



Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região
Poder Judiciário - Justiça do Trabalho

O documento a seguir foi juntado aos autos do processo de número 1001379-33.2021.5.02.0004 em 08/11/2021 09:12:40 - 2aeecb e assinado eletronicamente por:

- ELIANE LUCINA



Consulte este documento em:

<https://pje.trt2.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam>
usando o código **21110509214954700000234995304**



Documento assinado pelo Shodo



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**

“Como continuidades metamorfoseadas, a opressão, a tirania e a violência permanecem nas sociedades contemporâneas nas mais variadas formas de exploração: a mesma coisa de ontem se dá hoje, porém sob as cortinas da modernidade.” (TIAGO MUNIZ CAVALCANTI)

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, pelos Procuradores do Trabalho que esta subscrevem, 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

AÇÃO CIVIL PÚBLICA

em face da empresa **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob nº 17.895.646/0001-87, com sede na Avenida Domingos Odália Filho, 301, 15º andar, Sala 1501, Osasco/SP, CEP 06010-067, 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

1 - DOS FUNDAMENTOS FÁTICOS.....	3
2 - DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS.....	15
I - DA LEGITIMIDADE ATIVA DO MPT E DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO.....	15
II – A ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE PESSOAS.....	18
III - O TRABALHO VIA APLICATIVO.....	21
IV - O USO DA TECNOLOGIA COMO FERRAMENTA PARA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS.....	23
V - EMPREENDENDO O NEGÓCIO ALHEIO – UM AUTÔNOMO SEM AUTONOMIA DE DECISÃO SOBRE O SEU PRÓPRIO TRABALHO.....	31
VI - DOS TERMOS DE USO E OUTRAS EXIGÊNCIAS INERENTES AO VÍNCULO DE EMPREGO.....	37
VII – ANÁLISE DOS DADOS APRESENTADOS PELA UBER.....	54
VIII - REQUISITOS FORMAIS e ELEMENTOS CIRCUNSTANCIAIS DA RELAÇÃO DE EMPREGO.....	56
A) SUBORDINAÇÃO JURÍDICA E ELEMENTOS CIRCUNSTANCIAIS.....	56
A.1) PODER DIRETIVO, DE COMANDO OU ORGANIZATIVO.....	61
A.2) PODER REGULAMENTAR.....	71
A.3) PODER FISCALIZATÓRIO OU DE CONTROLE.....	73
A.4) PODER DISCIPLINAR.....	91
B) PESSOALIDADE.....	94
C) ONEROSIDADE.....	99
D) HABITUALIDADE OU NÃO EVENTUALIDADE.....	105
IX - O DIREITO DO TRABALHO EM EVOLUÇÃO.....	106



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

X - DO DANO MORAL COLETIVO – QUANTUM INDENIZATÓRIO	133
XI - DA TUTELA INIBITÓRIA	140
3 - DOS PEDIDOS.....	143
4 - DA ABRANGÊNCIA TERRITORIAL DA SENTENÇA DE MÉRITO	144
5 - REQUERIMENTOS FINAIS.....	146

1 - DOS FUNDAMENTOS FÁTICOS

Em abril de 2016, o Ministério Público do Trabalho recebeu denúncia formulada pela Associação dos Motoristas Autônomos de Aplicativos (“AMAA”) relatando, em síntese, que

(...) (1) motoristas trabalham 09 horas apenas para viabilizar a própria refeição, alguns nem comem para conseguir levar o sustento para casa; (2) 70% trabalham mais de 16 horas para levar o sustento para casa, outros exaustos dormem no carro por impossibilidade física de retornar; (3) os motoristas são coagidos a fornecer cortesias sob a ameaça da pontuação e risco de ser eliminados do trabalho; (4) quem paga o pedágio de retorno das viagens de maneira forçada é o motorista; (5) a Uber não remunera a depreciação do capital, nem a mão de obra do trabalhador de forma justa e utiliza este fator para destruir a outra categoria de trabalhadores; e (6) o período que o motorista aguarda chamados não é considerado como tempo de trabalho que deva ser remunerado pela Uber (...). (**doc. 01**)

Diante da gravidade da denúncia, o MPT instaurou o Inquérito Civil nº 003255.2016.02.000/3 por meio da publicação da Portaria n.º 639.2016, de 03 de junho de 2016 e determinou a notificação da ré (**doc. 02**).

A ré apresentou manifestação refutando os fatos denunciados (**doc. 03**).

Ato contínuo, realizou-se audiência administrativa com o presidente da associação denunciante, o Sr. Paulo Acras, sendo informado que



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 o presidente da Associação dos Motoristas Autônomos de Aplicativos; que essa associação encontra-se em fase de registro; que a associação foi criada no mês de março deste ano; que trabalhou durante 6 (seis) meses para o UBER, especificamente de outubro de 2015 até maio de 2016; que o primeiro contato com a empresa investigada ocorreu na sua sede que estava localizada na Avenida Paulista, esquina com a Rua Pamplona; que participou, juntamente com outros candidatos ao posto de motorista, de um processo seletivo, composto por treinamentos e entrevistas com psicólogo, em que foram avaliadas capacidades técnicas e psicológicas dos motoristas; que também fez parte do processo seletivo a avaliação do veículo de propriedade do depoente, ressaltando que na época o veículo tinha que ser no mínimo de 2008; que o depoente possuía uma PAJERO TR4; que outra condição era o motorista possuir um smartphone que possibilitasse baixar o aplicativo; que no dia seguinte foi comunicada a autorização de acesso ao sistema, que significava a aprovação do depoente para prestar serviços para o UBER; que o sistema do aplicativo é habilitado pelo UBER; que o UBER disponibiliza, pelo aplicativo, um contrato com os dizeres 'concordo' ou 'não concordo'; que o motorista somente terá acesso ao aplicativo se concordar com o contrato nos exatos termos propostos pelo UBER; que dentre as cláusulas, existe uma cláusula prevendo que o pagamento da corrida será feito pelo cliente ao UBER (somente por cartão de crédito) e que o repasse do UBER para o motorista será realizado semanalmente, descontando-se o percentual de 25% a 30% do valor bruto (valor cobrado de todas as corridas); que a referida remuneração é realizada com base na tabela de preços previamente definida pelo UBER; que no treinamento efetuado o depoente foi orientado com relação a diversos aspectos: forma de tratar o cliente, vestimenta a ser utilizada (roupa social), fornecimento de água para o cliente, pelo motorista, de bala, pagamento de pedágio, também pelo motorista; que essa orientação tem por objetivo a avaliação dos motoristas, feita pelos clientes, por meio de estrelas, no próprio aplicativo; que dessa forma, entende o depoente, existe um controle por parte da empresa, do desempenho dos motoristas; que, conforme documentos juntados nestes autos, os motoristas recebem mensagens diárias do UBER cobrando metas, horários de trabalho, dentre outros aspectos; que o depoente tinha a obrigação de atender os passageiros; que durante o trabalho podem ocorrer duas situações: a primeira, em que o motorista não aceita a corrida, e a segunda, em que aceita a corrida e posteriormente cancela; que nas duas hipóteses o UBER encaminha mensagens para os motoristas e que, não obstante, algumas mensagens refiram-se à possibilidade de o motorista desligar o seu aplicativo para não receber mais chamadas, se isso ocorre com frequência, são aplicadas penalidades aos motoristas; que essas penalidades podem consistir em: paralisação de algumas horas até alguns dias sem conseguir ligar o aplicativo; que quando o motorista fica paralisado alguns dias há a orientação de que deverá fazer um curso de reciclagem online, então, na verdade, os motoristas quase não tem liberdade para trabalhar e são controlados o tempo todo pelo UBER; que mesmo se o motorista decide não trabalhar em determinado dia, como, por exemplo, no domingo, recebe mensagens dizendo: "EXCELENTE demanda em SP hoje! Domingo é um dos melhores dias! Aproveite que o trânsito está ótimo!"; ressalta ainda o depoente que as mensagens são enviadas nos mais diversos horários, conforme comprovam documentos juntados neste IC; que além das mensagens recebidas pelo aplicativo também recebia mensagens por e-mail e por SMS; que o controle realizado não somente é diário ou momentâneo, mas também semanal; que a cobrança por produtividade é sistemática e acima do suportável; que a empresa publica anúncios para atrair motoristas, dizendo que eles podem ganhar até R\$ 7.000,00 por mês; que está ocorrendo endividamento dos motoristas que, atraídos pelas promessas de bons rendimentos, acabam fazendo financiamentos e até locação de veículos para trabalhar como motorista do UBER; que existe, inclusive, um



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

balcão da empresa LOCALIZA nas dependências do UBER, situado na Barra Funda; que sabe que a empresa LOCALIZA realiza contrato de locações para os motoristas, em condições especiais de tarifa, exigindo, no entanto, o prazo de 24 meses de locação; que o UBER estimula os motoristas com premiações, oferecendo, por exemplo, pelo volume de corridas, valores atrativos e multiplicadores do faturamento (aumentando os valores por corrida repassados ao motorista), colocando algumas condições, conforme item 16 da manifestação; que outro exemplo seria indicar novos motoristas também com condicionantes, conforme documentos carreados aos autos; que no decorrer do trabalho prestado pelos motoristas, imotivadamente encerram os contratos com os motoristas, de modo que o aplicativo não funcione mais; que após tentativas do motorista em saber os motivos que ensejaram seu desligamento, não teve sucesso, tendo em vista que não há possibilidade de contato com qualquer empregado ou membro da empresa, de sorte que nos balcões de atendimento os funcionários que lá se encontram se dizem terceirizados e que não podem atender à solicitação do motorista desligado; que há um único número para contato de emergência e que o motorista é alertado de que caso não se trate efetivamente de uma emergência, o motorista será excluído; que, como pode se observar nas provas juntadas, há inúmeros casos de contato por e-mail e que as respostas são evasivas e não atendem às solicitações; que o depoente percebeu que nos primeiros meses teve que trabalhar menos horas para receber determinadas quantias e na medida em que o tempo ia passando, tinha que trabalhar cada vez mais para receber a mesma quantia ou quantias inferiores às auferidas anteriormente; que o depoente não sabe dizer o sistema utilizado pela UBER, mas o fato é que muitos motoristas se animam no começo do trabalho e depois percebem que tem que multiplicar as horas de trabalho para conseguir receber alguma coisa; que os custos com os veículos são todos suportados pelos motoristas; que o depoente chegou a fazer um estudo desses custos, chegando a conclusão de que os valores suportados pelos motoristas não são os mesmos da tabela apresentada pelo UBER, ou seja, há uma defasagem importante entre os custos e a remuneração efetiva”.
(doc. 04)

Em 01 de setembro de 2016, foi carreado aos autos do inquérito civil nova denúncia, inicialmente apresentada ao Ministério Público Federal de São Paulo. Relatou-se, em síntese, que haveria relação de emprego entre os motoristas e a UBER, sendo-lhes, entretanto, sonegados os direitos iminentes do vínculo empregatício, ao argumento de que tais trabalhadores seriam autônomos **(doc. 05)**.

Notificada, a empresa ré novamente impugnou os fatos representados, informou que estaria impossibilitada de fornecer informações sobre os motoristas vinculados à plataforma diante das previsões legais contidas na Lei Federal nº 12.965/14 (Marco Civil da Internet) e juntou informações sobre o funcionamento da plataforma e os “termos e condições gerais dos serviços de intermediação digital” (atualizado em 01 de junho de 2016), aplicável à época **(doc. 06)**.



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

Analisada a documentação colacionada aos autos do procedimento investigatório, notificou-se novamente a UBER, dessa vez para apresentar (a) relação de todos os motoristas cadastrados que estavam em operação, em sua base digital, com a qualificação pessoal, filiação e endereço; (b) média diária dos motoristas desligados e aceitos pelo aplicativo da UBER; e (c) o número dos motoristas que foram desligados pelo sistema de aplicativos. No entanto, novamente negou apresentar a documentação requisitada reiterando o argumento de que o fornecimento dos dados solicitados violaria a Lei Federal nº 12.965/14 (**doc. 07**).

