada. JORNADA DE TRABALHO.
REGISTRO. ÔNUS DA PROVA. HORAS
EXTRAORDINÁRIAS. SÚMULA 338

DO C. TST. É ônus do empregador que conta com mais de dez [não se aplica no caso a Lei 13.874/19] empregados o registro da jornada de trabalho na forma do artigo 74, § 2º, da CLT. A não apresentação injustificada dos controles de frequência gera presunção relativa de veracidade da jornada de trabalho, a qual pode ser elidida por prova em contrário. E a presunção de veracidade da jornada de trabalho, ainda que prevista em instrumento normativo, pode ser elidida por prova em contrário. Os cartões de ponto que demonstram horários de entrada e saída uniformes são inválidos como meio de prova, invertendo-se o ônus da prova, relativo às horas extraordinárias, que passa a ser do empregador, prevalecendo a jornada da inicial se dele não se desincumbir. Recurso ordinário interposto pelo reclamante conhecido e parcialmente provido. (RORSum 0100314-53.2020.5.01.0501, TRT da 1ª Região, 7ª Turma, Des. Rel. Raquel de Oliveira Maciel, julgado em 01/09/2021).

[...]

A aferição sobre a existência de vínculo de emprego na relação jurídica travada entre os litigantes é tema instigante (e complexo), que exige a averiguação de quatro elementos simultaneamente indispensáveis para a configuração da relação de emprego: a) pessoalidade; b) onerosidade; c) permanência ou não eventualidade; d) subordinação.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Tendo em vista a facilidade de utilização, comodidade e competitividade de preços, a utilização destas ferramentas digitais tem se tornado cada vez mais populares, em que o aplicativo possibilita e dinamiza a interação entre as pessoas interessadas no oferecimento de determinado serviço, quebrando diversos paradigmas não apenas nas relações de consumo, mas também no tocante às relações de trabalho.

A subordinação é a pedra de toque para diferenciar a relação empregatícia de outras formas de prestação de serviços. Todavia, o conceito clássico e tradicional da subordinação não mais se sustenta hodiernamente diante do desenvolvimento industrial e tecnológico e da evolução das práticas de negócios, como o caso em análise.

Conclui-se que, havendo interferência do tomador dos serviços no processo laboral, ou seja, na forma da concretização do trabalho prestado, verifica-se presente o elemento subordinação, restando configurado o vínculo de emprego.

Nesse ponto, esclareço que, a meu ver, a relação havida entre a 99 Tecnologia (e empresas de aplicativos afins) e os motoristas cadastrados realmente se caracteriza uma tentativa de burla à Lei Trabalhista.

E entendo que a subordinação se fez presente na espécie.

A autonomia do autor, conforme depoimento pessoal, é apenas aparente, visto que o motorista parceiro está sujeito ao cumprimento de regras, sob pena de ser suspenso ou descadastrado do aplicativo, conforme documentos de Id 1bfl1d6f (fl. 115): exigência de carro de 4 portas, com ar, e ano de fabricação dependente da cidade; ingerência direta na fixação do valor a ser pago pelo serviço prestado ao cliente, com fixação e alteração unilateral dos valores pela ré (Id 2c2ddaf, pág. 28, fl.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

142; Id fl e3bec, pág. 5, fl. 151; contestação Id fl 5a4ad, pág. 19); estipulação de desempenho pessoal; aplicação de penalidades como suspensão ou descredenciamento a partir de avaliação do motorista calculada, dentre outros critérios, com base na recusa em atender determinado número de corridas (Id 1bfl d6f, pág. 32, fl. 146, depoimento testemunha Péricles Abalen, prova emprestada ata de Id37749fc).

O cliente não se dirige diretamente ao motorista, mas entra em contato com a ré, que, por sua vez, faz contato com os motoristas credenciados, oferecendo-lhes a prestação do serviço de transporte, pelo preço por ela própria estipulado.

Não vingam as teses de que o motorista poderia ficar ilimitadamente desconectado do aplicativo, ou que poderia recusar solicitações de modo ilimitado, porquanto a prática não condiz com a necessidade empresarial, inviabilizando a própria atividade.

Fica bastante evidente que a ré exerce seu poder regulamentar ao impor inúmeros regramentos que, se desrespeitados, podem ocasionar, inclusive, a perda do acesso ao aplicativo.

O controle destas regras e dos padrões de atendimento durante a prestação de serviços ocorre por meio das avaliações em forma de notas e das reclamações feitas pelos consumidores do serviço (documento de Id 1bfl d6f, pág. 32, fl. 146).

Não se pode deixar de registrar também que a ré exerce o controle dos motoristas pela multidão de usuários, controle esse muito mais sutil, eficaz e repressor, realizado por todos e por ninguém.

Como já salientado, a ré concentrava em seu poder a política de pagamento do serviço prestado, seja em relação ao preço cobrado aos usuários por quilometragem rodada e tempo de viagem, seja quanto às formas de pagamento ou às promoções e descontos para



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

usuários, não sendo dada ao motorista a possibilidade de gerência do negócio.

Inclusive, observe-se que a ré não somente remunerava os motoristas pelo transporte realizado, como também oferecia prêmios quando alcançadas condições previamente estipuladas (99 Multiplica, Campanha, Corra e Ganhe, Id 1bf1d6f, pág. 3, fl. 117).

A ré se apresenta como uma empresa de tecnologia, mas, na verdade, atua objetivamente como uma empresa de transportes.

Veja-se que 99 Tecnologia utiliza os motoristas previamente cadastrados para desenvolver a sua atividade econômica, que é a prestação de serviços de transporte de passageiros.

Isso porque () que os seus ganhos é relevante destacar não decorrem do acesso ao aplicativo, mas dos serviços efetivamente prestados (o transporte de passageiros).

Não se pode negar que esta tecnologia trouxe benefícios para os consumidores, todavia, é inadmissível que ocorra em detrimento das condições dos trabalhadores.

Com efeito, mesmo sob a versão clássica, a subordinação se fez presente, visto que o motorista estava submetido a ordens sobre o modo de desenvolver a prestação de serviços.

Assim, havendo interferência do tomador dos serviços no processo laboral, ou seja, na forma da concretização do trabalho prestado, verifica-se presente o elemento subordinação, restando configurado o vínculo de emprego.

E sob o ponto de vista da subordinação objetiva e estrutural, a relação de emprego se fez presente, visto que o motorista presta serviço indispensável aos fins da atividade empresarial.

Ainda que se admita que a região é nebulosa, a chamada zona grise, a atração da relação jurídica realiza-se para dentro da ordem



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

jurídica trabalhista (e não para o Código Civil que pouco dignifica o trabalho humano), como forma de alcançar vários trabalhadores que permanecem excluídos da proteção do Direito do Trabalho.

O princípio da livre iniciativa não autoriza a fraude nas relações de trabalho, mas deve respeitar o valor social do trabalho e a dignidade da pessoa humana do trabalhador (artigo 1º, III e IV, da CF).

Vem a calhar a decisão proferida pelo Exmo. Juiz do Trabalho Márcio Toledo Gonçalves, nos autos do Processo 0011359-34.2016.5.03.0112, movido em face da Uber do Brasil Tecnologia Ltda., empresa que também atua nos mesmos moldes da 99 Tecnologia, que ora peço licença para replicar:

"Antes, prefacialmente, cabe a indagação: afinal, quais são os fins normais da reclamada? Trata-se de uma empresa de tecnologia que apenas faz a interface entre pessoas ou uma moderna empresa de transporte de passageiros?

Essa reflexão deve ser orientada, novamente, pelo Princípio da primazia da realidade sobre a forma, segundo o qual "em caso de discordância entre o que ocorre na prática e o que emerge de documentos ou acordos, deve-se dar preferência ao primeiro, isto é, ao que sucede no terreno dos fatos" (Américo Plá Rodriguez – Princípios do Direito do Trabalho).

Assim é que, embora os documentos em que constam o cadastro nacional de pessoa jurídica (id dbd1ace) e o contrato social (id 8cf0bcd) confirmem a tese da defesa no sentido de que a reclamada é empresa que explora plataforma tecnológica, não é essa a conclusão a que se chega ao se examinar, de forma acurada, a dinâmica dos serviços prestados.

Vejamos.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

A doutrina define o contrato de transporte de pessoas da seguinte maneira: "(...) é o negócio por meio do qual uma parte - o transportador - se obriga, mediante retribuição, a transportar outrem, o transportado ou passageiro, e sua bagagem, de um lugar para outro." (GUIMARÃES, Paulo Jorge Scartezini. Dos contratos de hospedagem, de transporte de passageiros e de turismo. São Paulo: Saraiva, 2007 p.84-8).

Note-se que esse é exatamente o contrato firmado entre o usuário e a demandada quando uma viagem é solicitada no aplicativo. A reclamada define o preço a ser cobrado e escolhe unilateralmente o condutor responsável e o veículo a ser utilizado, sendo, por conseguinte, a fornecedora do serviço de transporte.

Tanto é que já há julgados responsabilizando a empresa por vícios na prestação de serviços decorrentes de erros do motorista na condução do veículo, podendo ser citado à guisa de exemplo o processo 0801635-32.2016.8.10.0013 tramitado no 8º Juizado Especial Cível e das Relações de Consumo de São Luís/MA. Não poderia ser diferente diante da nítida relação de consumo entre ela e os usuários do aplicativo".

Trago à colação a seguinte conclusão exarada pelo Grupo de Estudos instituído pelo MPT sobre as empresas de aplicativos (Id 8d7dcb6 - pág. 24, fl. 64 e seguintes):

"Essa é a forma organizacional dos aplicativos de intermediação de trabalhador, que se encaixam perfeitamente na organização do trabalho por comandos (ou por objetivos, algoritmo ou por programação).

A estrutura da relação entre as empresas que se utilizam de aplicativos para a realização de sua atividade econômica e os motoristas se dá na forma de aliança neofeudal, na qual chama os trabalhadores de 'parceiros'.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Por ela, concede-se certa liberdade aos trabalhadores, como 'você decide a hora e quanto vai trabalhar', que é imediatamente negada pelo dever de aliança e de cumprimento dos objetivos traçados na programação, que é realizada de forma unilateral pelas empresas. O algoritmo dessas empresas comanda todos os trabalhadores: distribui-os segundo a demanda e impõe o preço do produto.

[...]

Evidencia-se que a 'economia de bico' apareceu como um ramo novo da economia - decorrente da disseminação do uso da internet e da tecnologia de informação - e que tem suas peculiaridades, mas ela não pode ser tratada como um setor econômico à parte, devendo se comportar, no geral, como as demais empresas atuantes em outros setores, sujeitando-se a todas as leis trabalhistas.

Deve-se salientar que essas empresas que usam aplicativos possuem como seu negócio o objeto em si da intermediação (transporte de passageiros, entrega de mercadorias ou qualquer outra atividade econômica que possa ser realizada por intermediação entre trabalhadores e clientes), sendo uma grande falácia o argumento de que consistem apenas em plataformas digitais. Nas empresas intermediadoras, tanto cliente quanto prestador são automaticamente interligados viabilizando rapidamente o negócio, não podendo escolher um ao outro. Logo, não se pode perder de vista que o termo "economia de compartilhamento" não é adequado para caracterizar tais empresas.

No que tange ao controle de massa dos trabalhadores, sabe-se que este sempre será necessário, alterando-se somente a forma. No novo regime, o controle é feito através da programação por comandos, com a direção por objetivos e estipulação de regras



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

preordenadas e mutáveis pelo seu programador, incumbindo ao trabalhador a capacidade de reagir em tempo real aos sinais que lhe são emitidos, a fim de realizar os objetivos assinalados pelo programa.

Nota-se que, de um lado, restitui-se ao trabalhador certa esfera de sua autonomia na realização da prestação; de outro, essa liberdade é impedida pela programação, pela só e mera existência do algoritmo: os trabalhadores não devem seguir mais ordens, mas sim a "regras do programa" e estar disponíveis todo o tempo. Uma vez programados, não agem livremente, mas exprimem reações esperadas e inescapáveis. Assim, a autonomia concedida é uma autonomia na subordinação".

Nesse contexto, não é possível também acolher a tese no sentido de que o sistema gerenciado pela ré trata-se de modelo de economia compartilhada. Passo à análise dos outros elementos fático-jurídicos da relação de emprego:

1) Os elementos dos autos revelam **PESSOALIDADE** a necessidade de prévio cadastro pessoal do motorista, o que demonstra o caráter *intuitu personae* da relação jurídica (Id 1bf1d6f, fl. 115).

2) E incontroversa. A ré ditava as **ONEROSIDADE** regras do jogo em relação ao preço cobrado, retendo o seu percentual e repassando o restante aos motoristas (contestação Id f15a4ad). A propósito, pouco importa que o ganho do motorista não fosse custeado diretamente pela ré, porquanto é plenamente possível o trabalhador receber remuneração paga por terceiros.

Também não impressiona o fato de ser reservado ao motorista a maior parte dos valores pagos pelos clientes, visto que ele arcava com as despesas de manutenção do veículo.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

3) **NÃO EVENTUALIDADE**: Os motoristas cadastrados atendem à demanda intermitente pelos serviços de transporte. Além disso, a presença deste elemento fático-jurídico na relação jurídica travada entre as partes fica ainda mais evidente sob o prisma da teoria dos fins do empreendimento que consagra não ser eventual o trabalhador chamado a desenvolver seus misteres para os fins normais da empresa (Godinho). Arrematando, friso que a exclusividade não se insere entre os requisitos do artigo 3º da CLT.

Não muda o panorama dos autos a propalada ausência de controle da jornada, visto que os empregados que exerçam atividade externa também podem não ter a jornada controlada, o que não afasta o vínculo empregatício.

Some-se a isso o fato de que o parágrafo único do artigo 6º da CLT equipara os meios telemáticos e informatizados de supervisão aos meios pessoais e diretos de comando:

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

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

O fato de o autor ser o proprietário do veículo não muda o rumo dos autos. O instrumento mais importante não é o veículo, mas, sim, a plataforma digital, na medida em que é ela que aproxima o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

motorista do consumidor e, portanto, torna possível a prestação dos serviços.

Presentes todos os elementos fático-jurídicos da relação de emprego, esta Relatora, com redobrada vênua aos entendimentos em sentido contrário, reconheço o vínculo de emprego havido entre as partes no período de 10.04.2018 a 25.11.2019, função motorista.” (RORSum 0010536-09.2020.5.03.0019, TRT da 3ª Região, Des. Rel. Juliana Vignoli Cordeiro, julgado em 16/12/2020).

RECURSO ORDINÁRIO. UBER. MOTORISTA. VÍNCULO DE EMPREGO. SUBORDINAÇÃO ALGORÍTIMICA. 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



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

estratégias de gestão, sendo que referida programação fica 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 (ROT 0101291-19.2018.5.01.0015, TRT da 1ª Região, 7ª Turma, Des. Rel. Carina Rodrigues Bicalho, julgado em 08/07/2021).

A natureza jurídica da relação que se forma entre os motoristas vinculados e a ré, bem como entre motorista e outras plataformas de transporte similares, vem sendo discutida não apenas no Brasil, sendo que a relevância do debate decorre tanto do seu caráter inédito e inovatório, decorrente do **avanço tecnológico**, quanto do fato de que o reconhecimento do vínculo de emprego garante aos motoristas o acesso à rede de proteção social normatizada pela ordem jurídica em socorro dos trabalhadores.

O fato de o autor ter se cadastrado na plataforma, de forma voluntária, mediante informação, no Termo de Uso do Aplicativo, de que seria classificado como autônomo, por si só, não afasta a condição de empregado da ré.

A prestação de serviço por pessoa física, bem como a **pessoalidade**, malgrado o esforço argumentativo da demandada, são verificadas, *in casu*, pelo fato de a ré utilizar motoristas, pessoas físicas, que ficam à sua disposição para proceder à condução de passageiros, não podendo se fazer substituírem.

É necessária a identificação das pessoas físicas que dirigem os automóveis, com o cadastramento de todos os que prestam



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

serviços, o que demonstra a vedação de o motorista se fazer substituir por outro, configurando a pessoalidade e intransferibilidade do serviço. Deverá a pessoa, considerada apta pela ré para utilizar seu aplicativo, passar pelos critérios definidos pela empresa.

Ademais, no caso concreto, o demandante, para trabalhar na ré, procedeu à sua inscrição "on line", de maneira individualizada. O requisito da pessoalidade não se descaracteriza pela possibilidade de mais de um motorista guiar o mesmo veículo, sendo que apenas prestadores previamente habilitados e autorizados pela "Uber" poderiam oferecer os serviços pelo aplicativo.

A **não eventualidade**, por sua vez, apreciada pelo prisma do caso concreto, ficou caracterizada pela prestação contínua de serviços pelo autor, no período em que se manteve vinculado à demandada (ressalte-se que a caracterização do requisito se dá também pela imprescindibilidade da atividade laborativa do obreiro - teoria da fixação aos fins do empreendimento).

Além disso, a própria ré fixava o preço, bem como o percentual a ser recebido pelo demandante em cada viagem, o que se extrai dos Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital (id. 35dc263 - Pág. 11/13), onde está regulamentada a forma de pagamento tanto das viagens como dos valores devidos ao motorista, por diversas formas (dinheiro, cartão). Prevê ainda alterações no cálculo e ajuste dos preços de cada viagem individualizada exclusivamente a critérios da ré. A alegação de que o percentual repassado ao autor exorbita o que se tem por razoável, nas relações de emprego, não merece prosperar, uma vez que é incontroverso que o motorista arca com diversas despesas, a exemplo de manutenção e combustível do veículo, telefone celular e plano de dados.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

A análise da **subordinação**, por sua vez, é a mais delicada, vez que o principal elemento que diferencia o trabalhador empregado do trabalhador autônomo é a sujeição jurídica, considerando-se que ambos podem prestar serviços pessoais, com onerosidade e não eventualidade e, portanto, a constatação desses últimos requisitos, de forma isolada, é insuficiente à distinção que ora se faz necessária. A subordinação jurídica exigida para a configuração da relação empregatícia pode se verificar, segundo a moderna doutrina, nas dimensões subjetiva, objetiva ou estrutural. Pode ser subjetiva, quando se revela por meio de intensas ordens e deveres de obediência; objetiva, em virtude da realização pelo obreiro dos objetivos sociais da empresa; e, estrutural, nas hipóteses em que o trabalho insere-se na organização, funcionamento e estrutura do empreendimento. Caso presente uma dessas dimensões, configurado está o elemento mais sensível e de destaque da relação de emprego. Há o poder diretivo utilizado por meios telemáticos e informatizados, conforme previsto no parágrafo único do podendo ser também art. 6º da CLT, exercido de outras formas, como por exemplo, pela prerrogativa de estabelecer regras, fiscalizar o cumprimento e punir em caso de descumprimento pelo obreiro. O que não se deve permitir é que as novas tecnologias, que impactam as relações de trabalho profundamente, quando utilizadas em combinação com o poder regulamentar da empresa, sejam utilizadas para fraudar e burlar a legislação trabalhista, travestindo uma verdadeira relação de emprego como contrato cível de parceria.

Da análise dos autos, observa-se que **a subordinação é clara e patente.**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Com efeito, a ré confeccionou um regime de trabalho específico com regulamentação que abrange a conduta que o motorista deve ter, o que não se coaduna com a autonomia defendida.

Ainda que não houvesse ordens ditadas pessoalmente por superior hierárquico, o cadastramento no aplicativo e a política de uso (contemplando preços) permitiam o acompanhamento ostensivo pela ré dos serviços prestados e da remuneração correspondente, com a direção da forma de pagamento e mediante o desligamento do trabalhador no caso de descumprimento da política definida pela ré.

Não há dúvidas também de que a avaliação dos motoristas é realizada pelos usuários do transporte e não pela ré. Contudo, é a demandada que dita o desempenho mínimo exigido para que os serviços continuem sendo prestados pelo motorista. Fosse a ré mera fornecedora de serviços de intermediação digital entre o motorista e clientes, não disporia do poder de ditar as regras sobre a qualidade do serviço de transporte, do qual afirma, reiteradas vezes, não ser titular.

Ora, se a demandada define políticas de preços para o serviço de transporte, isto é, para a relação entre motorista e usuários, logo, tem-se que a ré gerencia o serviço de transporte, não se limitando a fornecer tecnologia a motoristas e usuários.

Resta incontroverso que a ré dá instruções aos seus motoristas (impondo, por exemplo, qual veículo deve ser utilizado), sendo que, se não obedecerem a tais diretrizes, podem ser descadastrados, segundo o juízo discricionário da empresa. A demandada também é receptora das reclamações feitas pelos usuários do aplicativo e define as soluções a serem tomadas, de forma unilateral.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

A falta de controle de jornada, por si só, não exclui o reconhecimento da relação de emprego, sendo que há legislação específica em relação a empregados que não se submetem a tal controle, nos termos do art. 62, I da CLT. Mostra-se irrelevante o fato de ser facultado ao autor trabalhar em outras atividades ou com outros aplicativos, ao passo que o ordenamento jurídico pátrio não veda a manutenção de mais de um contrato de trabalho simultaneamente e tampouco o exercício de mais de uma atividade.

Destarte, ainda que existam elementos de autonomia na relação havida entre as partes, estas não afastam a configuração da relação de emprego ante a quantidade de requisitos que apontam a efetiva existência de subordinação, com poder diretivo e disciplinar por parte da demandada.

O autor desempenhava atividade inserida no núcleo produtivo da ré, sendo que a finalidade desta é prestar serviços de transporte de passageiro, ainda que alegue ser mera intermediária, sendo que o motorista, além de essencial a suas atividades, estava obrigado a seguir todas as suas normas organizacionais na execução de suas atividades, sob pena de sanção.

Reitere-se que, *in casu*, não se está diante de um modelo clássico de subordinação, devendo-se considerar as novas concepções de trabalho subordinado, nos termos do artigo 6º/CLT que prevê 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.*"

Na hipótese, o autor está submetido aos Termos de Uso da plataforma da ré, bem como às suas políticas de preço e de relacionamento com o usuário do serviço de transporte. Tal como



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

no caso julgado pelo Tribunal do Trabalho de Londres, **o serviço de transporte é prestado pela ré, por intermédio da força de trabalho dos motoristas cadastrados, trabalhadores dependentes e subordinados.**

É certo que, no Direito do Trabalho brasileiro, não existe a figura intermediária, entre autônomo e o empregado, *comoworker* categorizado no direito britânico. Contudo, como bem apontam os doutos professores e pesquisadores signatários do artigo supra transcrito, a conclusão comum inescapável é a de que os motoristas cadastrados pelos aplicativos de transporte não são trabalhadores autônomos, encontram-se a eles subordinados e economicamente dependentes, relacionando-os com terceiros segundo a marca do aplicativo, nos estritos moldes de suas políticas de preços e relacionamento, de cumprimento obrigatório, sob pena de desligamento (RORSum 0010746-88.2020.5.03.0139, TRT da 3ª Região, 4ª Turma, Des. Rel. Paula Oliveira Cantelli, julgado em 17/03/2021).