Ante a negativa, foram realizadas outras diligências a fim de verificar a procedência dos fatos denunciados.

Em maio de 2017, foi juntado relatório de fiscalização realizada pela Superintendência Regional do Trabalho e Emprego de São Paulo concluindo que a ré prestava serviços de táxi/transporte com motoristas particulares, sem o devido registro em CTPS (**doc. 08**).

Em seguida, foi colacionado ao inquérito civil o Relatório Conclusivo do Grupo de Estudos “GE UBER” do Ministério Público do Trabalho. Segue trecho da conclusão apresentada (**doc. 09**):

(...)

De todo o exposto, em respeito à vedação do retrocesso social, conclui-se este estudo afirmando-se que as novas relações que vêm ocorrendo através das empresas de intermediação por aplicativos, apesar de peculiares, **atraem a plena aplicabilidade das normas de proteção ao trabalho subordinado, autorizando o reconhecimento de vínculos empregatícios entre os trabalhadores e as empresas intermediadoras.**

Reforça-se, por fim, que, diante da evidente lesão em larga escala e da possibilidade de extensão do modelo empresarial para outras atividades econômicas, exige-se a atuação do Ministério Público do Trabalho.

(...) (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

Em junho de 2017, foram colhidos depoimentos de 3 (três) motoristas que prestaram serviços de transporte por meio da plataforma fornecida pela ré (**docs. 10 e 11**), **os quais, em conjunto com os demais depoimentos colhidos ao longo da persecução, serão explorados nos capítulos seguintes.**

Em seguida, foram colhidos outros 2 (dois) depoimentos de motoristas vinculados ao app da ré (**doc. 12**) e de 3 (três) ex-empregados da UBER (**doc. 13**).

Após a oitiva dos trabalhadores em questão, com fulcro no art. 8º, II e IV, da Lei Complementar n.º 75/93, e art. 8º, §1º, da Lei n.º 7.347/85, o Autor expediu notificação requisitória a fim de que a ré apresentasse os seguintes documentos (**doc. 14**):

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 UBER, 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 a todo o ano de 2017, em âmbito nacional, o histórico de transações (viagens), com as seguintes 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), data do 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, identificação do motorista (em conexão com o conjunto 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 tenha sido descadastrado, identificação do motorista (em conexão com o conjunto de dados indicado no item 1) e identificação da data e motivo do descadastramento.

Entretanto, novamente a ré se recusou a apresentar as informações requisitadas (**doc. 15**).



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

Ante a nova negativa manifestada, designou-se audiência com os representantes da UBER para o dia 15 de agosto de 2018. Na oportunidade, os representantes da ré esclareceram que (**doc. 16**):

[O cadastramento] pode ocorrer de 3 (três) formas: pelo aplicativo, pelo site ou mediante visita a um centro de atendimento; que o centro de atendimento em São Paulo fica na Barra Funda; que o outro centro fica no Morumbi. Que a UBER possui 1.100 empregados no Brasil e em São Paulo aproximadamente 750 empregados. Que trabalham em diversas áreas, como por exemplo marketing, engenharia de produtos, administração, relações públicas, jurídico e que a maior parte encontra-se dentro da engenharia de produtos. Que o cadastramento ocorre mediante o preenchimento de dados pessoais, vinculando uma conta de email e uma senha própria, anexando os documentos que são CRLV e CNH. Que pode se cadastrar tanto pessoa física como pessoa jurídica. Que deve constar na CNH a observação de que o motorista exerce atividade remunerada. Que o veículo pode ser próprio, locado ou de terceiros e pode, inclusive, ser compartilhado por mais de um motorista.

Destacou-se que não há treinamento, entrevistas ou contato pessoal entre o motorista e a UBER. Que o comparecimento na empresa ocorre principalmente no caso de pessoas mais velhas que precisam tirar dúvidas de como encaminhar o cadastramento; que então é prestado um auxílio. Que no início existiam palestras e exibição de vídeos que estavam disponíveis a qualquer pessoa interessada em conhecer a plataforma. Que há também no Youtube alguns vídeos sobre o funcionamento da plataforma, sendo que alguns deles foram produzidos pela empresa UBER e outros não.

Que cadastrados na UBER são atualmente 500.000 motoristas no Brasil. Que não possui, neste momento, o número exato de motoristas cadastrados em São Paulo. Que muito provavelmente, nesse universo de 500.000 motoristas, estejam cadastrados motoristas que prestam serviços a outras plataformas, inclusive simultaneamente.

Que a UBER não tem a informação de quantos motoristas estão ativos na plataforma; que pode ocorrer o descadastramento de motoristas por parte da plataforma por violação dos termos de uso; que o usuário (passageiro) da plataforma também pode ser descadastrado; que uma das hipóteses de violação dos termos de uso é receber avaliação inferior a média local, considerando-se para tanto as suas últimas 500 (quinhentas) corridas avaliadas; considera-se como local a cidade; que não é obrigatória nem avaliação do motorista nem a do passageiro; que a ausência de avaliação de qualquer uma das partes não prejudique nem beneficie os não avaliados; que a avaliação é sigilosa tanto para o motorista quanto para o passageiro; que a hipótese mais recorrente para o descadastramento é a fraude; que os usuários são avaliados pelos motoristas; que os motoristas são avaliados pelos passageiros; que os motoristas podem continuar cadastrados sem estarem ativos e retornar a atividade; que por inatividade não há descadastramento; que não há punição por inatividade.

Que a distribuição de corridas é feita por proximidade: aquele motorista que estiver online recebe a corrida daquele usuário (passageiro) que estiver mais próximo a ele; que a distribuição das corridas é feita automaticamente; que para aceitar a corrida, o motorista precisa de um ato que consiste em "rolar a barrinha", que é o próprio



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

aceite; que se o motorista não fizer nada, o sistema automaticamente presume que aquilo é um "não aceite" da corrida e então ela é redirecionada para outro motorista; que não existe o redirecionamento de corrida aos motoristas que não estiverem online; que o motorista pode ficar online ou offline quantas vezes quiser e que, caso fique online e não aceite diversas corridas, o sistema fica automaticamente offline e então o motorista tem que, caso deseje receber novas corridas, novamente ficar online; que não há punições para os motoristas que recusem corridas; que é um método de proteção do sistema; que não há nenhum tipo de bloqueio dos motoristas que estão online; que o que pode ocorrer é uma falha técnica ou não haver usuários perto do motorista; que muitas vezes os celulares dos motoristas são muito antigos ou possuem internet muito lenta, o que pode dificultar o acesso a plataforma; que o fato do motorista ficar utilizar a plataforma, não interfere na distribuição de corridas, a qual é feita com base apenas na proximidade do usuário; que o motorista, mesmo após aceitar a corrida, pode cancelá-la e isso não acarreta nenhuma punição, desde que não se trate de fraude.

Foi indagado como é calculado o preço da corrida. Que a base é feita com fulcro no tempo e distância, funcionando semelhante a um aplicativo como waze que leva em consideração a melhor rota no menor tempo, mas quem decide a rota é o motorista e o passageiro e que não há qualquer interferência da UBER na rota.

Foi indagado qual o percentual cobrado pela UBER de cada corrida. Que depende da categoria: Uber X e Select, o percentual é de 25%; e, na categoria Uber Black, o percentual é de 20%; que na categoria Uber Pool, o percentual é variável de acordo com o compartilhamento, de 10% a 30%; que atualmente o valor aparece fixo para o usuário; que o motorista, na categoria Uber Pool, não sabe de antemão quanto vai receber; que antes de aceitar a corrida, o motorista sabe o tempo que o usuário está distante dele; que, ao aceitar a corrida, entra uma nova tela para o motorista onde vai conhecer o usuário e o local de partida; que o aplicativo traz um extrato com todas as viagens realizadas pelo motorista; que esse extrato é em tempo real; que no extrato aparece o valor que o motorista vai receber, já descontado o percentual da UBER; que antes de aceitar a corrida, o motorista não tem como saber o valor que receberá por ela; que acredita que o motorista consegue ver a avaliação do passageiro no momento em que ele aceita a corrida; que caso não seja nesse período do aceite, será na tela em que aparece a corrida; que, quanto a forma de pagamento pelo usuário, é o usuário quem escolhe livremente, podendo o pagamento ocorrer em dinheiro, cartão de crédito ou de débito.

Quanto ao pagamento do motorista foram feitas algumas indagações. Foi respondido que os pagamentos em dinheiro são realizados em tempo real pelo usuário; que os pagamentos mediante cartão de crédito ou débito são feitos na forma de repasses semanais a uma conta indicada diretamente pelo motorista parceiro, fazendo-se as compensações das taxas devidas a UBER e também dos valores recebidos em dinheiro; que o aplicativo possibilita que o repasse de valores seja feito no mesmo dia.

Quanto à bonificação, foi dito que a UBER não realiza campanhas de bonificação que reverta ao motorista; que existe campanhas de marketing, principalmente nas hipóteses de eventos e datas festivas em que há grande demanda; que nesses casos são enviados e-mails, SMSs (desde que autorizado pelo motorista) ou mensagens pelo próprio aplicativo; que a UBER realiza também campanhas de marketing com outras empresas que fornecem, por exemplo, balas, sorvete; melhor esclarecendo, que se trata de uma campanha convidando a participação dos motoristas para que possam oferecer esses produtos aos usuários; que se trata de uma faculdade dos motoristas.



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

Quanto aos produtos oferecidos, como água e bala, foram feitas algumas indagações. Foi dito que o oferecimento desses produtos é de iniciativa do próprio motorista, não havendo nenhuma recomendação ou determinação da UBER nesse sentido; que pode acontecer de uma determinada campanha a UBER abrir mão de parte de seu percentual em prol dos motoristas, por exemplo, em época de Natal.

Com relação ao cálculo da viagem, realizado pela UBER, foi dito que os valores cobrados dos usuários podem ter multiplicadores para equilibrar a demanda entre usuário e motorista, como, por exemplo, nas hipóteses de chuva forte com alagamento.

Foi esclarecido ainda que o motorista pode estar vinculado a conta de outro motorista chamado de motorista principal a quem são direcionados os repasses das viagens pagas por meio de cartão; que o acerto dos valores é feito entre os motoristas vinculados aquela conta.

Não obstante no depoimento os representantes da Uber tenham informado que o número de cadastrados é de 500.000 (informação prestada no ano de 2018) motoristas, a planilha excel de cadastrados, obtida judicialmente, mostra 773.828 cadastrados (dados do ano de 2017).

Diante da documentação requisitada em audiência, a Uber carrou aos autos do Inquérito Civil esclarecimentos complementares sobre as viagens realizadas por motoristas, incluindo prints da tela da plataforma demonstrando todo o processo de conexão ao app até a conclusão da viagem pelo motorista (**doc. 17**).

Ato contínuo, com vistas a contribuir com a conclusão acerca da existência de vínculo empregatício entre motoristas e a UBER, e em razão da negativa da empresa em apresentar a documentação pertinente aos motoristas cadastrados e descadastrados na plataforma e respectivos históricos de transações, o MPT ajuizou ação de produção antecipada de provas, distribuída perante a 71ª Vara do Trabalho e autuada sob o n. 1001533-49.2018.5.02.0071 (**doc. 18**).

O MPT requereu a condenação da UBER para que fosse compelida a apresentar as seguintes informações e documentos:



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. CADASTRO DE MOTORISTAS. Relação de todos os motoristas cadastrados, ativos e inativos, em todo o território nacional, a incluir identificação (número de identificação no UBER, 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 a todo o ano de 2017, em âmbito nacional, o histórico de transações (viagens), com as seguintes 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), data do 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, identificação do motorista (em conexão com o conjunto 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 tenha sido descadastrado, identificação do motorista (em conexão com o conjunto de dados indicado no item 1) e identificação da data e motivo do descadastramento.

No entanto, conquanto a ré tenha alegado durante a persecução que não poderia apresentar as informações requisitadas, pois não havia autorização judicial, a ação de produção antecipada de provas continua em andamento em razão da interposição de agravo de instrumento em recurso de revista junto ao Colendo Tribunal Superior do Trabalho.