UBER. MOTORISTA DE APLICATIVO. SUBORDINAÇÃO JURÍDICA ESTRUTURAL CONFIGURADA. RELAÇÃO DE EMPREGO. POSSIBILIDADE. O vínculo de emprego é caracterizado pelos elementos descritos nos arts. 2º e 3º da CLT, complementados pelo art. 6º, parágrafo único, que expressamente afirma 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." Ademais, no presente caso, entende-se que houve uma subordinação jurídica estrutural, visto que o obreiro, motorista de aplicativo, encontra-se totalmente submetido às regras impostas pela reclamada, que lhe capta os



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

clientes, e caso este descumpra tal regulamento empresarial poderá sofrer a sanção de ser retirado do seu emprego. Assim, no caso em exame, revelam-se presentes os requisitos configuradores da relação empregatícia, nos moldes do art. 3º da CLT, como a subordinação jurídica estrutural, pessoalidade, não-eventualidade e onerosidade. Sentença confirmada neste item (ROT 0001539-61.2017.5.07.0009, TRT da 7ª Região, 2ª Turma, Des. Rel. Francisco José Gomes da Silva, julgado em 14/07/2021).

TRABALHADOR EM PLATAFORMAS DIGITAIS (UBER). VÍNCULO DE EMPREGO. SUBORDINAÇÃO CLÁSSICA, OBJETIVA, ESTRUTURAL, PSÍQUICA E ALGORÍTMICA. REQUISITOS PREENCHIDOS. RECONHECIMENTO DO VÍNCULO DE EMPREGO. PRINCÍPIOS DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA, CENTRALIDADE DA PESSOA HUMANA NA ORDEM ECONÔMICA E SOCIAL. VALOR SOCIAL DO TRABALHO E DA LIVRE INICIATIVA, FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE E DA MÁXIMA EFETIVIDADE DOS DIREITOS CONSTITUCIONAIS (CF/88, artigos 1º, 3º, 5º, 6º, 7º e 170). O reconhecimento de vínculo empregatício parte do exame de elementos fático-jurídicos e jurídicos formais capazes de delimitar a verdadeira modalidade contratual existente entre as partes. Nesse contexto, nos termos dos artigos. 2º e 3º da CLT, o vínculo empregatício surge quando positivamente reunidos os requisitos da habitualidade, pessoalidade, trabalho prestado por pessoa física, onerosidade e subordinação. O art. 6º da CLT complementa os citados artigos 2º e 3º, esclarecendo que, para fins de relação empregatícia, o trabalho pode ser realizado à distância, podendo



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

ser controlado por meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão. Esse contexto de **trabalho controlado por sistemas virtuais**, já previsto no art. 6º da CLT, ganha ainda mais relevo quando a relação contratual é intermediada por plataformas digitais, a exemplo da UBER, nas quais não há a figura física do empregador, representando uma quebra de paradigma nas relações de trabalho. Assim, a análise da matéria invoca que a leitura dos artigos 2º, 3º e 6º da CLT seja efetuada com o mesmo **olhar moderno e disruptivo** que pauta os sistemas de plataforma digitais. No caso em exame, a análise do contexto fático probatório demonstra que a empresa UBER capta (admite), remunera e dirige a prestação de serviços das pessoas físicas, as quais ingressam na plataforma após preencher critérios de seleção. Após o ingresso, o motorista passa a se submeter a um sistema de monitoramento eletrônico que faz a designação das corridas, controla os preços e enquadra o motorista em um complexo conjunto de regras, avaliações e diretrizes, as quais, dependendo da conduta do obreiro, podem resultar até em suspensão ou exclusão da plataforma (sistema punitivo). Os motoristas não podem escolher o preço das viagens, trajetos a serem percorridos e quais clientes vão transportar (limite de cancelamentos de corridas). O percentual das viagens auferido pela reclamada é dinâmico, os recibos são emitidos pela própria plataforma, a qual fiscaliza e controla o trabalho por GPS e meios telemáticos, exercendo ainda o controle da forma da condução do veículo e velocidade, etc. Tais fatos não condizem com a autonomia defendida pela reclamada. As regras de ativação e as políticas de desativação, bem como a obrigação do motorista parceiro observar detalhadamente as diretrizes da plataforma, entre outros critérios, apontam as bases da **moderna**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

subordinação a qual se submete o autor. A plataforma não alcança seus fins sem o trabalho realizado pelos motoristas, ainda que não haja ordens diretas de uma chefia. **O algoritmo programado pela reclamada é apto o suficiente a fiscalizar e dirigir a prestação pessoal dos serviços.** O formato da relação, ainda que moderno e gerenciado por um algoritmo, torna evidente a subordinação jurídica (clássica, objetiva e estrutural), ainda que sob releitura do seu conceito, ou **subordinação dita algorítmica** pela doutrina, ou mesmo a **subordinação psíquica**. Essa visão atual dos citados dispositivos celetistas evidencia que o trabalho prestado pelo reclamante, pessoa física, à reclamada, plataforma digital (Uber), com personalidade, subordinação, onerosidade, não eventualidade e alteridade desta configura o vínculo de emprego. O debate do tema não pode se pautar em uma **visão simplista das relações contratuais**, negando a um dos contratantes, o trabalhador, o acesso a direitos mínimos conquistados a muito custo histórico e assegurados no âmbito constitucional com o status de cláusulas pétreas. É preciso que a relação contratual respeite as diretrizes constitucionais. Entender de modo diferente, como vem fazendo a Uber, é entrar em rota de colisão com os mais basilares preceitos constitucionais assegurados ao trabalhador, com relevo para os princípios do valor social do trabalho e da livre iniciativa, função social da propriedade, máxima efetividade dos direitos constitucionais, da dignidade da pessoa humana e da centralidade da pessoa humana na ordem jurídica e social (CF/88, arts. 1º, 3º, 5º, 6º, 7º e 170). É o direito e as relações dele decorrentes que devem se adequar ao homem, garantindo a sua dignidade. Não o contrário. Não cabe ao homem se despir da sua dignidade, representada pelos seus direitos mínimos, para se adaptar às dinâmicas emergentes no mercado de



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

trabalho, bem exemplificadas pelas plataformas digitais que ofertam serviços de transportes, entregas, etc. Postas essas premissas, bem como presentes os requisitos inerentes à relação de emprego, o reconhecimento do vínculo entre o trabalhador e a plataforma digital UBER é medida que se impõe. Recurso conhecido e, no tópico por ora analisado, provido (ROT 0000416-06.2020.5.11.0011, TRT da 11ª Região, 3ª Turma, Des. Rel. Ruth Barbosa Sampaio, julgado em 24/06/2021).

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 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



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

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 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



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

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 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



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

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 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-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

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 **novο modelo**, devem estar mobilizados e 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



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

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 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



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

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 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*



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Cotton" no Sul dos EUA, nem ao Brasil Império do palanquim e 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 (ROT 0011710-15.2019.5.15.0032, TRT da 15ª Região, 11ª Turma, Des. Rel. João Batista Martins César, julgado em 20/04/2021).

AÇÃO PROPOSTA NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. RECURSO DO AUTOR. MOTORISTA DE APLICATIVO. UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. PRINCÍPIO DA PRIMAZIA DA REALIDADE ART. 9º, 442 DA CLT E RECOMENDAÇÃO 198 DA OIT. VÍNCULO DE EMPREGO. PRESENÇA DOS ELEMENTOS FÁTICO-JURÍDICOS CONTIDOS NOS ART. 2º, 3º e 6º, PARÁGRAFO ÚNICO, DA CLT. SUBORDINAÇÃO E CONTROLE POR PROGRAMAÇÃO ALGORÍTMICA. CONFIGURAÇÃO. A tão falada modernidade das relações através das plataformas digitais, defendida por muitos como um sistema colaborativo formado por "empreendedores de si mesmo", tem ocasionado, em verdade, um **retrocesso social** e



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

precarização das relações de trabalho. Nada obstante o caráter inovador da tecnologia, o trabalho *on demand* através de aplicativo tem se apresentado como um "**museu de grandes novidades**": negativa de vínculo de emprego, informalidade, jornadas exaustivas, baixa remuneração e supressão de direitos trabalhistas como férias e décimo terceiro salário. Comprovando-se nos autos que o autor, pessoa física e motorista da UBER, plataforma de trabalho sob demanda que utiliza a tecnologia da informação para prestação de serviços de transporte, laborava em favor desta com pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e subordinação, seguindo diretrizes de **controle algorítmico** e padrão de funcionamento do serviço, impõe-se o reconhecimento do vínculo de emprego pleiteado com o pagamento das verbas trabalhistas e rescisórias a ele inerentes (ROT 0000699-94.2019.5.13.0025, TRT da 13ª Região, 2ª Turma, Des. Rel. Thiago de Oliveira Andrade, julgado em 27/09/2020).

A despeito das controvérsias, o que se mantém certo é que a CLT deve ser aplicada nas relações de emprego, formalizadas ou não, expressas ou tácitas, e interpretada de acordo com os princípios basilares do ordenamento jurídico fundado nos valores do trabalho e da livre iniciativa, sem descuidar da função preponderante social das empresas e da dignidade da pessoa humana que, em tudo, deve ser observada, independentemente do formato de como se apresente o mercado e a indústria.

No contexto, estamos diante de um **trabalhador plataformizado**, inerente à indústria 4.0, que por meio de suas ferramentas eletrônicas, plásticas, elásticas, e um estabelecimento invisível, dificulta, pela sua complexidade, estabelecer os limites da atuação e de responsabilidade da empresa e do prestador do serviço, não



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

sendo fácil, na maioria das vezes, a identificação de onde termina a autonomia e começa a subordinação jurídica.

De se ressaltar que quando a indústria 1.0 surgiu, não havia direitos trabalhistas. Esses foram, ao longo de um século, construídos pelo tardio reconhecimento de que os ordenamentos jurídicos deveriam ser centrados na dignidade da pessoa humana. Agora, na **nova indústria**, os direitos sociais já consolidados devem ser preservados porque o trabalhador ainda é o mesmo: um ser humano que dispõe o seu tempo e serviço a uma iniciativa própria (autônoma) ou a uma estrutura empresarial em troca de remuneração digna, motivo pelo qual devemos obedecer à proibição de retrocesso.

É preciso ter em mente que os princípios valorados pela Constituição da República mantêm-se hígidos, o que determina, no confronto com os novos modelos de tensão capital trabalho, uma leitura da CLT muito mais valorada pelos princípios que a originaram.

Dos extratos acima, conclui-se que **o negócio da UBER**, aqui em análise, **é transporte de passageiros**. Em que pese as regras de negócio e a logística de captação das viagens potenciais ser feito por uma plataforma eletrônica, o retorno financeiro da UBER provém das viagens que atende. Para o cliente, o qual a UBER chama de "usuário", quando acessa o aplicativo, não busca uma pessoa (um motorista) e sim um meio de locomoção, a realização de uma viagem, motivo pelo qual a UBER já está testando novos meios de mobilidade, como carros sem motorista, conforme grifado. Logo, **a ferramenta de serviços atende o objetivo econômico da UBER e não do motorista**, chamado de "parceiro" ou "cliente". **O motorista, em síntese, é um dos**



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

recursos no atendimento da viagem, enquanto não for substituído por um "programa-motorista", um robô.

Do que se depreende que as regras do negócio são transmitidas no momento da contratação com a UBER, que são controladas principalmente pela avaliação, que embora feita pelos usuários dos aplicativos, clientes de fato da reclamada, retroalimentam os níveis de serviço à UBER, que os utiliza na adequação de preços e logística, resultando nas orientações "dicas" que são passadas aos motoristas, motoristas que fazem a parte essencial da entrega do serviço. As avaliações, "dicas", promoções e incentivos são os meios pelos quais a reclamada adéqua a operação à satisfação dos clientes de fato.

De se ressaltar que a operação da UBER demonstra que a **autonomia é muito limitada**, visto que o "empreendedor" não determina o preço do serviço que presta, não influencia nas regras do negócio, ao contrário, é submetido a elas, sem domínio da carteira de clientes, que o avalia para o dono do meio de produção eletrônico (a plataforma).