Destaca-se que, inicialmente, o Juízo da 71ª Vara do Trabalho de São Paulo deferiu o pleito do MPT, mas a UBER impetrou mandado de segurança (MS 1001945-62.2019.5.02.0000), sendo concedida liminar que limitou a obrigação da empresa ao fornecimento da relação de motoristas cadastrados e descadastrados na plataforma no ano de 2017, contendo apenas o nome completo, o ID e a data de cadastramento e descadastramento dos motoristas na plataforma.

Em razão do tamanho dos arquivos e quantidade de documentos relacionados apenas ao número de motoristas cadastrados e descadastrados na plataforma, o Autor



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

junta, ao final dessa petição inicial, apenas a relação de motoristas descadastrados em 2017 diante de sua relevância, conforme será demonstrado oportunamente (**doc. 42**).

Voltando ao mandado de segurança mencionado, posteriormente ele foi extinto por perda superveniente do objeto diante de decisão proferida nos autos principais, que julgou extinto o feito sem resolução do mérito em razão da apresentação da relação supramencionada por força da decisão proferida no *writ* (**doc. 19**).

Da decisão que julgou extinto o feito, foi interposto recurso ordinário perante o E. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região que deu parcial provimento ao recurso do MPT no seguinte sentido (**doc. 20**):

(...)

ACORDAM os Magistrados da 12ª Turma do Egrégio Tribunal Regional do Trabalho da Segunda Região em: CONHECER dos recursos interpostos nos autos e, no mérito, **DAR-LHES PARCIAL PROVIMENTO**.

a) Ao recurso do autor para determinar à ré que no prazo de 90 dias, a contar do trânsito em julgado e mediante intimação para tanto, apresente as informações e documentos nos estritos termos solicitados pelo Ministério Público do Trabalho nos itens 2 e 3, de fls. 17/18, no formato requerido, ou outro formato que atenda a mesma finalidade, relativamente aos três primeiros meses de 2017, sob pena de multa diária de R\$ 5.000,00, limitada a 30 dias.

(...)

b) Ao recurso adesivo da ré para homologar a prova produzida envolvendo os itens 1 e 4, do rol de pedidos, julgando o feito extinto com resolução de mérito em relação aos aludidos pleitos, conforme o art. 487, III, "a", do CPC/2015.

Contra a decisão a UBER interpôs recurso de revista que teve seu seguimento negado, razão pela qual interpôs agravo de instrumento que se encontra pendente de apreciação perante o Colendo Tribunal Superior do Trabalho (**doc. 21**).

Assim, considerando que o recurso da empresa se encontra pendente de análise e que até o presente momento não houve a apresentação das informações e documentos constantes dos itens 2 e 3 da ação de produção antecipada de provas em comento (“2. Histórico de transações” e “3. Histórico do cadastro”), o Autor retomou as investigações



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 produção e obtenção de outras peças de informação com vistas a comprovar a existência de vínculo de emprego entre a ré e os motoristas vinculados a sua plataforma.

Paralelamente à tramitação da ação de produção antecipada de provas em comento, foram carreadas aos autos do Inquérito Civil n. 003255.2016.02.000/3 peças de informação de outra investigação contra a ré que tramitava junto à Procuradoria Regional do Trabalho da 1ª Região (Inquérito Civil n. 001417.2016.01.000/6), autuada perante a Procuradoria Regional do Trabalho da 2ª Região sob o número 004843.2019.02.000/3 (**doc. 22**).

No bojo daquela investigação foram colhidos 5 (cinco) depoimentos de ex-empregados da ré (**docs. 23 e 24**), os quais serão oportunamente explorados nos capítulos seguintes.

Nesse ínterim, também sobreveio a declaração de pandemia ocasionada pelo novo coronavírus Sars-CoV-2 (Covid-19), motivo pelo qual a atuação do MPT voltou-se para medidas implementadas pelas plataformas de serviços de entregas e transporte de passageiros com o escopo de garantir condições mínimas de saúde e segurança aos trabalhadores durante o período (**doc. 25**).

Adotadas as providências necessárias no contexto da pandemia, retomou-se o curso da investigação, a despeito da outrora mencionada ação de produção antecipada de provas continuasse pendente de análise.

Em maio e junho de 2021 foram colhidos outros 7 (sete) depoimentos de motoristas vinculados ao app da ré (**docs. 26 a 31**).

Paralelamente à oitiva de trabalhadores durante o mês de junho de 2021, foi colacionado aos autos da investigação outro procedimento que tramitou perante a Procuradoria do Trabalho no Município de São Bernardo do Campo/SP (Notícia de Fato



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

n. 000373.2021.02.001/0) em que foram colhidos depoimentos de 3 (três) motoristas vinculados à plataforma da ré (**doc. 32**).

Ato contínuo foram colhidos depoimentos de 2 (dois) ex-empregados da UBER (**docs. 33 e 34**).

Em 08 de julho de 2021, após notificada, a UBER colacionou aos autos do inquérito civil cópia atualizada dos “*Termos e condições gerais dos serviços de intermediação digital*”, mas deixou de apresentar relação de empregados que exercem funções relacionadas à tecnologia da informação sob o fundamento de que “*(...) esses profissionais, responsáveis pela operação da plataforma, estão atualmente alocados nos Estados Unidos e na Índia, sendo que no Brasil encontra-se apenas o time de engenharia responsável globalmente pelas ferramentas de segurança da plataforma, os quais não são enquadrados como profissionais de TI*”, acostando aos autos, em 22 de julho, “*relação dos atuais empregados do time de engenharia responsável globalmente pelas ferramentas de segurança da plataforma (trabalhadores brasileiros)*” (**doc. 35**).

Com base nas informações prestadas pela ré foram colhidos depoimentos de outros 3 (três) empregados da empresa que trabalham com ferramentas de segurança da plataforma (**docs. 36 e 37**).

Colhidos os depoimentos em questão, notificou-se novamente a ré para que esclarecesse questão relacionada à vigência de todos os termos e condições aplicáveis aos contratos celebrados com os motoristas vinculados à plataforma. Em resposta, a UBER informou que

(...)

(i) O documento “Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital” (datado de 1 de junho de 2016) se refere a uma versão desatualizada do instrumento denominado “Termos e Condições Gerais dos Serviços de Tecnologia” (datado de 16 de abril de 2020 e juntado pela Uber em 8.7.2021).



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

(ii) O documento “Termos e Condições Gerais dos Serviços de Tecnologia” representa uma atualização do documento anterior, que não está mais vigente. A Uber esclarece que, sempre que o instrumento é atualizado, os anteriores deixam de valer e a nova minuta, com as alterações, é enviada aos motoristas parceiros pelo aplicativo para que tomem conhecimento da nova redação. A Uber ressalta que os motoristas parceiros não conseguem realizar viagens antes de confirmarem que receberam, leram e concordam com os “Termos e Condições Gerais dos Serviços de Tecnologia” (incluindo suas atualizações).

(iii) Os “Termos e Condições Gerais dos Serviços de Tecnologia” vigentes que atualmente regem e regulam a relação entre a Uber e os motoristas parceiros em território nacional estão contidos na versão datada de 16 de abril de 2020 e juntada pela Uber em 8.7.2021.

(...) (doc. 38).

Diante de todos os fatos demonstrados nas peças de informação constantes dos autos do Inquérito Civil n. 003255.2016.02.000/3 aqui relatadas, restou clara a certeza do Parquet acerca da efetiva existência de vínculo empregatício entre os trabalhadores motoristas vinculados à plataforma e a empresa ré UBER DO BRASIL, justificando-se, portanto, a propositura dessa ação civil pública, tendo em vista a vedação do retrocesso social e a evidente lesão em larga escala suportada por todos os trabalhadores em comento, conforme será demonstrado a seguir.

2 - DOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS

I - DA LEGITIMIDADE ATIVA DO MPT E DA COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO

A Constituição da República de 1988 dispõe em seu artigo 127, *in verbis*:

Art. 127. O Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis.

Por seu turno, o art. 129, III, da Constituição Federal estabelece que:



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

Art. 129. São funções institucionais do Ministério Público: III - promover o inquérito civil e a ação civil pública, para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos;

Do mesmo modo, o artigo 83, I e III, da Lei Complementar n. 75/1993 estabelece que:

Art. 83. Compete ao Ministério Público do Trabalho o exercício das seguintes atribuições junto aos órgãos da Justiça do Trabalho:

I - promover as ações que lhe sejam atribuídas pela Constituição Federal e pelas leis trabalhistas;

(...)

III - promover a ação civil pública no âmbito da Justiça do Trabalho, para defesa de interesses coletivos, quando desrespeitados os direitos sociais constitucionalmente garantidos; (...)

Ao deixar de reconhecer o vínculo empregatício com trabalhadores a ré precariza as relações de trabalho, causando prejuízo manifesto ao interesse da coletividade e da sociedade em geral, pois visa unicamente fraudar as relações de trabalho e o regime geral de emprego.

As condutas ilícitas que serão narradas repercutem sobre toda a coletividade por aviltar os valores sociais do trabalho e a dignidade da pessoa humana dos trabalhadores, acarretando, assim, lesão a direitos metaindividuais trabalhistas, atraindo, portanto, a atuação do Ministério Público do Trabalho. Esse é o entendimento do Colendo Tribunal Superior do Trabalho:

AGRAVO INTERNO EM RECURSO DE REVISTA. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. LEGITIMIDADE ATIVA DO MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO. DIREITOS INDIVIDUAIS HOMOGÊNEOS. É entendimento assente no âmbito desta Corte Superior, inclusive encampando posicionamento adotado pelo STF - a exemplo do RE-126.231-3, publicado no DJ em 29/6/2001 -, o de que o Ministério Público do Trabalho tem legitimidade para ajuizar Ação Civil Pública que vise tutelar direito individual homogêneo. Exegese dos arts. 127, caput, e 129, III, da CF/88 e 6.º, VII, e 83, III, da LC n.º 75/93. Direitos individuais homogêneos são todos aqueles que estão íntima e diretamente vinculados à esfera jurídica de pessoas facilmente identificáveis, de natureza divisível e decorrentes de uma realidade fática comum. Efetivamente são seus titulares ou destinatários pessoas que estão ligadas por laços comuns com o agente causador da sua ameaça ou lesão, e que, por isso mesmo, atingidos em sua esfera



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 patrimonial e/ou moral, podem, individual ou coletivamente, postular sua reparação em juízo. In casu, o Juízo a quo concluiu pela ilegitimidade ativa do MPT, sob o fundamento de que a pretensão de reconhecimento da ilicitude da terceirização "constitui direito heterogêneo, uma vez que depende de prova individual de cada trabalhador no que se refere ao início da prestação dos serviços, bem como o reconhecimento dos elementos fático-probatórios que configuram a relação de emprego". E, no que concerne às horas extras, registrou que "a pretensão demanda prova individualizada em relação a cada um dos trabalhadores, sem possibilidade de reconhecimento por sentença genérica". **Como se vê, os pedidos formulados têm origem comum, qual seja, a existência de suposta fraude na contratação, bem como o desrespeito generalizado do cumprimento de normas trabalhistas, notadamente o direito à percepção de horas extras por labor superior à jornada contratual. Registre-se que a discussão acerca da licitude ou não das contratações perpetradas é questão de mérito, sendo irrelevante para fim de definição da legitimidade ativa do Parquet.** Assim, com base em tais premissas fático-jurídicas, não há reparos a se fazer na decisão Agravada que, com respaldo no art. 83, III, da LC n.º 75/93, conheceu e proveu o Recurso de Revista do Ministério Público do Trabalho para **declarar sua legitimidade ativa para o ajuizamento da presente Ação Civil Pública.** Precedentes. Agravo conhecido e não provido.

(TST, Ag-RR-24053-44.2014.5.24.0072, 1ª Turma, Relator Ministro Luiz Jose Dezena da Silva, DEJT 30/08/2021, sem grifos no original)

Também indiscutível a competência da Justiça do Trabalho, nos termos do artigo 114, inciso I, da Constituição Federal:

Art. 114. Compete à Justiça do Trabalho processar e julgar:

I - as ações oriundas da relação de trabalho, abrangidos os entes de direito público externo e da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; (...)