Do acima destacado, verifica-se que o processo avaliação não tem por objeto verificar a disponibilidade e a funcionalidade da plataforma tecnológica, mas sim dos serviços de transporte e, considerando que o principal avaliado é o motorista, para uso da UBER, a toda evidência, o usuário do aplicativo é cliente de fato da reclamada, sendo o motorista recurso na prestação de serviço, controlado e orientado pela reclamada.

De registrar que as regras da experiência informam que os valores das viagens são muito mais baixos do que os cobrados, por exemplo, por táxis, cujos motoristas assumem os mesmos custos, e têm um serviço similar, sobretudo quando organizados em cooperativas com central de chamadas. O comentário é oportuno



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

para destacar o **grau de dependência econômica** dos motoristas de aplicativos (que precisam extrapolar a jornada segura à manutenção da saúde para garantir a subsistência) às estruturas plataformizadas de gestão de serviços de transporte, sobretudo em momento de altos índices de desemprego.

Por todo exposto, tenho por preenchidos os requisitos fático jurídicos configuradores da relação de emprego, nos termos dos arts. 2º e 3º da CLT, impondo-se a reforma da sentença (RORSum 0020270-25.2020.5.04.0352, TRT da 4ª Região, 8ª Turma, Des. Rel. Brígida Joaquina Charão Barcelos, julgado em 30/06/2021).

Contrato de prestação de serviços – Uber – Relação em que há subordinação, periodicidade e pessoalidade – Interpretação histórico evolutiva das relações de prestação de serviço – Cibernética que possibilita novas formas de controle, configurando relação hierárquica na prestação de serviços em aplicativos - Competência absoluta da Justiça do Trabalho – Sentença anulada, com determinação de remessa à Justiça do Trabalho (Recurso Inominado Cível 1003635-60.2019.8.26.0016, 8ª Turma Cível, Colégio Recursal Central da Capital, do Tribunal de Justiça de São Paulo, Juiz Rel. Antonio Augusto Galvão de França, julgado em 31/03/2020).

Para não estender demais nossa petição inicial, apenas listamos sem transcrição: ROT 0010900-48.2019.5.15.0094, TRT da 15ª Região, 11ª Turma, Des. Rel. Eder Sivers, julgado em 25/02/2021; ROSum 0011011-72.2019.5.15.0113, TRT da 15ª Região, 11ª Turma, Des. Rel. Antônio Francisco Montanagna, julgado em 23/07/2020; RORSum 0010239-44.2020.5.03.0005, TRT da 3ª Região, 7ª Turma, Des. Rel. Marcelo Lamego Pertente, julgado em 04/12/2020; RORSum 0010761-96.2019.5.03.0008, TRT da 3ª Região, 1ª Turma, Des. Rel. Maria Cecília Alves Pinto, julgado em 08-



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

10/06/2020; e 0010806-62.2017.5.11.0011, TRT da 03ª Região, 11ª Turma, Des. Rel. Ana Maria Espi Cavalcanti, julgado em 19/09/2019.

No Direito comparado, a decisão de maior impacto e notoriedade sobre a relação jurídica existente entre os aplicativos de serviço e seus prestadores de serviço foi, sem dúvida nenhuma, aquela proferida pelo Tribunal do Reino Unido, o *Employment Tribunal* de Londres. Nessa decisão, o tribunal londrino decidiu que os chamados self-drivers, que prestam serviço para a UBER, não podem ser considerados como trabalhadores autônomos, pois são, na verdade, empregados – *workers* inseridos numa relação jurídica de trabalho subordinado – *dependent work relationship*:

*Our scepticism is not diminished when we are reminded of the many things said and written in the name of UBER in unguarded moments with reinforce the Claimants' simple case that the organisation runs a transportation business and employs drivers to that end*¹³.

No Estado da Califórnia dos Estados Unidos da América, a Comissão de Trabalho (*California Labor Commission* – case nº 11-46739 EK, June 3, 2015), órgão administrativo estadual que cuida da fiscalização das relações laborais, firmou entendimento de que a trabalhadora Barbara Berwick, contratada como motorista da UBER, deveria ser considerada, para todos os fins legais, uma empregada (*employee*) e não uma trabalhadora autônoma (*independent contractor*), condenando a empresa, inclusive, ao pagamento de indenização por horas extras não quitadas. Essa decisão motivou a aprovação de lei estadual, conhecida como California Assembly Bill 5 ou AB5, em que se instituiu o teste ABC com parâmetros objetivos para decidir se o trabalhador é empregado ou autônomo. Desta forma, há necessidade de: (a) o trabalhador não estar sob direção ou controle do contratante, tanto do ponto de vista formal como material; (b) o trabalhador não desempenhar atividade inserida no negócio principal da empresa contratante; (c) o trabalhador realizar, de forma habitual e

¹³ <https://www.judiciary.gov.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-f/>



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

independente, atividades para as quais é contratado. Caso não se observe esses três requisitos simultaneamente, é considerado empregado.

Com base nessa legislação específica, a Suprema Corte estadual do concedeu liminar no mês de agosto de 2020 e determinou que os motoristas da UBER e da LYFT fossem classificados como empregados. No caso concreto, entendeu-se que os motoristas da UBER e LYFT não poderiam ser considerados autônomos, pois, dentre outras razões, desempenhavam atividade relacionada ao negócio principal das empresas¹⁴. Em outubro de 2020, a Suprema Corte manteve a liminar¹⁵.

Já no Estado de Nova Iorque, a *New York Taxi Workers Alliance* ajuizou na Justiça Federal uma ação coletiva em nome dos motoristas da empresa UBER, requerendo o reconhecimento da condição de empregado e o pagamento de salário mínimo e horas extras. A associação em apreço obteve, recentemente, êxito na *New York State Unemployment Insurance Appeal Board*, que confirmou a decisão dado pelo juiz administrativo que considerou como empregados – *employees* – todos os motoristas da UBER no Estado de Nova Iorque para efeito de benefícios de seguro-desemprego¹⁶.

No Uruguai, um juiz do trabalho de Montevideo reconheceu a existência da relação de emprego entre motorista e a UBER em novembro de 2019¹⁷. A sentença foi mantida pelo Tribunal de Apelações do Trabalho, que levou em consideração trinta e

¹⁴ PAUL, Kari. **Uber and Lyft must classify drivers as employees, judge rules, in blow to gig economy**. The Guardian, Londres, 10 ago. 2020. Disponível em: <https://www.theguardian.com/technology/2020/aug/10/uber-lyft-ruling-california-judge>. Acesso em: 13 dez. 2020.

¹⁵ BOND, Shannon. **Uber and Lyft must make drivers employees, California Court rules**. NPR, Washington, 22 out. 2020. Disponível em: <https://www.npr.org/2020/10/22/926916925/uber-and-lyft-must-make-drivers-employees-california-appeals-court-rules>. Acesso em: 13 dez. 2020. Em novembro de 2020, foi aprovada em plebiscito a Proposition 22, que afasta a aplicação da nova legislação trabalhista na Califórnia dos trabalhadores via plataformas digitais.

¹⁶ <http://www.nyctaxinews.com/Uber%20AB%20Decision-redacted.pdf>

¹⁷ MESA, Piá. **Fallo inédito em Uruguay: Justicia considera trabajador dependiente a chofer de Uber**. El País, Montevideo. Disponível em: <https://negocios.elpais.com.uy/noticias/fallo-inedito-uruguay-justicia-considera-trabajador-dependiente-chofer-uber.html>. Acesso em: 13 dez. 2020.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

oito elementos que apontavam para a caracterização da relação de trabalho e usou como base para análise a Recomendação n. 190 da OIT¹⁸.

Na França, em março de 2020, a Corte de Cassação identificou a existência da subordinação do motorista perante a UBER e apontou que a condição de autônomo é fictícia. Segundo a decisão, o motorista não cria sua própria clientela, não fixa livremente suas tarifas e não determina as condições para a prestação do serviço de transporte. O destino das corridas não é de conhecimento do motorista, o que significa que ele não é livre para escolher a viagem que lhe convém, e se o motorista recusar três ou mais viagens, a Uber pode desconectá-lo temporariamente da aplicação. A UBER fixa uma taxa de cancelamento, que se não for seguida pode fazer o motorista perder o acesso à sua conta, bem como se for relatado "comportamento perturbador". Ainda, o motorista participa de um serviço de transporte organizado no qual UBER define unilateralmente os termos e condições¹⁹.

Ainda na França, o órgão que executa a gestão do sistema de benefícios da previdência social (URSSAF – *Union de Récouvrement des Cotisations de Sécurité Sociales et d'Allocations Familiales*) aplicou sanção administrativa à UBER, pela falta de recolhimento de cotas sociais, por entender que há vínculo de subordinação jurídica implícito entre a empresa e seus motoristas²⁰.

Na Suíça, em maio de 2019, um Tribunal Trabalhista em Lausanne entendeu que a relação entre motorista e a UBER é de emprego, determinando que a empresa deve aplicar a legislação trabalhista²¹. Em um outro caso, em setembro de 2020, um Tribunal

¹⁸ CARLIM Federico Rosenbaum. **Fin del partido. Uruguay: los choferes de Uber son trabajadores dependientes (TAT de 1º turno, sentencia n. 111/2020, 03.06.2020)**. Disponível em: <http://www.lacausalaboral.net.ar/doctrina-5.-rosenbaum-carli.html>. Acesso em: 13 dez. 2020.

¹⁹ COUR DE CASSATION. **Arrêt n. 374 du 4 mars 2020 (19-13.316) – Cour de cassation – Chambre sociale – ECLI:FR:CCAS:2020:SO00374**. Disponível em: https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambre_sociale_576/374_4_44522.html. Acesso em: 13 dez. 2020.

²⁰ https://www.liberation.fr/futurs/2017/03/17/devant-la-justice-l-urssaf-erd-face-a-uber_1556255

²¹ SWISS INFO. **UberPop driver wins “landmark” infair dismissal case**. Disponível em: https://www.swissinfo.ch/eng/court-ruling_uberpop-driver-wins--landmark--unfair-dismissal-case/44941794. Acesso em: 13 dez. 2020.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

no cantão de Vaud manteve decisão que reconheceu a existência de vínculo empregatício entre motorista e UBER²². Em relação a esse caso, a UBER aceitou a decisão do Tribunal de Vaud e não interpôs recurso²³.

Na Espanha, a Inspeção do Trabalho da Catalunha concluiu que os motoristas da empresa UBER trabalham efetivamente na condição de empregados, pois a relação jurídica que une todos os condutores ao UBER não pode ser classificada como prestação de serviço independente, mas sim de relação de emprego com dependência e *ajenidad*. Diz ainda o tribunal catalão que os motoristas são parte essencial da atividade de transporte comercial da UBER, sendo que aqueles carecem de qualquer tipo de organização empresarial²⁴. Argumentação idêntica foi utilizada na *Sentencia del Juzgado de los Social nº 1 de Gijon nº 61/2019* em caso envolvendo trabalhador vinculado à plataforma de entregas rápidas GLOVO²⁵. Em setembro de 2020, o Tribunal Supremo espanhol confirmou essa decisão e declarou, definitivamente, a existência de relação de emprego entre entregador e a plataforma GLOVO, considerada empregadora²⁶.

Há casos de empresas proprietárias de plataformas digitais que adotam modelo de organização semelhante à UBER e que também foram reconhecidas como empregadoras em outros países.

em: 13 dez. 2020.

²² SWISS INFO. **Swiss court confirms Uber status as “employer”**. Disponível em: <https://www.swissinfo.ch/eng/swiss-court-confirms-uber-status-as--employer-/46036976>. Acesso em: 13 dez. 2020.

²³ SWISS INFO. **Uber accepts Swiss court decision on employee**. Disponível em: <https://www.swissinfo.ch/eng/uber-accepts-swiss-court-decision-on-employee/46208314>. Acesso em: 13 dez. 2020.

²⁴ https://www.economia.el.pais.com/economia/2015/06/12/actualidad/1434135569_865496.html

²⁵ <https://adriantodoli.com/2019/02/25/tercera-sentencia-en-espana-que-declara-a-un-rider-de-glovo-falso-autonomo/>

²⁶ PODER JUDICIAL ESPAÑA. **El Tribunal Supremo declara la existencia de la relación laboral entre Glovo y un repartidor**. Disponível em: <http://www.poderjudicial.es/cgpj/es/Poder-Judicial/Noticias-Judiciales/El-Tribunal-Supremo-declara-la-existencia-de-la-relacion-laboral-entre-Glovo-y-un-repartidor>. Acesso em: 13 dez. 2020.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Na Itália, em novembro de 2020, um juiz do Tribunal em Palermo julgou uma demanda em que identificou o vínculo de subordinação entre entregador e a GLOVO, determinando a aplicação da legislação trabalhista no caso concreto²⁷.

No Chile, em outubro de 2020, um juiz do Tribunal de Concepción reconheceu o vínculo empregatício entre um entregador e a plataforma de entregas PEDIDOS YA²⁸.

Na Holanda, o Tribunal Distrital de Amsterdã, proferiu decisão em setembro de 2021, em ação coletiva ajuizada pela Federação Nacional de Trabalhadores da Holanda, apontando que os motoristas da Uber que prestam serviços pessoalmente são empregados, identificando-se a existência do que foi chamado de “subordinação moderna” na relação entre a empresa e os trabalhadores²⁹.

Na Alemanha, o Tribunal Federal do Trabalho publicou recentemente, em 01 de dezembro de 2020, decisão sobre o trabalho via *crowdwork*³⁰ e identificou a existência de relação de emprego entre trabalhador e uma plataforma de microtarefas, levando em consideração a subordinação algorítmica e a ludificação do trabalho³¹.

Importante ainda registrar que a jurisprudência da Corte Interamericana desenvolveu o conceito de controle de convencionalidade a partir do caso Almonacid

²⁷ ROTUNNO, Roberto. “Glovo assumo il fattorino come dipendente”. A Palermo la prima sentenza che impone a una app di riconoscere la subordinazione dei rider. Il Fatto Quotidiano, Roma, 23 nov. 2020. Disponível em: <https://www.ilfattoquotidiano.it/2020/11/23/glovo-assumo-il-fattorino-come-dipendente-a-palermo-la-prima-sentenza-che-impone-a-una-app-di-riconoscere-la-subordinazione-dei-rider/6013230/>. Acesso em: 13 dez. 2020.

²⁸ SÁNCHEZ, Dayana. **Juzgado del Trabajo de Concepción reconoce vínculo laboral entre Pedidos Ya y repartidor, y abre fuerte debate.** La Tercera, Santiago, 6 out. 2020. Disponível em: <https://www.latercera.com/pulso/noticia/juzgado-del-trabajo-de-concepcion-reconoce-vinculo-laboral-entre-pedidos-y-y-repartidor-y-abre-fuerte-debate/WHWA5UWSTNHE7FWZHWNBLBWY5A/>. Acesso em: 13 dez. 2020.

²⁹ Disponível em: <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBAMS:2021:5029&showbutton=true>. Acesso em: 14 out. 2021.

³⁰ Disponível em: <http://juris.bundesarbeitsgericht.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bag&Art=pm&nr=24710>>. Acesso em: 02/03/2021.

³¹ BUNDEARBEITSGERICHT. **Pressemitteilung Nr. 43/20. Abnehmer-eigenschaft von “Crowdworkern”.** Disponível em: <https://juris.bundesarbeitsgericht.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bag&Art=pm&nr=24710>. Acesso em: 13 dez. 2020.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Arellano vs. Chile³², em que os Estados devem efetivar a obrigação de garantir os direitos humanos no âmbito interno por meio do exame da conformidade das normas e práticas nacionais diante da Convenção Americana.

Quando um Estado ratifica um tratado internacional, todos os seus órgãos estão sujeitos às obrigações previstas nesse documento. Assim, o Poder Judiciário e as autoridades do sistema de justiça, como o Ministério Público e a Defensoria Pública, por exemplo, têm a obrigação de exercer o controle de convencionalidade entre as normas internas e a Convenção Americana, no âmbito de suas atribuições, para que as disposições do Pacto de San José não sejam esvaziadas. Esse controle deve ser realizado “ex officio” e levar em consideração não apenas os artigos da Convenção Americana, mas também os padrões estabelecidos pela jurisprudência da Corte Interamericana, oriunda tanto de casos contenciosos como de sua competência consultiva³³.

Nesse sentido, Lorena Vasconcelos Porto, Silvio Beltramelli Neto e Thiago Gurjão Alves Ribeiro apontam que a promoção e a proteção dos direitos humanos, por meio a aplicação das normas contidas nos tratados internacionais, é incumbência de diversos agentes do Estado, como o Poder Judiciário e o Ministério Público. Segundo os autores, os magistrados têm a obrigação jurídica de reparar as lesões decorrentes do desrespeito aos direitos humanos, de não aplicar legislação interna em conflito com os tratados internacionais sobre o tema e de interpretar o ordenamento jurídico nacional em conformidade com a normativa do direito internacional dos direitos humanos³⁴.

³² CORTE IDH. Caso Almonacid Arellano y otros Vs. Chile. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 26 de septiembre de 2006. Serie C No. 154, parágrafo 124.

³³ Id. Caso Cabrera García y Montiel Flores Vs. México. Excepción Preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 26 de noviembre de 2010. Serie C No. 220, parágrafo 225; Corte IDH. Caso Gelman Vs. Uruguay. Fondo y Reparaciones. Sentencia de 24 de febrero de 2011. Serie C No. 221, parágrafo 239; Corte IDH. Opinión Consultiva OC-21/14. Derechos y garantías de niñas y niños en el contexto de la migración y/o en necesidad de protección internacional. Opinión Consultiva OC-21/14 de 19 de agosto de 2014. Serie A No. 21, parágrafo 31.

³⁴ PORTO, Lorena Vasconcelos; BELTRAMELLI NETO, Silvio; RIBEIRO, Thiago Gurjão Alves. *Temas da Lei n. 13.467/2017 (Reforma Trabalhista)*: à luz das normas internacionais. Brasília: Gráfica Movimento, 2018, p. 12-13.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

A análise da conformidade do ordenamento jurídico nacional com o Pacto de San José não trata somente da necessidade de criação ou revogação de normas internas. É preciso que se desenvolvam práticas estatais que viabilizem a observância efetiva desse tratado. A existência de uma norma não assegura por si que a sua aplicação seja adequada. Portanto, a forma pela qual ocorre o cumprimento da legislação e a sua interpretação devem concorrer para tornar efetivos os direitos e as liberdades previstas na Convenção Americana³⁵.

Um aspecto relevante para compreender o alcance do controle de convencionalidade e das sentenças proferidas pela Corte é examinar o seu duplo efeito, o que depende do fato de um determinado Estado ter sido parte material ou não no processo que tramitou perante o Tribunal³⁶.

Nos casos em que é proferida uma sentença pela Corte Interamericana com força de coisa julgada internacional em face de determinado Estado submetido à sua jurisdição, todos os seus órgãos – incluindo o Judiciário e o MP – devem tomar medidas para cumprir e aplicar a decisão. Nesse sentido, esse Estado deve observar não só os padrões jurídicos decorrentes da Convenção Americana estabelecidos pela Corte, mas também dar efetividade às reparações fixadas, como indenizações compensatórias para as vítimas, realizar as medidas de reabilitação e satisfação, promover obrigações de investigação e garantias de não repetição, dentre outras³⁷.

Quando existe uma sentença proferida em um caso no qual um Estado não é parte material no processo, o mero fato de ser signatário da Convenção Americana gera algumas obrigações. Todas as suas autoridades públicas e órgãos estão obrigados pelo tratado a realizar o controle de convencionalidade na criação e aplicação de normas, no exame da validade e compatibilidade das leis diante do Pacto de San José e na instrução,

³⁵ CORTE IDH. Caso Radilla Pacheco Vs. México. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas. Sentencia de 23 de noviembre de 2009. Serie C No. 209, parágrafo 338

³⁶ Id. Caso Gelman Vs. Uruguay. Supervisión de Cumplimiento de Sentencia. Resolución de la Corte Interamericana de Derechos Humanos de 20 de marzo de 2013, parágrafo 67.

³⁷ Id. Ibid., parágrafo 68.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

juízo e resolução de casos concretos, levando em consideração a Convenção Americana e os precedentes e as diretrizes jurisprudenciais estabelecidas pela Corte³⁸.

O controle de convencionalidade está diretamente relacionado com o princípio da complementariedade ou da subsidiariedade. Ou seja, é possível buscar a responsabilização estatal por eventual descumprimento da Convenção Americana na esfera internacional somente nos casos em que o Estado tenha tido a oportunidade de reconhecer a violação e de reparar os danos de acordo com os seus mecanismos internos³⁹.

Isso significa que existe um controle dinâmico e complementar das obrigações convencionais dos Estados em respeitar e garantir os direitos humanos de forma conjunta entre as autoridades internas, que devem atuar em primeiro lugar, e as instâncias internacionais, que são acionadas de forma complementar. Isso permite que os critérios decisórios se adequem e conformem entre si⁴⁰.

Dessa forma, considerando que os membros do Poder Judiciário Trabalhista, do Ministério Público do Trabalho e da Auditoria-Fiscal do Trabalho possuem o dever de promover o controle de convencionalidade “ex officio” das normas brasileiras no âmbito de suas atribuições, conforme previsto na Convenção Americana e estabelecido pela Corte Interamericana, é fundamental conhecer os parâmetros regionais em matéria trabalhista.

Especificamente sobre o tema tratado nesta Ação Civil Pública, destacamos o Parecer Consultivo n. 27 da Corte Interamericana de Direitos Humanos sobre direito à liberdade sindical, negociação coletiva e greve, e sua relação com outros direitos, com perspectiva de gênero. Ao tratar do trabalho em contextos de mudanças no mercado de

³⁸ Id. Ibid., parágrafo 69.

³⁹ CORTE IDH. Caso Masacre de Santo Domingo Vs. Colombia. Excepciones Preliminares, Fondo y Reparaciones. Sentencia de 30 de noviembre de 2012. Serie C No. 259, parágrafo 142.

⁴⁰ Id. Ibid., parágrafo 143.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

trabalho em razão de novas tecnologias, a Corte destacou que sua regulação “deve se realizar conforme os critérios de universalidade e irrenunciabilidade de direitos trabalhistas, garantindo o trabalho digno e decente. Este Tribunal considera que os Estados devem adotar medidas legislativas e de outro caráter, centradas nas pessoas e não, principal ou exclusivamente, nos mercados, que correspondam aos desafios e às oportunidades que coloca a transformação digital do trabalho, incluindo o trabalho em plataformas digitais. Em específico, os Estados devem adotar medidas dirigidas a: a) o reconhecimento dos trabalhadores e das trabalhadoras na legislação como empregados e empregadas, se na realidade o são, pois dessa forma deverão ter acesso aos direitos trabalhistas a que têm direito, nos termos da legislação nacional; e, conseqüentemente, b) o reconhecimento dos direitos à liberdade sindical, negociação coletiva e greve. Nesse sentido, cabe mencionar que os direitos trabalhistas são universais (...)”⁴¹.