Não remanescem dúvidas de que a matéria discutida se refere à **existência de vínculo empregatício** em detrimento da suposta alegação da ré de atuação dos trabalhadores como autônomos, evidenciando a competência material da Justiça do Trabalho para processamento e julgamento do feito.

Ademais, tendo em vista tratar-se de caso envolvendo danos de âmbito nacional, competente para a presente ação civil pública qualquer uma das varas do trabalho das sedes dos Tribunais Regionais do Trabalho, razão pela qual a presente demanda é proposta perante o Fórum Trabalhista Ruy Barbosa, inteligência do artigo 93, II, do Código de Defesa do Consumidor combinado com Orientação Jurisprudencial n. 130,



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

item III, da Subseção II Especializada em Dissídios Individuais do Tribunal Superior do Trabalho.

Demonstradas, portanto, a legitimidade do MPT para o ajuizamento da presente ação e a competência da Justiça do Trabalho para processar e julgar a demanda.

II – 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).

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



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

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 em atividade de interesse público e caráter essencial é a assimetria de informações. O consumidor não tem acesso às informações necessárias para fazer as 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



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

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.

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



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

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.

III - O TRABALHO VIA APLICATIVO

A UBER se autodeclara uma empresa que opera uma plataforma digital de agenciamento e intermediação de serviços de transporte de passageiros. Através de seu aplicativo, os clientes da UBER contratam o serviço de transporte de passageiros de um ponto no espaço a outro. A UBER lança a oferta do serviço de transporte de passageiros por meio da indicação de motoristas cadastrados em seu aplicativo (teoricamente aos que estão mais próximos do ponto de partida do cliente); aquele motorista que aceitar a proposta de corrida em primeiro lugar presta o serviço e recebe o valor correspondente. Essa dinâmica do trabalho via aplicativo de transporte de passageiros é, em seus contornos básicos, muito semelhante a outras plataformas digitais concorrentes, tais como a 99, 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 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 realizá-lo. Em síntese, as partes divergem sobre o correto enquadramento jurídico dos motoristas vinculados ao aplicativo da UBER. O MPT



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

entende que tais motoristas mantêm relação jurídica de emprego. A UBER entende que tais motoristas mantêm relação jurídica autônoma.

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

A tese da UBER para afastar a relação de emprego ou trabalho com seus entregadores/motoristas apoia-se em 3 pilares (**doc. 06**):

- (i) a UBER é uma empresa de tecnologia que desenvolveu um aplicativo digital que conecta o Usuário em busca do serviço de transporte individual privado e o motorista interessado, denominado de Parceiro, em prestar os serviços de transporte e/ou logística;
- (ii) a relação existente entre os motoristas e a UBER é de consumo e não de trabalho;
- (iii) há notória autonomia e ausência de subordinação jurídica entre os motoristas e a UBER;

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 UBER foram separados em dois tópicos específicos.

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



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 tempos de crise econômica e de desemprego estrutural, manter a 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.

IV - O USO DA TECNOLOGIA COMO FERRAMENTA PARA A PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

A UBER se diz uma empresa de intermediação e agenciamento de serviços, dentre outras atividades. Assim descreve, formalmente, seu objeto social: (a) licenciamento de direito de acesso e uso de programas de computação; (b) disponibilização a sociedades afiliadas de serviços de suporte e marketing; (c) prestação



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 serviços administrativos, financeiros técnicos e de gestão para terceiros; (d) intermediação de serviços sob demanda, por meio de plataforma tecnológica digital; e (e) realização de quaisquer outros atos que, direta ou indiretamente, levem à concretização dos objetos acima mencionados, no seu mais amplo sentido. (**doc. 06**).

O Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica – CNPJ da empresa informa, também, como atividade principal, “Atividades de intermediação e agenciamento de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários” (doc. 01-A).

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 copiadores, a UBER requereu o registro de sua marca como empresa de transporte nos seguintes termos (**doc. 43**):

Processo de registro de marca



Processo 840466854
Data de depósito 28/03/2013
Datas de prioridade
Data de concessão
Data de vigência
Situação **Aguardando apresentação ou exame de recurso contra o indeferimento**
Marca **UBER**
Natureza Marca de Serviço
Apresentação Nominativa
NCL(10): 39
Titular **UBER TECHNOLOGIES, INC. [US]**
CNPJ ou CPF

Indeferimento de pedido de registro

Data da decisão 21/03/2016
Número da decisão 171206

Como parte do exame de mérito do pedido de registro de marca, foram analisadas a liceidade, a distintividade, a veracidade e a disponibilidade do sinal requerido como marca, inclusive por meio de buscas de anterioridade e do exame de eventuais oposições, manifestação do requerente e demais documentos apresentados.

Concluído o exame, indefere-se o pedido de registro com base nos seguintes fundamentos legais:

A marca reproduz ou imita os seguintes registros de terceiros, sendo, portanto, irregistrável de acordo com o inciso XIX do Art. 124 da LPI: Processo 825791332 (TRANS-UBER).



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

Entretanto, o pedido de registro de sua marca na categoria de empresa de transporte foi indeferido pelo INPI sob o fundamento de que a marca da UBER reproduz ou imita o registro de outras empresas de transporte (TRANS-UBER), o que é vedado pelo art. 124, XIX da Lei 9.279/96. Irresignada, a UBER apresentou recurso a aquele órgão ressaltando sua real atividade e outros argumentos que aqui não interessam (vide **doc. 43**):

ILMO. SR. PRESIDENTE DO INSTITUTO NACIONAL DA PROPRIEDADE INDUSTRIAL – INPI

RECURSO CONTRA O INDEFERIMENTO

PROCESSO N.º 840.466.854
MARCA: UBER (nominativa)
CLASSE: NCL (10) 39
RECORRENTE: UBER TECHNOLOGIES, INC.

UBER TECHNOLOGIES, INC., por seus procuradores infra-assinados, inconformada com a decisão que INDEFERIU o pedido de registro n.º 840.466.854, consoante publicação inserta na RPI n.º 2361 de 05 de abril de 2016, vem à presença desse DD. Instituto Nacional da Propriedade Industrial, nos termos do artigo 212, da Lei de Propriedade Industrial, interpor

RECURSO CONTRA O INDEFERIMENTO

I – PRELIMINAR

Primeiramente, a Recorrente vem requerer a restrição de seus serviços, passando a designar:

“Prestação de serviços de transporte de passageiros e reservas para serviços de transporte de passageiros: transporte de passageiros: organização de viagens.”



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 – UM BREVE HISTÓRICO DA RECORRENTE E SUA LEGITIMIDADE

Inicialmente, cumpre esclarecer que a Recorrente é uma empresa multinacional americana de transporte privado urbano baseado em tecnologia disruptiva em rede, através de um aplicativo E-hailing que oferece um serviço semelhante ao táxi tradicional, conhecido popularmente como serviços de "carona remunerada".

Os produtos que a ora Recorrente visa proteger são "prestação de serviços de transporte de passageiros e reservas para serviços de transporte de passageiros; transporte de passageiros; organização de viagens.".

VIII – DO PEDIDO

Diante de todos os argumentos acima expostos e comprovados, espera a Recorrente ter demonstrado que inexistente razão que justifique o indeferimento ora contestado, razão pela qual requer seja dado provimento ao presente recurso e publicado o **deferimento** do pedido de registro n.º 840.466.854 para a marca nominativa "UBER" na classe 39, nos termos dos artigos, 6º *quinquies da Convenção da União de Paris*.

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 UBER 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 UBER, que a empresa se apresenta ao mundo, apenas formalmente, como uma plataforma de tecnologia de intermediação ou emparelhamento entre a demanda e a oferta de serviço de transporte



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 passageiros (*marketplace*). A UBER 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 seus entregadores ou motoristas previamente cadastrados. No entanto, 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 econômica desenvolvida pela UBER: transporte de passageiros.

Tal estratégia, aliás, é muito comum nas empresas de aplicativo de prestação de serviços 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.

Veja-se o caso da própria UBER em outros países. Para poder operar em cidades que exigem licença administrativa, a UBER adotou o discurso padrão de que se trata apenas de empresa de tecnologia e não realiza o transporte de pessoas. Nada mais enganoso, bastando se atentar ao slogan da empresa: “Tornemos o transporte tão confiável quanto água corrente, em todos os lugares, para todas as pessoas” (tradução literal). Assim, não resta a menor dúvida, que se trata de uma empresa que presta o serviço de transporte individual 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*



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

tecnologicamente sofisticada”¹ e “em nossa opinião, é irreal negar que a Uber está nos negócios como um 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”².

O simples fato de uma empresa se utilizar de um instrumento digital (a plataforma), para realizar as 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.

¹ 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 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”*.

² 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

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.

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 metadata), induzem, produzem e programam a circulação na economia.³ YouTube é uma plataforma de vídeos (tal como uma rede de televisão), o Facebook é uma plataforma de entretenimento, e o Tinder uma plataforma de relacionamentos. O que elas teriam em comum com a ré além da digitalização? Nada. A UBER 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.

O negócio da UBER é demasiadamente óbvio: o TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. Um cliente que clica em um aplicativo para acessar uma plataforma diz comumente “vou pedir um Uber”, “vou pedir um 99”, ao contrário de dizer “vou procurar um entregador ou um motorista pelo intermediário UBER ou 99”. 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.

³ LANGLEY, Paul; LEYSHON, Andrew. Platform capitalism: The intermediation and capitalization 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 entregador ou motorista, mas sim este é designado pela plataforma por meio de seu algoritmo, cujo *design* foi realizado para melhor prestação do serviço de transporte de passageiros.

Além disso, todo o serviço é controlado pela UBER. 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 entregador/motorista; e 2 - empresa com cliente. O entregador/motorista realiza os serviços em nome da UBER, e não por intermédio dela. O cliente não contrata absolutamente nada com o motorista/entregador.

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 entregador/motorista, contratam, em ajustes com distintas naturezas jurídicas, com a UBER.

Olhando sob outra perspectiva, a conclusão é a mesma, no sentido de que a empresa tem atividade de transporte. Com efeito, quando o cliente aciona o aplicativo para contratar, ele o faz para realizar uma viagem, ou seja, para se deslocar de um ponto de origem até o ponto de destino por meio de um veículo conduzido por um motorista. E o aplicativo lhe oferece exatamente isto: o transporte de passageiros.



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 contrato é o resultado de duas vontades: aquela consubstanciada na proposta e a aquela de aceitação da proposta. A proposta, no caso, é de um contrato de transporte, sendo feita pelo aplicativo, que coloca seus serviços na internet. O cliente, ao aceitar a proposta de contrato, fá-lo em relação ao contrato de transporte, já sabendo que ao aceitar terá de pagar o preço fixado pela empresa (aplicativo). Logo, os elementos do contrato de transporte já estão presentes com o aceite pelo cliente: sabe-se o que tem de fazer (transporte), o objeto (viagem/corrida) e o valor do frete (preço). A pessoa física que irá realizar a atividade (materialmente falando) pouco importa para o cliente. Inclusive, ele nem a conhece e não a escolhe. Quem o faz é a empresa (aplicativo), denotando que é ela que exerce e que tem o controle da atividade (de transporte).

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

V - 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.



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 concreto, o empreendimento ou o negócio já foi todo idealizado e constituído e estruturado e estabelecido pela UBER. O prestador de serviço da UBER, **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.

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



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

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 UBER** 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 UBER retoma o controle, o comando e a supervisão do trabalho alheio em todos os seus contornos e aspectos 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 ou as obrigações de meio, o controle do resultado final e a supervisão de todo o processo trabalho alheio.

As provas produzidas no Inquérito Civil Público n. 003255.2016.02.000/3 que tramitou na PRT da 2ª. Região, além daquelas produzidas em Inquérito Civil que tramitou na PRT da 1ª. Região (Inquérito Civil n. 001417.2016.01.000/6, autuado perante a PRT da 2ª Região sob o número 004843.2019.02.000/3) e na PTM de São Bernardo do Campo (Notícia de Fato n. 000373.2021.02.001/0), estes últimos juntados no primeiro inquérito mencionado, bem como a análise dos “Termos de Uso” dos motoristas e da “Política de Privacidade” estabelecidos para os motoristas, atestaram que a UBER exerce o comando sobre o meio, o controle sobre o resultado e a supervisão de todo o processo.



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

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 UBER nos Termos e condições gerais dos serviços de tecnologia (**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 UBER os motoristas devem apresentar documentos pessoais, do veículo e ficha de antecedentes criminais;
 - c) b.1) que ao menos até o ano de 2017 a UBER promovia **palestras presenciais** para os motoristas a fim de orientá-los sobre a forma de uso do aplicativo e regras estabelecidas;
 - b.2) posteriormente, o conteúdo desse treinamento foi transformado em vídeos, que são encaminhados aos motoristas quando do seu cadastro;
 - d) as **contas pessoais** no aplicativo UBER **são intransferíveis**;
 - e) o trabalho deve ser prestado pelo motorista, pessoalmente, sendo vedada a transferência de log-in e senha, a subcontratação ou o repasse do serviço para outro motorista;
 - e.1) a fiscalização da UBER é realizada por meio de *selfies* enviadas pelos motoristas antes de ficarem *online* na 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

comprovando a proibição de transferência de *log-in* e a subcontratação ou repasse para outro motorista;

- f) o aplicativo lança a **proposta de serviço** para os motoristas próximos ao local do ponto de partida do passageiro e realiza a corrida/viagem aquele que a aceitar em primeiro lugar;
- g) na proposta de serviço, antes da aceitação da corrida, não consta o **local** para buscar o passageiro, o trajeto a ser percorrido e o **valor** a ser recebido pelo motorista (confirmar questão do local);
- h) a UBER, 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;
- i) a UBER exerce o **controle de geolocalização** dos motoristas;
- j) o cliente pode **acompanhar** o trajeto do veículo em tempo real através de sua geolocalização;
- k) o pagamento do serviço de transporte é feito somente pelo aplicativo e é vedado ao motorista o oferecimento de descontos;
- l) o motorista **deve** cumprir os protocolos, as orientações e as regras previstas nos Termos de Uso do aplicativo e no Aviso de Privacidade da UBER;
- m) o cliente da UBER **avalia** o serviço prestado pelo motorista após as corridas, através de notas lançadas no aplicativo (avaliação 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

desempenho ou performance);

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

Todas essas conclusões são frutos das provas que integram a presente ação civil pública.



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

VI - DOS TERMOS DE USO E OUTRAS EXIGÊNCIAS INERENTES AO VÍNCULO DE EMPREGO

Foram analisados quatro termos de uso aplicáveis aos motoristas da UBER, dois deles disponibilizados no sítio eletrônico da ré e outros dois juntados aos autos do Inquérito Civil n. 003255.2016.02.000/3:

- 1) **Código da Comunidade Uber** – última revisão em 08/05/2021 (**doc. 39**)⁴;
- 2) **Aviso de Privacidade** – última revisão em 17/06/2021 (**doc. 40**)⁵;
- 3) **Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital** - última revisão datada de 01 de junho de 2021 (**doc. 06**);
- 4) **Termos e Condições Gerais dos Serviços de Tecnologia**, doravante denominado de **Termos atualizados** – última revisão datada de 16/04/2020 – trata-se de **versão atualizada do termo anterior** (**doc. 35**).

Todos os termos demonstram à sociedade que a relação mantida entre a UBER e os motoristas não é de natureza civil, uma vez que estão presentes os elementos fáticos jurídicos caracterizadores da relação de emprego, como veremos a seguir.

Inicialmente, cumpre registrar que os Termos de condições gerais dos serviços, datado de 1 de junho de 2016, destacavam a existência de uma “recomendação” para que o **motorista aguardasse** ao menos 10 (dez) minutos para que o(a) Usuário(a) comparecesse ao local solicitado para a partida.

⁴ Disponível em <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=general-community-guidelines&country=brazil&lang=pt-br>. Acesso em 24/06/2021.

⁵ Disponível em <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?name=privacy-notice&country=brazil&lang=pt-br>. Acesso em 24/06/2021.



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 de condições gerais dos serviços, datado de 1 de junho de 2016 (doc. 06)

2.2. Prestação de Serviços de Transporte.

(...)

Para aumentar o nível de satisfação do(a) Usuário(a) em relação ao aplicativo móvel Uber e em relação aos Serviços de Transporte do(a) Motorista, **recomenda-se que o(a) Motorista espere ao menos 10 (dez) minutos para que o(a) Usuário(a) compareça ao local** solicitado para a partida.

(...) (sem grifos no original)

Apesar da desatualização do termo em questão, alguns dispositivos do “Código da Comunidade Uber”, conforme destacado abaixo, deixam claro que o “feedback” (avaliação) dos usuários é essencial para que a UBER mantenha seus padrões e políticas, além de “recomendar” aos motoristas que sejam pontuais ao iniciar uma viagem, sob pena de ter sua conta suspensa ou desativada a exclusivo critério da UBER⁶, o que desconstitui qualquer alegação de que não haveria controle pela plataforma sobre o tempo que o motorista leva para aguardar passageiros, evidenciando controle gerencial da plataforma sobre o ritmo de trabalho dos trabalhadores.

Código da Comunidade Uber (doc. 39)

Cada cidade tem uma **avaliação média mínima**, pois pode haver diferenças culturais na maneira de as pessoas se avaliarem. Usuários, motoristas e entregadores parceiros e estabelecimentos que **não atingirem a avaliação média mínima da cidade poderão perder, no todo ou em parte, o acesso à Plataforma da Uber**. Avisaremos caso sua avaliação esteja se aproximando desse limite e poderemos compartilhar informações úteis para que você possa melhorá-la.

Para manter uma boa avaliação média, recomendamos tratar todas as pessoas com **respeito e educação ao usar a Plataforma da Uber e interagir com outros integrantes da comunidade Uber**.

Os motoristas e entregadores parceiros que usam a Plataforma da Uber normalmente **prestam um atendimento excelente** aos usuários do app da Uber e do Uber Eats, e a maioria desses usuários é educada e respeitosa. Portanto, a maior parte das viagens e entregas ocorre sem problemas. Não é

⁶ “A Uber recebe comentários por vários canais, examina os relatos de violação do Código da Comunidade enviados à nossa equipe de suporte e pode iniciar uma investigação com uma equipe especializada. Se formos informados sobre algum comportamento considerado problemático, poderemos entrar em contato com você para analisar o caso. **A nosso exclusivo critério, poderemos suspender ou desativar sua conta até que a análise seja concluída.**” (vide Código da Comunidade, **doc. 39**)



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

possível solicitar ao suporte para remover uma avaliação individual. (...) (sem grifos no original)

No mesmo sentido destaca-se o dispositivo abaixo do Aviso de Privacidade da UBER (**doc. 40**) que deixa claro o controle sobre o tempo que o motorista leva até chegar ao local da viagem, podendo tratar **eventual atraso como caso de fraude**:

Aviso de Privacidade (doc. 40)

Usar informações de localização de motoristas parceiros e comunicações entre eles e os usuários para identificar taxas de cancelamento recebidas ou geradas por meio de fraude. Por exemplo, se usarmos tais informações para determinar que um motorista parceiro atrasa a partida de um usuário para induzi-lo a cancelar a viagem, não cobraremos a taxa de cancelamento do usuário e ajustaremos o valor pago ao motorista parceiro para omitir essa taxa. Para contestar esse ajuste, entre em contato com o suporte ao cliente da Uber.

Os itens 2.1 e 10.1 dos Termos atualizados e o item “Compartilhamento de conta” do Código da Comunidade Uber, por sua vez, determinam que o **cadastro é pessoal e intransferível**. Nesse sentido, a substituição de um trabalhador por outro, de forma indistinta, é vedada. O cadastro do motorista no aplicativo é feito *intuitu personae*, com previsão de exclusão ou suspensão do motorista da plataforma, mediante qualquer indício de uso compartilhado.

Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital – data: abril de 2020 (doc. 35)

2. Realizando Viagens.

2.1. Para começar a acessar o Aplicativo de Motorista e poder receber solicitações de Viagens, **Você precisará criar uma conta específica** para essa finalidade (uma "Conta de Motorista") e, para isso, poderemos solicitar que Você **forneça determinados dados pessoais e/ou documentos**, conforme previsto no Aviso de Privacidade da Uber. Além disso, ao criar uma Conta de Motorista, **Você deverá fornecer seus próprios dados e/ou documentos**, e, ao fornecê-los, Você declara que os dados e/ou documentos são verdadeiros. Você reconhece, ainda, que **poderá manter apenas uma Conta de Motorista em seu nome a todo tempo em que utilizar o nosso Aplicativo de Motorista**.

10. Licença de Software.

10.1. Sujeito a estes Termos, nós **concedemos a Você uma licença pessoal, não exclusiva, 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

transferível, não sublicenciável e remunerada conforme previsto na Cláusula 7.7 para instalar e utilizar o nosso Aplicativo de Motorista e suas funcionalidades em seu dispositivo, exclusivamente para a finalidade de realizar Viagens e utilizar nossos Serviços. Esta licença se encerrará no momento em que Você parar de utilizar permanentemente nossos Serviços. Nesta hipótese, Você deverá deletar o Aplicativo de Motorista de todos os dispositivos relacionados. Além disso, **Você não deverá ceder o Aplicativo de Motorista ou qualquer dado associado a ele.** (sem grifos no original)

Código da Comunidade Uber (doc. 39)

Compartilhamento de conta

Por vários motivos, incluindo questões de privacidade e segurança, **proibimos o compartilhamento de contas**. Para usar a Plataforma da Uber, **you precisa se cadastrar e manter uma conta ativa. Não deixe que outra pessoa use sua conta e nunca compartilhe seus dados pessoais** usados nela, tais como, entre outros, nome de usuário, senha e fotos pessoais, para acessar a Plataforma da Uber. Por exemplo, o próprio entregador parceiro precisa concluir todas as etapas da entrega, sem exceções, desde manusear o pedido depois de retirá-lo no estabelecimento até a entrega final ao usuário do Uber Eats. (sem grifos no original)

Os itens 2.3, 3.1, 6.3, 14.1 dos Termos atualizados e os itens abaixo do Código da Comunidade Uber exigem que os motoristas **sigam inúmeras instruções**, sob pena de ter a conta suspensa ou cancelada.

Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital – data: abril de 2020 (doc. 35)

2.3. Nós oferecemos uma ferramenta com opções para que o(a) Usuário(a) entre em contato com você por telefone ou mensagem eletrônica, **porém o(a) Usuário(a) nunca receberá seu real número de telefone, salvo se autorizado por Você. Ao invés disso, Você e o(a) Usuário(a) poderão contatar um ao outro em relação a uma Viagem específica por meio de um número de telefone anônimo, oferecido por nosso Aplicativo de Motorista. Assim como para os Usuários(as), é proibido que Você entre em contato com um(a) Usuário(a) ou utilize suas informações pessoais de qualquer outra forma e por qualquer razão que não esteja relacionada àquela Viagem específica.**

3.1. Ao aceitar uma solicitação de Viagem, Você cria uma relação contratual direta com o(a) Usuário(a). Ao utilizar o nosso Aplicativo de Motorista, **you deverá transportar os(as) Usuários(as) e seus acompanhantes (se houver) ao destino especificado, e somente poderá realizar interrupções ou paradas desde que autorizadas pelos(as) Usuários(as). Não deverá haver nenhuma outra pessoa que não seja o(a) Usuário(a) e seus acompanhantes em seu veículo durante uma Viagem realizada**



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 Você usando nosso Aplicativo de Motorista, exceto no caso de modalidades de viagens compartilhadas entre Usuários, como "Uber Juntos", quando os Usuários(as) concordam em dividir suas Viagens entre si. (...)