No âmbito da OIT, é essencial mencionarmos a Recomendação n. 198, sobre a relação de trabalho. O seu art. 4, b, estabelece que “as políticas nacionais devem incluir, ao menos, medidas para: (...) combater as relações de trabalho disfarçadas, no contexto de, por exemplo, outras relações que possam incluir o uso de outras formas de acordo contratuais que escondam o verdadeiro status legal, notando que uma relação de trabalho disfarçado ocorre quando o empregador trata um empregado como se assim não o fosse, de forma a esconder o seu verdadeiro status legal, e estas situações podem

⁴¹ Id. Derechos a la libertad sindical, negociación colectiva y huelga, y su relación con otros derechos, con perspectiva de género (interpretación y alcance de los artículos 13, 15, 16, 24, 25 y 26, en relación con los artículos 1.1 y 2 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, de los artículos 3, 6, 7 y 8 del Protocolo de San Salvador, de los artículos 2, 3, 4, 5 y 6 de la Convención de Belem do Pará, de los artículos 34, 44 y 45 de la Carta de la Organización de los Estados Americanos, y de los artículos II, IV, XIV, XXI y XXII de la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre). Opinión Consultiva OC-27/21 de 5 de mayo de 2021. Serie A No. 27, parágrafo 209. No original: “debe realizarse conforme a los criterios de universalidad e irrenunciabilidad de los derechos laborales, garantizando el trabajo digno y decente. Este Tribunal considera que los Estados deben adoptar medidas legislativas y de otro carácter, centradas en las personas, y no principal ni exclusivamente en los mercados, que respondan a los retos y las oportunidades que plantea la transformación digital del trabajo, incluido el trabajo en plataformas digitales. En específico, los Estados deben adoptar medidas dirigidas a: a) el reconocimiento de los trabajadores y las trabajadoras en la legislación como empleados y empleadas, si en la realidad lo son, pues de esta forma deberán tener acceso a los derechos laborales que les corresponden conforme a la legislación nacional; y, en consecuencia, b) el reconocimiento de los derechos a la libertad sindical, la negociación colectiva y la huelga. En este sentido, cabe mencionar los derechos laborales son universales (...)”



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

fazer com que acordos contratuais tenham o efeito de privar trabalhadores de sua devida proteção”.

Nesse sentido, deve-se levar em consideração a manifestação do Comitê de Peritos na Aplicação de Convenções e Recomendações da OIT sobre o enquadramento jurídico dos trabalhadores via plataformas digitais. No relatório “Promoting employment and decent work in a changing landscape” (2020), apontou-se que as novas formas de trabalho exigem um minucioso exame das reais condições desses trabalhadores, o que nem sempre é aparente, e que o uso de meios tecnológicos para distribuir atividades para os trabalhadores não permite que sejam consideradas como formas de trabalho apartadas do resto do mercado de trabalho⁴².

Aqui é importante recordar que recomendações constituem fontes materiais de direito, uma vez que não são objeto de ratificação pelos Estados-Membros e não criam direitos subjetivos individuais, como as convenções ratificadas, mas podem ser usadas como modelo para a produção legislativa interna, a edição de atos administrativos regulamentares, a elaboração de instrumentos coletivos de trabalho, a resolução de conflitos coletivos de interesses e a fundamentação de decisões judiciais.

Ainda na esfera da OIT, mencionamos a Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho, de 2019. O art. III., B., estabelece que “A Conferência apela a todos os Estados-membros, tomando em consideração a sua situação nacional, para trabalharem individual e coletivamente, numa base tripartida e de diálogo social e com o apoio da OIT a continuarem a desenvolver a abordagem ao futuro do trabalho centrada no ser humano, adotando medidas no sentido de (...): Reforçar as instituições do trabalho para assegurar a proteção adequada de todos os trabalhadores e trabalhadoras e reafirmar a pertinência da relação de trabalho como forma de providenciar segurança e

⁴² ILO. Promoting Employment and Decent Work in a Changing Landscape. Report of the Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations. ILC109/III(B). Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_736873.pdf, acesso em: 21 out. 2021, parágrafos 326 e 327.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

proteção jurídica aos trabalhadores e trabalhadoras, reconhecendo a extensão da informalidade e a necessidade de adotar medidas eficazes para a transição para a formalidade. Todos os trabalhadores e trabalhadoras devem gozar de proteção adequada de acordo com a Agenda do Trabalho Decente, tendo em consideração os seguintes elementos: (i) o respeito pelos seus direitos fundamentais; (ii) um salário mínimo adequado, legalmente instituído ou negociado; (iii) limites à duração do trabalho; (iv) a segurança e saúde no trabalho”.

Finalmente, destacamos os posicionamentos do G20, grupo das 19 maiores economias do mundo e a União Europeia, sobre o tema. O Brasil faz parte do G20. Em junho de 2021, foi divulgada uma declaração dos Ministros do Trabalho do Grupo. No anexo 3 do documento, há opções de políticas públicas para reforçar as estruturas regulatórias do trabalho via plataformas digitais. Destacou-se que “continuamos empenhados em moldar uma transformação digital e um futuro de trabalho inclusivo, justo, sustentável e centrado no ser humano, tomando medidas para facilitar as transições para os empregados, os autônomos e os empregadores, adaptando-se a um mundo do trabalho em rápida mudança. Ao fazer isso, continuaremos promovendo emprego de qualidade, trabalho decente, proteção social adequada para todos, condições de trabalho seguras e saudáveis, diálogo social, os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho e considerando a Declaração do Centenário da OIT para o Futuro do Trabalho. Além disso, procuraremos assegurar que os trabalhadores não sejam privados de seus direitos trabalhistas e benefícios de proteção social devido a uma classificação equivocada de seu status empregatício”⁴³.

⁴³ G20 Labour and Employment Ministerial Declaration. Fostering an inclusive, sustainable, and resilient recovery of labour markets and societies. Disponível em: <https://www.g20.org/wp-content/uploads/2021/06/G20-2021-LEM-Declaration.pdf>. Acesso em: 21 out. 2021. No original: “we remain committed to shaping an inclusive, fair, sustainable and human-centred digital transformation and future of work, taking action to facilitate transitions for employees, the self-employed and employers adapting to the rapidly changing world of work. In doing this, we will continue promoting quality employment, decent work, adequate social protection for all, safe and healthy working conditions, social dialogue, the Fundamental Principles and Rights at Work and taking into account the ILO Centenary Declaration for the Future of Work. Moreover, we will seek to ensure that workers are not deprived of their employment rights and social protection benefits because of misclassification of their employment status.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Como deixa transparecer o apanhado da jurisprudência internacional acima transcrito e os encaminhamentos dos organismos internacionais, o mundo inteiro discute a natureza jurídica da relação existente entre os aplicativos de serviço e os trabalhadores que prestam, de fato, o serviço oferecido pelos tais aplicativos em suas plataformas digitais. E se pode afirmar, sem nenhum medo de errar, que o Direito comparado caminha, a passos largos, para reconhecer que essa relação jurídica é uma relação jurídica de emprego.

X – DO DANO MORAL COLETIVO – QUANTUM INDENIZATÓRIO

A lesão a direitos metaindividuais trabalhistas enseja a condenação do(s) infrator(es) ao pagamento de indenização por dano extrapatrimonial causado à coletividade, conforme disposto no artigo 1º, caput e inciso IV, da Lei n.º 7.347/1985, in *verbis*:

Art. 1º. Regem-se pelas disposições desta Lei, sem prejuízo da ação popular, as ações de responsabilidade por danos morais e patrimoniais causados:

IV - a qualquer outro interesse difuso ou coletivo.

O artigo 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, ao regular o capítulo sobre Direitos e Deveres Individuais e Coletivos, reconheceu a inviolabilidade da honra e a imagem das pessoas e assegurou a indenização por dano material e moral decorrente de sua violação (incisos V e X). Transpondo essas normas para a jurisdição metaindividual trabalhista, percebe-se claramente que o dano moral coletivo é configurado quando se fere algum dos direitos fundamentais de natureza não patrimonial de uma coletividade.

O Código Civil (CC) prescreve em seu art. 927 que: “Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem fica obrigado a repará-lo”. Ressalte-se que o dano patrimonial



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

difuso causado – a fim inclusive de evitar o enriquecimento ilícito da ré –, deverá abranger tanto o dano emergente como o lucro cessante (CC, art. 402).

Quando a fraude às relações de trabalho e ao regime geral de emprego alcança direitos fundamentais de natureza não patrimonial, ocorre a violação da projeção coletiva da dignidade da pessoa humana, consubstanciada em interesses ou direitos extrapatrimoniais essencialmente difusos e coletivos em sentido estrito (grupos, classes ou categorias de pessoas), sendo tal violação usualmente causadora de sentimentos coletivos de repulsa, indignação e despreço pela ordem jurídica⁴⁴. Parte-se da ideia de um patrimônio moral coletivo e indivisível, inerente à dimensão social humana e relacionado à honra e a dignidade de um contingente de interesses de natureza transindividual⁴⁵.

Nesse aspecto, além da necessidade de um provimento judicial impondo obrigações de fazer, sob pena de multa cominatória, deve haver reparação dos danos sociais emergentes da conduta omissiva ilícita da ré, pois são imensuráveis os prejuízos que foram causados difusamente à sociedade e às centenas de trabalhadores que trabalham em favor da ré. Daí exsurge a necessidade de se indenizar a coletividade atingida, mediante a reconstituição, ainda que de forma indireta, dos interesses metaindividuais tutelados pelo ordenamento jus laboral.

A violação intolerável de direitos coletivos (stricto sensu) e difusos, com a consequente mercantilização do trabalho humano, exige uma resposta eficaz do sistema jurídico, conforme lições de XISTO TIAGO MEDEIROS NETO⁴⁶:

⁴⁴ COSTA, Marcelo Freire Sampaio. **Dano Moral (Extrapatrimonial) Coletivo**. São Paulo: LTr, 2009, p. 71.

⁴⁵ CAMARGO, Paulo Sergio Uchôa Fagundes Ferraz de. **Dano Moral Coletivo: Uma Possibilidade de Aplicação dos Danos Punitivos**. São Paulo: Almedina, 2016, p. 136 e 138.

⁴⁶ MEDEIROS NETO, Xisto Tiago. **Dano Moral Coletivo**. São Paulo: LTr, 2012, p. 343.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

“O reconhecimento do dano moral coletivo e da imperiosidade da sua adequada reparação traduz a mais importante vertente evolutiva, na atualidade, do sistema de responsabilidade civil, em seus contínuos desdobramentos, a significar a extensão do dano a uma órbita coletiva de direitos, de essência tipicamente extrapatrimonial. São direitos que traduzem valores jurídicos fundamentais da coletividade, que lhes são próprios, e que refletem, no horizonte social, o largo alcance da dignidade de seus membros.”

A responsabilidade civil, decorrente da prática de ato ilícito, implica uma condenação em dinheiro (art. 3º da Lei n.º 7.347/85), cujo valor deve levar em conta a natureza do ato ilícito, a gravidade da lesão, o comprometimento do bem jurídico violado e a extensão do dano. Neste caso, a conduta da ré em descumprir normas jurídicas que protegem o regime de emprego e o valor social do trabalho, por meio de práticas fraudulentas na contratação de motoristas como autônomos ensejam o deferimento de reparação do dano coletivo infligido à sociedade e aos trabalhadores.

Conforme demonstrado em tópicos precedentes, a ré precariza as relações de trabalho, já que nenhum entregador/motorista possui vínculo empregatício devidamente reconhecido com a empresa.