6.3. Você declara que seu veículo está devidamente registrado e licenciado, além de ser apropriado para operar como um veículo de transporte de passageiros na sua região, seja ele de sua propriedade, alugado por Você ou esteja, de outra forma, na sua posse legal. **O seu veículo deve ser mantido em boas condições de limpeza, higiene, e funcionamento, de acordo com os padrões de segurança e manutenção da indústria para um veículo de sua categoria.**

14.1. Você reconhece ser de sua responsabilidade **manter, durante a vigência destes Termos, todos os seguros listados a seguir**, com os níveis de cobertura exigidos pelas leis aplicáveis: *seguro comercial de responsabilidade civil para automóveis para todos os veículos que Você operar que forneça proteção contra lesões corporais e danos materiais a terceiros(as)*, assim como contra qualquer indenização que independa de culpabilidade, quando exigida por tais leis e não puder ser renunciada por um(a) segurado(a); *seguro comercial de responsabilidade civil que forneça proteção para danos pessoais, publicidade, danos materiais a terceiros, e responsabilidade civil empregador*, aplicável, por exemplo, quando você tiver empregados seus conduzindo o veículo. (...) (sem grifos no original)

Código da Comunidade Uber (doc. 39)

Comunicação pós-viagem

A **comunicação deve terminar quando a viagem ou entrega é concluída**, a menos que seja para devolver um objeto perdido. Comunicação indesejada pode ser vista como assédio e inclui, por exemplo, envio de mensagens, contato por redes sociais, ligações, visita ou tentativa de visita de uma pessoa depois da conclusão de uma viagem ou entrega. Não compartilhe informações de contato desnecessariamente.

Animais de serviço e equipamentos de assistência à deficiência

Os motoristas parceiros **não podem recusar viagens a usuários porque trazem consigo animais de serviço ou equipamentos de assistência à deficiência (como cadeiras de rodas ou muletas)**. De maneira geral, as leis aplicáveis proíbem que motoristas parceiros se recusem a prestar serviços a usuários por causa de animais de serviço ou equipamentos de assistência à deficiência ou que os discriminem de alguma forma. **Recusar uma viagem por causa de um animal de serviço ou equipamento de assistência à deficiência pode resultar na perda de acesso à Plataforma da Uber.**

Solicitação de viagens na rua e fora da plataforma

Para maior segurança nas viagens, **são proibidas viagens fora da plataforma**. A lei proíbe viagens com aceno na rua durante o uso da Plataforma da Uber. Por isso, **nunca solicite nem aceite pagamentos fora dela.** (...)



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

Avaliações

Para manter uma boa avaliação média, recomendamos tratar todas as pessoas com **respeito e educação ao usar a Plataforma da Uber e interagir com outros integrantes da comunidade Uber**. Os motoristas e entregadores parceiros que usam a Plataforma da Uber normalmente prestam um atendimento excelente aos usuários do app da Uber e do Uber Eats, e a maioria desses usuários é educada e respeitosa. Portanto, a maior parte das viagens e entregas ocorre sem problemas. (...)

Ainda, dispõe que desde o momento em que o motorista se conecta à plataforma, a UBER **poderá rastrear o motorista até a chegada ao destino**.

Aviso de Privacidade (doc. 40)

2. Dados criados durante o uso dos nossos serviços. Isso inclui:

Dados de localização (motorista e entregador parceiro): **coletamos dados de localização precisos ou aproximados** de motoristas e entregadores parceiros **para possibilitar viagens e entregas, habilitar recursos de rastreamento e segurança de viagens/entregas, prevenir e detectar fraudes e atender às exigências legais**. A Uber coleta esses dados quando seu app é executado **em primeiro plano** (está aberto e na tela) ou **em segundo plano (aberto mas fora da tela)** no dispositivo móvel desses indivíduos.

B. Como usamos os dados pessoais

Usamos os dados pessoais que coletamos:

1. Para prestar os nossos serviços. A Uber usa dados para prestar, personalizar, manter e melhorar os nossos serviços. Isso inclui o **uso de dados para:** (...)

Acompanhar e compartilhar o progresso das viagens ou entregas.

2. Segurança e proteção. Usamos dados pessoais para manter a segurança e a integridade dos nossos serviços e usuários. Isso inclui: (...)

Usar dados do dispositivo de motoristas ou entregadores parceiros para identificar comportamento perigoso ao volante, como excesso de velocidade ou freada e aceleração bruscas, e para informá-los sobre práticas de direção mais seguras. (...) (sem grifos no original)

Os termos de uso estão **repletos de hipóteses de punição** dos trabalhadores, que vão desde a suspensão (bloqueio) até a dispensa do trabalhador. Os itens 7.12 e 12.1 dos Termos atualizados e os dispositivos abaixo do Código da Comunidade Uber são expressos nesse sentido, arrolando as hipóteses em que poderá punir o 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

Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital – data: abril de 2020 (doc. 35)

7.12. A Uber se reserva o direito de **desativar a sua conta**, ou determinados veículos cadastrados em sua Conta de Motorista, caso Você **não possua Montante a Receber por mais de duas (2) semanas** em valor suficiente para que sejam realizadas as retenções para terceiros por você autorizados ou em virtude de ordens judiciais. Após comprovação de que Você possui Montante a Receber em valor suficiente para a realização das retenções ou após comprovada a quitação de suas obrigações diretamente com os terceiros com quem Você possui relação, nós poderemos reativar sua conta ou os veículos anteriormente desativados.

12.1. Os presentes Termos terão início na data em que forem aceitos por Você e permanecerão em vigor até que sejam extintos, por Você ou por nós. Você poderá rescindir os presentes Termos a qualquer momento. **A RESCISÃO PODERÁ SER EXERCIDA POR NÓS (i) IMEDIATAMENTE POR DESCUMPRIMENTO DESTES TERMOS, DA POLÍTICA DE DESATIVAÇÃO, OU DO CÓDIGO DE CONDUTA DA UBER, COM A SUA CONSEQUENTE DESATIVAÇÃO DA PLATAFORMA, SEM QUALQUER ÔNUS INDENIZATÓRIO OU AVISO PRÉVIO, E (ii) NOS DEMAIS CASOS, MEDIANTE ENVIO DE NOTIFICAÇÃO A VOCÊ COM 7 (SETE) DIAS DE ANTECEDÊNCIA.** (sem grifos no original)

Código da Comunidade Uber (doc. 39)

Animais de serviço e equipamentos de assistência à deficiência

Os motoristas parceiros **não podem recusar viagens a usuários porque trazem consigo animais de serviço ou equipamentos de assistência à deficiência (como cadeiras de rodas ou muletas)**. De maneira geral, as leis aplicáveis proíbem que motoristas parceiros se recusem a prestar serviços a usuários por causa de animais de serviço ou equipamentos de assistência à deficiência ou que os discriminem de alguma forma. **Recusar uma viagem por causa de um animal de serviço ou equipamento de assistência à deficiência pode resultar na perda de acesso à Plataforma da Uber.**

Avaliações

Usuários, motoristas e entregadores parceiros e estabelecimentos que **não atingirem a avaliação média mínima da cidade poderão perder, no todo ou em parte, o acesso à Plataforma da Uber**

Como a Uber aplica o Código da Comunidade

Perder o acesso à Plataforma da Uber pode atrapalhar sua vida e seus negócios. Por isso, acreditamos ser importante ter normas claras que expliquem as circunstâncias que podem levar à perda do acesso à Plataforma da Uber. **Ao violar qualquer termo do seu contrato com a Uber, ou qualquer termo ou política aplicável, inclusive este Código da Comunidade ou normas e políticas adicionais 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

Uber venha a comunicar de tempos em tempos, você pode perder o acesso total ou parcial à Plataforma da Uber. Se você tiver mais de uma conta da Uber, como uma conta de usuário e uma de motorista parceiro, a violação do Código da Comunidade poderá levar à perda de acesso a todas as contas da Uber. Se você acha que um erro causou a perda de acesso à sua conta, entre em contato com a equipe de suporte da Uber.

A Uber recebe comentários por vários canais, examina os relatos de violação do Código da Comunidade enviados à nossa equipe de suporte e pode iniciar uma investigação com uma equipe especializada. Se formos informados sobre algum comportamento considerado problemático, poderemos entrar em contato com você para analisar o caso. **A nosso exclusivo critério, poderemos suspender ou desativar sua conta até que a análise seja concluída.** (sem grifos no original)

A UBER ainda proíbe expressamente qualquer negociação entre os motoristas e os clientes, conforme Termos atualizados e Código da Comunidade Uber (**doc. 35 e doc. 39**), retirando-lhe qualquer liberdade na execução de suas atividades (item 5.6), elencando, no Aviso de Privacidade (**doc. 40**), as restritas e limitadas hipóteses em que a comunicação excepcional pode ocorrer.

Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital – data: abril de 2020 (doc. 35)

2.3. Nós oferecemos uma ferramenta com opções para que o(a) Usuário(a) entre em contato com você por telefone ou mensagem eletrônica, porém o(a) Usuário(a) nunca receberá seu real número de telefone, salvo se autorizado por Você. Ao invés disso, Você e o(a) Usuário(a) poderão contatar um ao outro em relação a uma Viagem específica por meio de um número de telefone anônimo, oferecido por nosso Aplicativo de Motorista. Assim como para os Usuários(as), **é proibido que Você entre em contato com um(a) Usuário(a) ou utilize suas informações pessoais de qualquer outra forma e por qualquer razão que não esteja relacionada àquela Viagem específica.** (sem grifos no original)

Código da Comunidade Uber (doc. 39)

Comunicação pós-viagem

A **comunicação deve terminar quando a viagem ou entrega é concluída**, a menos que seja para devolver um objeto perdido. Comunicação indesejada pode ser vista como assédio e inclui, por exemplo, envio de mensagens, contato por redes sociais, ligações, visita ou tentativa de visita de uma pessoa depois da conclusão de uma viagem ou entrega. Não compartilhe informações de contato desnecessariamente.



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

Solicitação de viagens na rua e fora da plataforma

Para maior segurança nas viagens, **são proibidas viagens fora da plataforma**. A lei proíbe viagens com aceno na rua durante o uso da Plataforma da Uber. Por isso, **nunca solicite nem aceite pagamentos fora dela**. Os usuários não devem solicitar aos motoristas parceiros viagens fora da Plataforma da Uber. Para pagamentos em dinheiro, usuários do app da Uber e do Uber Eats precisam ter a quantia correta em mãos para cobrir o custo da viagem ou da entrega. Motoristas e entregadores parceiros, por sua vez, precisam pagar a taxa de serviço da Uber referente a pagamentos em dinheiro dentro do prazo. (sem grifos no original)

Aviso de Privacidade (doc. 40)

5. **Permitir a comunicação entre usuários**. Por exemplo, um motorista parceiro pode enviar uma mensagem ou ligar para um usuário **para confirmar o local de partida**, um usuário pode entrar em contato com um motorista parceiro **para recuperar um item perdido** ou um restaurante ou entregador parceiro pode ligar para um destinatário de entrega com informações de um pedido. (sem grifos no original)

Os itens 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5 e 7.6 dos Termos atualizados (**doc. 35**) indicam expressamente que a empresa **fixa tanto o preço do serviço quanto a remuneração do trabalhador**, resguardando-se ainda a possibilidade de alteração unilateral de valores e percentuais.

Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital – data: abril de 2020 (doc. 35)

7. Cálculo do Preço e Pagamento de Usuário.

7.1. **Você tem o direito de cobrar um valor por cada Viagem completada para um Usuário(a) que for realizada por meio do nosso Aplicativo de Motorista** (“Preço”). O Preço é composto por uma parcela correspondente aos seus ganhos (“Ganhos”), que abrangem:

- a) O Preço Base, consistindo em um valor fixo que pode mudar conforme a localidade e a modalidade de Viagem; e
- b) A parcela variável, que consiste em um valor calculado com base na distância e/ou na quantidade de tempo das Viagens, ou conforme exigido pela legislação aplicável (“Parcela Variável”). A distância e/ou a quantidade de tempo usadas como base para o cálculo da Parcela Variável poderão ser pré-determinadas em certas situações, tal como para Viagens com preço fixo ou preço mínimo. A distância e/ou a quantidade de tempo poderão, ainda, ser estimadas quando as informações de GPS para uma



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

Viagem não estiverem disponíveis. Além disso, a Parcela Variável poderá variar conforme (i) a região (conforme detalhado em <https://partners.uber.com/p3/payments/fare>), (ii) a oferta e demanda local, ou (iii) com base em fatores do mercado local.