A ré causa prejuízo manifesto ao interesse da coletividade e da sociedade em geral, ao visar unicamente fraudar as relações de trabalho e o regime geral de emprego, atraindo o dever de reparar o dano extrapatrimonial coletivo infligido. As condutas ilícitas repercutem sobre toda a coletividade, por aviltar os valores sociais do trabalho e a dignidade da pessoa humana dos dubladores, acarretando, assim, lesão a direitos metaindividuais trabalhistas, notadamente em relação aos direitos e interesses difusos e coletivos.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Acresça-se a isso o fato de que um dos principais motivos para não se reconhecer o vínculo de emprego ou “pejotizar” os trabalhadores é a redução do ônus tributário na contratação de serviços. Assim, de acordo com estudo da Receita Federal (Doc. 14)⁴⁷, uma empresa supostamente “tomadora de serviços” dos motoristas, no caso a 99, acaba se desincumbindo de 31% dos encargos trabalhistas tais como contribuição previdenciária patronal (20%), encargos do Sistema S e do RAT (3%), depósito para o FGTS (8%), além dos demais direitos trabalhistas que devem ser assegurados ao trabalhador, como décimo terceiro salário, férias, horas extras, vale-transporte, vale-alimentação, etc.

Desse modo, o que se observa é que a fraude perpetrada pela ré, também gera prejuízos aos cofres públicos, uma vez que se deixa de arrecadar tributos, causando lesão a toda a sociedade.

Pois bem; se configurado o ato comissivo ilícito e a lesão de ordem imaterial coletiva, é necessária a compensação, como determinam o artigo 5º, inciso X, da Constituição da República, o artigo 3º da Lei nº. 7347/1985 e os artigos 186 e 927 do Código Civil, ressaltando-se que o quantum indenizatório deve cumprir com suas funções punitiva e pedagógica. Em sendo assim, o Poder Judiciário deve punir o infrator, pecuniariamente, para que se repare de forma exemplar o dano social emergente da conduta ilícita pretérita, desestimulando novas transgressões às normas jurídicas que tutelam o regime geral de emprego, o valor social do trabalho e a dignidade da pessoa humana dos motoristas.

Ademais, a conduta da ré ao sonegar direitos trabalhistas e previdenciários, auferindo altos lucros com a violação da legislação social e a fraude sistemática à relação de emprego, pratica concorrência desleal (dumping social) em relação aos demais concorrentes que cumprem integralmente a legislação trabalhista, arcando com os custos dela advindos.

⁴⁷ BRASIL. Receita Federal. **O Fenômeno da “Pejotização” e a Motivação Tributária**. Brasília: 2016, p. 8-9



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Nesse sentido cumpre trazer à baila o Enunciado n. 4 da 1ª Jornada de Direito Material e Processual realizada no final de 2007 no Tribunal Superior do Trabalho:

4. **‘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 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". (grifos nossos)

Os Tribunais Regionais do Trabalho têm condenado as empresas por essa prática nefasta:

“REPARAÇÃO EM PECÚNIA. CARÁTER PEDAGÓGICO - DUMPING SOCIAL. CARACTERIZAÇÃO. Longas jornadas de trabalho, baixos salários, utilização da mão-de-obra infantil e condições de labor inadequadas são algumas modalidades exemplificativas do **denominado dumping social, favorecendo em última análise o lucro pelo incremento de vendas, inclusive de exportações, devido à queda dos custos de produção nos quais encargos trabalhistas e sociais se acham inseridos.** "As agressões reincidentes e inescusáveis aos direitos



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

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 Relator Juiz Convocado Eduardo Aurelio P. **obtenção de vantagem indevida perante a concorrência**. A prática, portanto, reflete o conhecido 'dumping social' (1ª Jornada de Direito Material e Processual na Justiça do Trabalho, Enunciado nº 4). Nessa ordem de ideias, não deixam as empresas de praticá-lo, notadamente em países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, quando infringem comezinhos direitos trabalhistas na tentativa de elevar a competitividade externa. "Alega-se, sob esse aspecto, que a vantagem derivada da redução do custo de mão de obra é injusta, desvirtuando o comércio internacional. Sustenta-se, ainda, que a harmonização do fator trabalho é indispensável para evitar distorções num mercado que se globaliza" (LAFER, Celso "Dumping Social", in Direito e Comércio Internacional: Tendências e Perspectivas, Estudos em homenagem ao Prof. Irineu Strenger, LTR, São Paulo, 1994, p. 162). Impossível afastar, nesse viés, a incidência do regramento vertido nos artigos 186, 187 e 927 do Código Civil, a coibir ainda que pedagogicamente a utilização, pelo empreendimento econômico, de quaisquer métodos para produção de bens, a **coibir evitando práticas nefastas futuras, o emprego de quaisquer meios necessários para sobrepujar concorrentes em detrimento da dignidade humana**". (TRT 3ª R.; RO 866/2009-063-03-00.3; Quarta Turma; Rel. Des. Júlio Bernardo do Carmo; DJEMG 31/08/2009) (grifos nossos).

‘DUMPING SOCIAL’. INDENIZAÇÃO. DANO SOCIAL. A contumácia da Reclamada em descumprir a ordem jurídica trabalhista atinge uma grande quantidade de pessoas, disso se valendo o empregador para obter vantagem na concorrência econômica com outros empregadores, o que implica dano àqueles



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

que cumprem a legislação. Esta prática, denominada 'dumping social', prejudica toda a sociedade e configura ato ilícito, por tratar-se de exercício abusivo do direito, já que extrapola os limites econômicos e sociais, nos termos dos arts. 186, 187 e 927 do Código Civil. A punição do agressor contumaz com uma indenização suplementar, revertida a um fundo público, encontra guarida no art. 404, § único, do Código Civil e tem caráter pedagógico, com o intuito de evitar-se a reincidência na prática lesiva e surgimento de novos casos. (TRT 18ª R.; RO 00539-2009-191-18-00-7; Primeira Turma; Relª Desª Elza Cândida da Silveira; DJEGO 23/11/2009) (grifos nossos).

Diante de tal contexto, **restou evidente que a ré obtém redução dos custos com mão de obra de forma ilícita, com prejuízo às demais empresas concorrentes que cumprem as suas obrigações trabalhistas, bem como com dano a toda sociedade, ensejando a indenização deferida pela origem, não merecendo acolhimento o apelo neste particular.**” (TRT 15ª Região, RO 0001993-11.2011.5.15.0015, Rel. João Alberto Alves Machado, Publicado em 25/10/2013) (grifos nossos).

Justifica-se a reparação genérica, não só pela dificuldade de se reconstituir o mal já impingido à coletividade, mas também, por já ter ocorrido a transgressão ao Ordenamento Jurídico vigente, e como forma de reparação aos danos cometidos pelo “dumping social”.

Nesse sentido, cumpre destacar que desde sua instituição desrespeita as normas que possibilitam aos trabalhadores a plena inserção no mercado de trabalho, com a consequente frustração de seus direitos constitucionais e celetistas.

Diante do exposto, reputa-se adequada a fixação da compensação pecuniária, considerando-se a gravidade da lesão, o efeito pedagógico e preventivo que deve ter a



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

tutela jurisdicional e a capacidade econômica da ré ou, utilizando-se o critério objetivo estabelecido no art. 37 da Lei n. 12.529/2011, de forma que a compensação pecuniária por danos morais coletivos corresponda a, no mínimo, 1% de seu último faturamento bruto.

Trata-se de indenização simbólica, considerando-se os malefícios causados pela ré com a conduta ilegal, privando os trabalhadores de todas as garantias trabalhistas e previdenciárias, considerando a potencialidade de danos de sua atitude genérica de descumprimento legal.

Esses valores deverão ser revertidos em prol de um fundo destinado à reconstituição dos bens lesados, conforme previsto no artigo 13 da Lei nº 7.347/85, o FAT – Fundo de Amparo ao Trabalhador –, que, instituído pela Lei nº 7.998/90, custeia o pagamento do seguro-desemprego (art. 10) e o financiamento de políticas públicas que visem à redução dos níveis de desemprego, o que propicia, de forma adequada, a reparação dos danos sofridos pelos trabalhadores, aqui incluídos os desempregados que buscam uma colocação no mercado; ou para instituições sem fins lucrativos a serem indicadas por esse Juízo ou MPT.

XI – DA TUTELA INIBITÓRIA

Após a instrução realizada no bojo do Inquérito Civil nº 006282.2018.02.000/4., busca-se, através da presente ação civil pública, a concessão de tutela inibitória.

A tutela inibitória se materializa pela imposição de obrigações de fazer ou não fazer, buscando prevenir a ocorrência, repetição ou continuação de um ilícito.

Embora já esteja devidamente embasada na legislação ordinária – vide, por exemplo, art. 11 da Lei nº 7.347/85 e art. 497, e respectivo parágrafo único, do CPC – o



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

seu real fundamento é de natureza constitucional. A garantia constitucional do acesso à Justiça (art. 5º, XXXV) abrange não só a efetiva lesão como também a ameaça a direito.

Assim, o que se pretende, em termos de provimento inibitório, é que a ré seja compelida a não repetir a transgressão verificada. A tutela jurisdicional postulada possui, portanto, caráter nitidamente inibitório, a ser garantido por meio da imposição de obrigações de fazer e de não fazer, com a previsão de multas para o caso de descumprimento.

Ainda sobre a tutela inibitória, vale, ainda, a transcrição de lições de Luiz Guilherme Marinoni⁴⁸:

A tutela inibitória, configurando-se como tutela preventiva, visa a prevenir o ilícito, culminando por apresentar-se, assim, como uma tutela anterior à sua prática, e não como uma tutela voltada para o passado, como a tradicional tutela ressarcitória. Quando se pensa em tutela inibitória, imagina-se uma tutela que tem por fim impedir a prática, a continuação ou a repetição do ilícito, e não uma tutela dirigida à reparação do dano. Portanto, o problema da tutela inibitória é a prevenção da prática, da continuação ou da repetição do ilícito, enquanto o da tutela ressarcitória é saber quem deve suportar o custo do dano, independentemente do fato de o dano ressarcível ter sido produzido ou não com culpa.

(...)

A tutela inibitória é uma tutela específica, pois objetiva conservar a integridade do direito, assumindo importância não apenas porque alguns direitos não podem ser reparados e outros não podem ser adequadamente tutelados através da técnica ressarcitória, mas também porque é melhor

⁴⁸ MARINONI, Luiz Guilherme. Técnica processual e tutela dos direitos. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. p. 255.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

prevenir do que ressarcir, o que equivale a dizer que no confronto entre a tutela preventiva e a tutela ressarcitória deve-se dar preferência à primeira. A tutela inibitória é caracterizada por ser voltada para o futuro, independentemente de estar sendo dirigida a impedir a prática, a continuação ou a repetição do ilícito. Note-se, com efeito, que a inibitória, ainda que empenhada apenas em fazer cessar o ilícito ou a impedir a sua repetição, não perde a sua natureza preventiva, pois não tem por fim reintegrar ou reparar o direito violado.

(...)

A inibitória funciona, basicamente, através de uma decisão ou sentença capaz de impedir a prática, a repetição ou a continuação do ilícito, o que permite identificar o fundamento normativo-processual desta tutela nos arts. 461 do CPC e 84 do CDC.

(...)

Já o fundamento maior da inibitória, ou seja, a base de uma tutela preventiva geral, encontra-se – como será melhor explicado mais tarde – na própria Constituição Federal, precisamente no art. 5º, XXXV, que estabelece que “a lei não excluirá de apreciação do Poder Judiciário lesão ou ameaça a direito”, e exatamente por isto não há como pensar que a inibitória somente pode servir a certos direitos”.

Assim, o fato de a obrigação de fazer ou não fazer já estar prevista ou decorrer de preceito em Lei não constitui, de modo algum, óbice para a postulação da tutela inibitória.