7.2. O Preço abrangerá, ainda, custos incorridos por Você durante a sua prestação de serviços aos(às) Usuários(as) e que Você tem o direito de repassar aos(às) Usuários(as), incluindo os seguintes:

- a) Pedágios: são valores eventualmente incorridos por Você e repassados aos(às) Usuários(as) em razão da existência de pedágios no trajeto das Viagens ("Parcela de Pedágios");
- b) Outros valores: é uma parcela composta por impostos, taxas, cobranças e contribuições governamentais e/ou privadas incorridas por Você durante a sua prestação de serviços de transporte, quando aplicável ("Parcela de Outros Valores"); e
- c) **Taxa de Serviço: é a Taxa de Serviço cobrada por nós em razão de seu uso do nosso Aplicativo de Motorista, conforme definido abaixo na Cláusula 7.7.**

7.3. O Usuário(a) pagará a Você um montante que inclui o Preço e eventuais valores extras que o(a) Usuário(a), a seu exclusivo critério, pode escolher pagar a Você ao final de cada Viagem (o "Pagamento de Usuário"). O Pagamento de Usuário é o **único pagamento que será feito por um Usuário a Você** em razão de uma Viagem específica.

7.4. **Agente de Coleta.** Exceto quando de outra forma indicado por nós, Você nomeia a Uber como seu agente limitado de cobrança do Pagamento de Usuário realizado por meio da funcionalidade de processamento de pagamentos disponibilizada em nosso Aplicativo de Motorista. Neste caso, o Pagamento de Usuário feito a nós, atuando como seu agente limitado de cobrança, será considerado como se o Usuário pagasse diretamente a Você. (sem grifos no original)

7.5. **Alterações no Cálculo do Preço.** A UBER ENVIARÁ A VOCÊ UMA NOTIFICAÇÃO SOBRE QUALQUER ALTERAÇÃO EM QUALQUER DOS VALORES DAS PARCELAS FIXA OU VARIÁVEL DO PREÇO, ASSIM COMO NO PREÇO FIXO E NO PREÇO MÍNIMO DA VIAGEM. A SUA UTILIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DA UBER APÓS QUALQUER MUDANÇA NO CÁLCULO DO PREÇO SERÁ INTERPRETADA COMO CONCORDÂNCIA SUA EM RELAÇÃO À MENCIONADA ALTERAÇÃO. (...)

7.6. **Ajuste de Preço.** A UBER PODERÁ, A SEU EXCLUSIVO CRITÉRIO, A SER EXERCIDO DE FORMA RAZOÁVEL, AJUSTAR UM DETERMINADO PAGAMENTO DE USUÁRIO (INCLUINDO O PREÇO) POR MOTIVOS QUE INCLUEM ROTAS INEFICIENTES, FALHA EM ENCERRAR UMA VIAGEM OU ERRO TÉCNICO NOS SERVIÇOS DA UBER. EM SITUAÇÕES MAIS CRÍTICAS, TAIS COMO FRAUDES, COBRANÇAS PARA VIAGENS QUE NÃO OCORRERAM OU EM RESPOSTA A RECLAMAÇÕES DE USUÁRIOS, A UBER PODERÁ CANCELAR OU REEMBOLSAR INTEGRALMENTE UM PAGAMENTO DE USUÁRIO



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

(INCLUINDO A PARCELA REFERENTE AO PREÇO). Caso um Usuário cancele uma Viagem antes que Você chegue ao local, a Uber poderá cobrar do Usuário uma taxa de cancelamento e/ou uma taxa de espera em seu nome, e, neste caso, tais taxas serão consideradas como o Pagamento de Usuário para Viagens completadas. (sem grifos no original)

A UBER declara expressamente, nos itens 7.5 e 7.6 dos Termos atualizados, que poderá fixar, alterar e/ou ajustar o preço do serviço a seu exclusivo critério. No entanto, apesar da própria ré enfatizar que possui total controle na fixação de preços, inseriu dispositivo, nos termos atuais (item 7.4.1), que permitiria ao motorista, em tese, que cobrasse um preço mais baixo ou mais alto daquele “sugerido”:

Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital – data: abril de 2020 (doc. 35)

7.4.1. Ao aceitar uma Viagem, **Você declara sua concordância em cobrar do Usuário o valor recomendado por nós** como seu agente limitado de cobrança. Além disso, **Você reconhece que o Preço é um valor sugerido por nós e que operará como o valor padrão**, porém, após o encerramento de uma Viagem, **Você tem o direito de cobrar um Preço mais baixo ou mais alto e nós iremos considerar todas estas solicitações suas de boa-fé** (cada uma, um "Preço Negociado").

O antigo termo previa a possibilidade de o motorista negociar somente um valor mais baixo do preço do serviço (item 4.1):

Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital – data: junho de 2016 (doc. 06)

4. Termos Financeiros

4.1. **Cálculo do Preço e Pagamento ao(a) Cliente.** O(A) Cliente tem o direito de cobrar um preço por cada etapa dos Serviços de Transporte encerrada, prestados aos(às) Usuários(as) que forem identificados através dos Serviços da Uber (“Preço”), e tal Preço é **calculado com base em um preço básico acrescido da distância (conforme determinado pela Uber)** com o uso de serviços baseados em localização ativados por meio do Dispositivo e/ou quantidade de tempo, conforme detalhado em www.uber.com/cities para o Território aplicável (“Cálculo do Preço”). (...) Além disso, as partes reconhecem e concordam que entre o(a) Cliente e a Uber o Preço é um valor recomendado e o objetivo principal do Preço pré-estabelecido é servir como um valor padrão caso o(a) Cliente não negocie um valor diferente. O(A) Cliente terá sempre o direito de: **(i) cobrar um Preço inferior ao Preço pré-estabelecido; ou (ii) negociar, a pedido do(a) Cliente, um Preço que**



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

seja mais baixo do que o Preço pré-estabelecido (cada um dos casos (i) e (ii) supra descritos, um “Preço Negociado”). A Uber considerará todas estas solicitações do(a) Cliente de boa-fé. A Uber concorda em transferir para o(a) Cliente, em uma periodicidade pelo menos semanal: (a) o Preço deduzido da Taxa de Serviço aplicável; (b) os Pedágios; e (c) dependendo da região, certos impostos e taxas suplementares. Na hipótese do(a) Cliente ter algum acordo em separado, outros montantes poderão ser deduzidos do Preço antes da remessa ao(à) Cliente (por exemplo, pagamentos de financiamento de veículos, pagamentos de locação, tarifas de uso de dispositivos móveis, etc.), **a ordem de tais deduções do Preço será determinada exclusivamente pela Uber.** (sem grifos no original)

A despeito da atualização da cláusula “possibilitando” ao motorista que negocie um valor mais alto ou mais baixo do preço, destaca-se que, **na prática, essa “autonomia” para “negociação de sua remuneração” é praticamente inexistente,** vez que o trabalhador apenas negociaria o preço com o usuário após este receber da plataforma um preço aproximado do valor da viagem desde o momento em que calcula o trajeto entre o local de partida e o local de destino, de acordo com *print* extraído da própria plataforma da ré ao simular a distância de uma viagem:





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-se que, nesse momento, **nem sequer há motorista convocado para prestação do serviço**, mas o usuário consegue obter um valor aproximado do valor que pagará pela viagem solicitada. Essa ferramenta **inviabiliza qualquer possibilidade de negociação** de outros valores entre motorista e usuário, vez que a estipulação de valores mais altos do que aquele fornecido pelo *app* naturalmente ensejará avaliações negativas ao trabalhador e que impactam diretamente na continuidade da prestação do serviço, já que a própria ré estipula que avaliações abaixo da média implicam suspensão ou cancelamento da conta do motorista (vide item “Avaliação” do Código da Comunidade Uber, **doc. 39**).

Por outro lado, a negociação de valores menores do que aquele fornecido pelo *app* praticamente inviabilizam o trabalho executado pelo motorista, já que o valor pago ao motorista, estipulado pela UBER, já é extremamente baixo.

Ainda os itens 7.4.2, 7.9, 7.10 e 7.12 dos Termos atualizados estabelecem um regramento sobre retenção de valores devidos aos trabalhadores, como forma de controle da realização das viagens realizadas.

Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital – data: abril de 2020 (doc. 35)

7.4.2. Em casos de inadimplência dos(as) Usuários(as), fraude, e/ou em casos em que o Pagamento de Usuário em Dinheiro (tal como definido abaixo) seja menor do que o valor devido pelo(a) Usuário(a), **Você concorda em ceder o seu crédito perante o(a) Usuário(a) à Uber.** que terá poderes para cobrar do(a) Usuário o valor devido, com base nas formas previstas em lei e práticas comerciais.

7.9. **Repasse e Retenções.** Os valores do Pagamento de Usuário serão repassados a Você pelo menos semanalmente. **Antes que o repasse seja realizado**, no entanto, **nós poderemos realizar a retenção dos valores correspondentes à Parcela de Outros Valores** para (i) o cumprimento de obrigações que Você tenha perante entidades governamentais ou privadas, ou (ii) a título de reembolso à Uber pelo custo relativo ao cumprimento de obrigações perante entidades governamentais ou privadas, pagos pela Uber em seu nome. Também iremos reter do Pagamento de Usuário os valores referentes à Taxa de Serviço. O acúmulo de valores referentes a Pagamentos de Usuários recebidos por nós, na qualidade de seu agente limitado de cobrança, após a retenção dos valores devidos a nós, mas antes do repasse 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

Você, configurará um montante a receber ("Montante a Receber").

7.10. **Retenção para terceiros autorizados.** Caso Você tenha formalizado algum acordo com terceiros, a Uber poderá, quando Você tiver expressamente nos autorizado para tanto, reter e utilizar o Montante a Receber para que os montantes acordados por Você com tais terceiros sejam repassados a eles (tais como, financiamentos ou pagamentos de locação de veículo, tarifas de serviços de telecomunicação ou de uso de dispositivos móveis, entre outros). **Esses valores serão deduzidos de eventual Montante a Receber existente antes que ele seja repassado para Você, na conta corrente indicada.** Você concorda que **nós poderemos determinar a ordem de tais retenções**, quando houver mais de uma, observadas as limitações impostas pela lei aplicável. A Uber poderá, ainda, realizar retenções em virtude de ordens judiciais que tenha recebido com determinação nesse sentido.

7.12. A Uber se reserva o direito de **desativar a sua conta, ou determinados veículos cadastrados** em sua Conta de Motorista, caso **Você não possua Montante a Receber por mais de duas (2) semanas em valor suficiente para que sejam realizadas as retenções** para terceiros por você autorizados ou em virtude de ordens judiciais. Após comprovação de que Você possui Montante a Receber em valor suficiente para a realização das retenções ou após comprovada a quitação de suas obrigações diretamente com os terceiros com quem Você possui relação, nós poderemos reativar sua conta ou os veículos anteriormente desativados. (sem grifos no original)

Nos itens 2.3, 6.2 dos Termos atualizados e itens abaixo do Código da Comunidade Uber **há diretrizes estritas que devem ser seguidas na prestação de serviços** pelo trabalhador: abster-se de gerar qualquer conversa que não seja estritamente relacionada à viagem ou que possa de qualquer forma ser considerada abusiva; manter uma relação cortês com os clientes; realizar viagens com competência, zelo e diligência; mantenha padrões elevados de profissionalismo.