Muito pelo contrário: busca-se o provimento inibitório justamente porque, apesar de a obrigação ter previsão legal, a demandada deixou de observá-la anteriormente há muitos anos ou, no caso de ilícito ainda não praticado, há indícios de que ela descumprirá a obrigação na sequência. No caso concreto, a prova da prática dos ilícitos é irrefutável.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

A este respeito, destaca-se o posicionamento majoritário do C. Tribunal Superior do Trabalho, a exemplo da decisão proferida pela Subseção I Especializada em Dissídios Individuais, cuja ementa ora se transcreve:

RECURSO DE EMBARGOS REGIDO PELA LEI Nº 13.015/2014. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TUTELA INIBITÓRIA. REQUISITOS. NATUREZA PREVENTIVA. 1. A Eg. 8ª Turma não conheceu do recurso de revista do autor. Adotou a tese do Tribunal Regional no sentido de que não é possível o acolhimento de tutela inibitória "em face de situações meramente abstratas e hipotéticas" e que não há, nos autos, "elementos de prova que indiquem concretamente qualquer violação ou ameaça de violação por parte dos réus, levando em consideração os instrumentos coletivos firmados nos últimos cinco anos anteriores ao ajuizamento da ação" . 2. A tutela inibitória possui natureza preventiva e tem por escopo evitar a prática, repetição ou continuação do ilícito, do qual, potencialmente, surgirá o dano a direitos fundamentais. Como em todo provimento jurisdicional de natureza preventiva - que se volta para o futuro -, a tutela inibitória não dispensa o julgador de juízo de probabilidade. Entretanto, não há marco temporal que defina o juízo de probabilidade, como entendeu a Turma. 3. Efetivamente, a rigor, e considerando-se a teoria mais pura acerca da tutela inibitória, sequer seria necessária prévia violação de direito para se instalar o juízo de probabilidade. Também o caráter genérico ou abstrato da determinação não é obstáculo à concessão da tutela inibitória. Cabível, portanto, a tutela pretendida, em caráter preventivo. Recurso de embargos conhecido e provido" (TST, E-ED-RR-683900-65.2009.5.09.0024, Subseção I Especializada em Dissídios Individuais, Relator Ministro Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira, DEJT 24/05/2019, sem grifos no original).



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

RECURSO DE REVISTA DAS EMPRESAS. AÇÃO CIVIL PÚBLICA AJUIZADA PELO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO DA 3ª REGIÃO CONTRA AS EMPRESAS VOX POPOLI MERCADO E OPINIÃO SOCIEDADE CIVIL LTDA, VOX MERCADO PESQUISA E PROJETOS LTDA E VOX OPINIÃO PESQUISA E PROJETOS LTDA. TUTELA INIBITÓRIA. OBRIGAÇÃO DE NÃO FAZER. CONTRATAÇÃO DE TRABALHADORES AUTÔNOMOS E "FREE LANCERS". 1 - O TRT, com base na análise fático-probatória, reconheceu a ilegalidade da contratação de autônomos e "free lancers" para a coleta, revisão e digitação de dados para pesquisa, constatando os elementos caracterizadores da relação de emprego (art. 3º da CLT). Concluiu que se configurou fraude à legislação trabalhista e deferiu a tutela inibitória pleiteada pelo Ministério Público do Trabalho. 2 - Correta a decisão do Tribunal Regional ao manter a tutela inibitória imposta pelo juízo de primeira instância, que tem a função não apenas de proibir a conduta ilícita, mas também de evitar que a mesma conduta se repita. 3 - Recurso de revista de que não se conhece. (...) (TST, RR-163600-46.2009.5.03.0109, 6ª Turma, Relatora Ministra Katia Magalhaes Arruda, DEJT 21/10/2016, sem grifos no original).

Com isso, o Ministério Público do Trabalho visa à condenação da ré às obrigações expostas adiante.

XII – OS PEDIDOS

Por todo o exposto, o Ministério Público do Trabalho pede:

1. a **declaração da relação jurídica de emprego** entre a 99 TECNOLOGIA LTDA e seus motoristas, exceto taxistas, que prestam serviços de transporte de passageiros através de seu



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

aplicativo;

2. a **condenação** da 99 TECNOLOGIA LTDA. em obrigação de fazer para **efetuar** o imediato registro de seus motoristas, exceto taxistas, que prestam serviço de transporte de passageiro, independentemente de considerações sobre o local de residência e da inscrição em MEI, **em CTPS, em sua modalidade eletrônica**, na forma dos artigos 14 e 29 da CLT, e das Portarias nºs 1.195/2019 e 1.065/2019, ambas do Ministério da Economia, sob pena de **multa pecuniária de R\$ 10.000,00 (DEZ MIL REAIS) por trabalhador encontrado em situação irregular, a cada constatação**, valor este revertido para o Fundo de Amparo ao Trabalhador, ou a outra destinação socialmente relevante equivalente que observe a finalidade de recomposição dos bens lesados, a ser oportunamente indicada pelo Ministério Público do Trabalho e chancelada pelo Juízo;

3. a **condenação** da 99 TECNOLOGIA LTDA em obrigação de não fazer para se **abster** de contratar ou manter motoristas, exceto taxistas, contratados como autônomos ou microempreendedores individuais, por meio de contratos de prestação de serviço, de parceria ou qualquer outra forma de contratação civil ou comercial, quando presentes os requisitos da relação de emprego, previstos nos artigos 2º e 3º da CLT, sob pena de **multa pecuniária de R\$ 10.000,00 (DEZ MIL REAIS), por cada trabalhador encontrado em situação irregular, a cada constatação**, valor este revertido para o Fundo de Amparo ao Trabalhador, ou a outra destinação socialmente relevante equivalente que observe a finalidade de recomposição dos bens lesados, a ser oportunamente indicada pelo Ministério Público do Trabalho e chancelada pelo



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Juízo;

4. a **condenação** da 99 TECNOLOGIA LTDA a pagar indenização, a título de reparação pelos danos causados por suas condutas ilegais aos direitos difusos e coletivos dos trabalhadores coletivamente considerados, bem como em virtude do dumping social e da lesão ao erário, de **valor não inferior a 1% do faturamento bruto do último exercício anterior ao ajuizamento desta ação**, reversível ao FAT (Fundo de Amparo ao Trabalhador), ou a outra destinação socialmente relevante equivalente que observe a finalidade de recomposição dos bens lesados, a ser oportunamente indicada pelo Ministério Público do Trabalho e chancelada pelo Juízo.

XIII – A ABRANGÊNCIA TERRITORIAL DA SENTENÇA DE MÉRITO

Para evitar qualquer sorte de discussão sobre a abrangência territorial da sentença de mérito e sua incidência sobre a empresa ré em todo o território nacional, é dizer, onde quer que esteja, está ou estará no futuro, a fim de impedir a limitação espacial do comando sentencial e permitir que a empresa demandada transfira sua atividade econômica para outras cidades ou Estados da Federação – e fuja da obrigação principal com uma simples mudança de domicílio –, é imperativo e necessário que a presente Ação Civil Pública e a sentença de mérito tenham efeitos expansivos e alcancem a empresa em suas matrizes e filiais, atuais e futuras. Até mesmo porque se trata de uma empresa ou plataforma digital, com potencial para operar e realizar suas atividades em qualquer lugar do território nacional.

A sentença vale para o réu! Essa é a premissa aqui invocada para justificar a abrangência territorial expansiva desta Ação Civil Pública. Nas obrigações de conduta futura ou tutela inibitória, só faz sentido uma sentença de mérito que acompanhe o réu no espaço, em todo o território nacional.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

As regras de competência não se confundem com os efeitos territoriais da sentença. Sobre o tema, o Supremo Tribunal Federal, em julgamento com repercussão geral, firmou, recentemente, a seguinte tese: “I - É inconstitucional o art. 16 da Lei 7.347/1985, alterada pela Lei 9.494 /1997. II - Em se tratando de ação civil pública de efeitos nacionais ou regionais, a competência deve observar o art. 93, II, da Lei 8.078/1990. III - Ajuizadas múltiplas ações civis públicas de âmbito nacional ou regional, firma-se a prevenção do juízo que primeiro conheceu de uma delas, para o julgamento de todas as demandas conexas” (RE 1.101.937 - tema 1.075). Em resumo, a restrição aos efeitos da sentença aos limites da competência territorial do órgão julgador é **inconstitucional**.

Ademais, o ato ilícito é uma constante, um *modus operandi*, um modo de ser no mundo, reproduzido e repetido em seus contornos básicos em todas os locais onde a plataforma digital da empresa aqui demandada opera.

Portanto, até mesmo para manter a integridade e coerência do sistema judicial, evitando-se decisões contraditórias que se anulam na prática, **deve a sentença de mérito alcançar a empresa em todo o território nacional.**

XIV – REQUERIMENTOS FINAIS

O MPT requer a citação da ré para, querendo, contestar a ação, no prazo legal, sob pena de revelia e confissão quanto a matéria de fato, com regular processamento do feito, julgando-se ao final, totalmente procedentes os pedidos.

Requer, ainda, a intimação pessoal dos atos processuais do presente feito, com vista pessoal diretamente por meio da interoperabilidade, em conformidade com o art. 183, § 1º do novo CPC e artigos 18, inciso II, alínea "h" e 84, IV da Lei Complementar nº 75/93.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

O MPT pugna pela produção de prova documental suplementar, prova testemunhal e depoimento pessoal, se necessário.

Requer que seja determinado à 99 TECNOLOGIA LTDA a juntada aos autos do seu último faturamento bruto (com manutenção do sigilo dos autos desse documento em específico) para fins de se fixar o valor da indenização do dano moral coletivo, nos termos do art. 37 da Lei n. 12.529/2011.

Pede a observância da isenção de custas nos termos do art. 18 da LACP; art. 87 do CDC; art. 19, § 2º e 91 do CPC e art. 790-A da CLT.

Esta Procuradora declara, de acordo com o art. 425 do Código de Processo Civil, que as cópias dos documentos ora juntados conferem com as vias constantes no Inquérito Civil Público nº 007647.2019.02.000/5.

E, por fim, atribui-se à causa o valor de R\$ 1.000.000,00 para as finalidades legais.

XV – VALOR DA CAUSA

Atribui-se à causa o valor de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais)

Nestes termos pede deferimento.

São Paulo/SP, 05 de novembro de 2021.

TATIANA LEAL BIVAR SIMONETTI
Procuradora do Trabalho



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

CAROLINA DE PRÁ CAMPOREZ BUARQUE

Procuradora do Trabalho

Vice-Coordenadora Nacional da Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes na
Relações de Trabalho

ELIANE LUCINA

Procuradora do Trabalho

LUÍZ FABIANO DE ASSIS

Procurador do Trabalho e Secretário de Pesquisa e Análise de informações

RENAN BERNARDI KALIL

Procurador do Trabalho

RODRIGO BARBOSA DE CASTILHO

Procurador do Trabalho

TADEU HENRIQUE LOPES DA CUNHA

Procurador do Trabalho

Coordenador Nacional da Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes na Relações
de Trabalho

THIAGO MILANEZ ANDRAUS

Procurador do Trabalho



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO
PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO
COORDENADORIA DE PRIMEIRO GRAU
Rua Cubatão, 322 – Paraíso – São Paulo – SP – CEP 04013-001 – Telefone: (11) 3246-7000

Relação de Documentos

Doc. 01 – Peticionamentos 21/11/2018 e 05/08/2021

Doc. 02 – Contrato Social

Doc. 03 – CNPJ

Doc. 04 – Jucesp

Doc. 05 – INPI

Doc. 06 – Ata Testemunha 01

Doc. 07 – Ata Testemunha 02

Doc. 08 – Ata Testemunha 03

Doc. 09 – Ata Testemunha 04

Doc. 10 – Ata Testemunha 05

Doc. 11 – Termos de Uso e Política de Privacidade

Doc. 12 – Sentença

Doc. 13 – Relatório de Atividade

Doc. 14 – Receita Federal