Termos e Condições gerais dos serviços de intermediação digital – data: abril de 2020 (doc. 35)

2.3. Nós oferecemos uma ferramenta com opções para que o(a) Usuário(a) entre em contato com você por telefone ou mensagem eletrônica, **porém o(a) Usuário(a) nunca receberá seu real número de telefone, salvo se autorizado por Você. Ao invés disso, Você e o(a) Usuário(a) poderão contatar um ao outro em relação a uma Viagem específica por meio de um número de telefone anônimo, oferecido por nosso Aplicativo de Motorista. Assim como para os Usuários(as), é proibido que Você entre em contato com um(a) Usuário(a) ou utilize suas informações pessoais de qualquer outra forma e por qualquer razão que não esteja relacionada àquela Viagem específica.**



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. Você deverá possuir e manter a todo tempo a sua carteira nacional de habilitação válida, que deverá conter a informação de que exerce atividade remunerada. Você também deverá possuir e manter a todo tempo todas as demais licenças, permissões, aprovações e autorizações necessárias para o fornecimento de serviços de transporte de passageiro na sua região. Se Você atender aos critérios para a utilização do nosso Aplicativo de Motorista, Você receberá credenciais para acessá-lo. Não compartilhe tais credenciais com ninguém, nem permita que outros as utilizem para usar nosso Aplicativo de Motorista, e nos avise imediatamente se acreditar que alguém as tenha acessado em seu lugar. **Você reconhece que os Usuários(as) esperam que Você realize as Viagens com competência, zelo e diligência, bem como que Você mantenha padrões elevados de profissionalismo, serviço e cortesia em relação a eles.** (sem grifos no original)

Código da Comunidade Uber (doc. 39)

Trate todas as pessoas com respeito

Trate todos que fazem parte da comunidade Uber com o mesmo respeito que você gostaria de receber. A forma como você usa a Plataforma da Uber faz a diferença na segurança e no conforto das outras pessoas. **A cordialidade é muito importante.** Por isso, esperamos que **you use o bom senso e mantenha a compostura ao usar a Plataforma** da Uber e interagir com os demais integrantes da Comunidade Uber — o mesmo comportamento que você teria em um espaço público.

Comunicação pós-viagem

A **comunicação deve terminar quando a viagem ou entrega é concluída**, a menos que seja para devolver um objeto perdido. **Comunicação indesejada pode ser vista como assédio** e inclui, por exemplo, **envio de mensagens, contato por redes sociais, ligações, visita ou tentativa de visita de uma pessoa depois da conclusão de uma viagem ou entrega.** Não compartilhe informações de contato desnecessariamente.

Solicitação de viagens na rua e fora da plataforma

Para maior segurança nas viagens, **são proibidas viagens fora da plataforma.** A lei proíbe viagens com aceno na rua durante o uso da Plataforma da Uber. Por isso, **nunca solicite nem aceite pagamentos fora dela.** (...)

Avaliações

Para manter uma boa avaliação média, recomendamos tratar todas as pessoas com **respeito e educação ao usar a Plataforma da Uber e interagir com outros integrantes da comunidade Uber.** Os motoristas e entregadores parceiros que usam a Plataforma da Uber normalmente prestam um atendimento excelente aos usuários do app da Uber e do Uber Eats, e a maioria desses usuários é educada e respeitosa. Portanto, a maior parte das viagens e entregas ocorre sem problemas. (...) (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

Os itens abaixo do Aviso de Privacidade trazem **instruções em relação à utilização de dados dos trabalhadores, proibindo-os de desabilitar as funcionalidades de geolocalização** controladas pela empresa (enquanto essa opção mostra-se disponível a usuários e destinatários de entregas). A única opção permitida aos motoristas e entregadores é a desativação de compartilhamento de dados para emergência. Como afirma a doutrina, o poder regulamentar é a exteriorização e meio de concretização do poder de direção das empresas.

Aviso de Privacidade (doc. 40)
2. Dados criados durante o uso dos nossos serviços. Isso inclui:
Dados de localização (motorista e entregador parceiro): coletamos dados de localização precisos ou aproximados de motoristas e entregadores parceiros para possibilitar viagens e entregas, <u>habilitar recursos de rastreamento e segurança de viagens/entregas</u>, prevenir e detectar fraudes e atender às exigências legais. A Uber coleta esses dados quando seu app é executado <u>em primeiro plano</u> (está aberto e na tela) ou <u>em segundo plano (aberto mas fora da tela)</u> no dispositivo móvel desses indivíduos.
B. Como usamos os dados pessoais
Usamos os dados pessoais que coletamos:
1. Para prestar os nossos serviços. A Uber usa dados para prestar, personalizar, manter e melhorar os nossos serviços. Isso inclui o uso de dados para: (...)
Acompanhar e compartilhar o progresso das viagens ou entregas.
2. Segurança e proteção. Usamos dados pessoais para manter a segurança e a integridade dos nossos serviços e usuários. Isso inclui: (...)
Usar dados do dispositivo de motoristas ou entregadores parceiros para <u>identificar comportamento perigoso ao volante, como excesso de velocidade ou freada e aceleração bruscas</u> , e para informá-los <u>sobre práticas de direção mais seguras</u> . (...) (sem grifos no original)
IV. Opções e transparência
1. Configurações de privacidade
O menu “Configurações > Privacidade” no app da Uber permite que <u>usuários e destinatários de entregas</u> definam ou alterem preferências quanto à coleta e ao compartilhamento de dados de localização , o compartilhamento de dados para emergência e notificações.
Coleta de dados de localização (<u>usuários e destinatários de entregas</u>)
Os usuários e destinatários de entregas <u>podem ativar/desativar a coleta de dados de localização do</u>



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

dispositivo móvel deles pela Uber nas configurações do dispositivo, que podem ser acessadas no menu “Configurações > Privacidade > Localização”.

Compartilhamento da localização em tempo real (**usuários**)

Os **usuários podem ativar/desativar o compartilhamento dos dados de localização em tempo real** do dispositivo móvel deles com os motoristas parceiros nas configurações do dispositivo, que podem ser acessadas no menu “Configurações > Privacidade > Localização”.

Compartilhamento de dados para emergência

Os usuários podem permitir que a Uber compartilhe os dados de localização em tempo real do dispositivo móvel deles com os serviços de emergência, como a polícia, o corpo de bombeiros e os serviços de ambulância. Esses dados podem incluir a localização aproximada quando a chamada de emergência foi feita; marca, modelo, cor e placa do carro; nome e número de telefone do usuário; locais de partida e destino; e nome do motorista parceiro.

Os usuários podem ativar/desativar esse recurso no menu “Configurações > Privacidade > Localização” ou na central de segurança.

Os **motoristas e entregadores parceiros também podem ativar/desativar o compartilhamento de dados para emergência** no menu “Configurações do app > Compartilhamento de dados com as autoridades” ou nos recursos de segurança. (sem grifos no original)

Conforme exaustivamente demonstrado, sobressai cristalino que os termos contratuais são inteiramente ditados pela UBER, inclusive com ostensiva ingerência em relação à forma e ao modo como o serviço de transporte deve ser prestado e afastando qualquer possibilidade de discussão e negociação dos termos pelos trabalhadores. A única esfera de liberdade existente aos motoristas é tão somente a possibilidade de contratar ou não o serviço com a UBER.

Verifica-se, portanto, que os termos ora sob análise trazem elementos e exigências suficientes de uma típica relação de emprego, razão pela qual, em cotejo com os demais elementos que serão analisados a seguir, há nítida fraude para descaracterizar a existência de vínculo empregatício entre motoristas e a ré.



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

VII – ANÁLISE DOS DADOS APRESENTADOS PELA UBER

No bojo da outrora mencionada PAP (Produção Antecipada de Provas) (**Doc. 18**), foram entregues pela UBER parte dos dados requeridos pelo MPT. Os dados requeridos foram os seguintes:

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 UBER, 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 a todo o ano de 2017, em âmbito nacional, o histórico de transações (viagens), com as seguintes 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), data do 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, identificação do motorista (em conexão com o conjunto 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 tenha sido descadastrado, identificação do motorista (em conexão com o conjunto de dados indicado no item 1) e identificação da data e motivo do descadastramento.

A UBER entregou parte dos dados relacionados nos itens 1 e 4. Em relação a ambos os itens, vieram dados referentes ao ID e nome do motorista e data e horário de cadastramento / descadastramento. No que concerne ao item 4, não veio o motivo do descadastramento. Já no que tange ao item 1, não vieram: RG, CPF, CNH, data de nascimento, naturalidade, sexo, estado civil, endereço completo com CEP, categoria atual, e-mail e telefone.

O v. acórdão prolatado no mandado de segurança que suspendeu os efeitos da tutela de urgência então proferida nos autos da PAP foi no sentido de que a UBER deveria entregar os dados pertinentes aos itens 1 e 4 e, em seguida, o MPT deveria



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

escolher, por amostragem, parte dos motoristas e em relação a eles a UBER deveria entregar os dados constantes dos itens 2 e 3 acima.

Entretanto, a UBER só entregou parte dos dados relativos aos itens 1 e 4 e não houve a aludida escolha por amostragem para fins de entrega dos dados restantes (2 e 3) em relação a esta. O fato é que antes da escolha o MM. Juízo *a quo* extinguiu o processo sem resolução do mérito.

O E. TRT da 2ª Região, em julgamento do recurso ordinário interposto pelo MPT, reformou a decisão de 1º grau, mas determinou que a escolha dos motoristas por amostragem seria feita após o trânsito em julgado da ação, que ainda não ocorreu porque a UBER interpôs AIRR, ainda pendente de julgamento pelo TST.

De todo modo, os dados entregues apontam para 773.828 cadastrados na plataforma da UBER até o final de 2017 (dados referentes ao item 1) e 27.011 motoristas descadastrados pela UBER para o mesmo período (dados alusivos ao item 4).

O alto índice de descadastramentos aponta para o exercício do poder disciplinar pela UBER, uma das vertentes do poder empregatício, denotando a existência do elemento fático-jurídico “subordinação” para fins de caracterização da relação de emprego.

Caso houvesse o acesso aos demais itens do pedido acima retratado, indubitavelmente a relação de emprego, a partir de dados concretos das transações, ficaria ainda mais delineada e evidente. Entretanto, tais dados ficam em poder da UBER e não são acessíveis sem que haja uma decisão judicial impelindo-a à entrega deles, como bem ilustra a PAP acima mencionada.

Trata-se, assim, de prova cuja produção é mais facilitada para a parte que detém tais dados, no caso, a UBER, que é a ré do processo. Deve, portanto, haver a inversão



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

do ônus da prova por aplicação da teoria da carga dinâmica, prevista em nosso ordenamento jurídico:

Art. 373. O ônus da prova incumbe:

I - ao autor, quanto ao fato constitutivo de seu direito;

II - ao réu, quanto à existência de fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor.

§ 1º Nos casos previstos em lei ou diante de peculiaridades da causa relacionadas à **impossibilidade ou à excessiva dificuldade de cumprir o encargo nos termos do caput ou à maior facilidade de obtenção da prova do fato contrário**, poderá o juiz **atribuir o ônus da prova de modo diverso**, desde que o faça por decisão fundamentada, caso em que deverá dar à parte a oportunidade de se desincumbir do ônus que lhe foi atribuído.

Deste modo, será feito, ao final, pedido relativo à apresentação de dados dos motoristas, relativos aos anos de 2018 até o mês anterior ao ajuizamento desta ação, de modo a corroborar os argumentos e provas ora apresentados no sentido da procedência dos pedidos desta ação.

VIII - REQUISITOS FORMAIS e ELEMENTOS CIRCUNSTANCIAIS DA RELAÇÃO DE EMPREGO

A) SUBORDINAÇÃO JURÍDICA E ELEMENTOS CIRCUNSTANCIAIS

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



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

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).**

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



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, 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.

Ultrapassada a questão acerca do momento em que a subordinação jurídica deve ser verificada/incidir, passemos à efetiva análise da presença deste elemento na relação existente entre trabalhadores e a UBER.

Afinal, motoristas/entregadores são trabalhadores autônomos ou subordinados?

A indagação é de importância ímpar para o deslinde da demanda, vez que a subordinação é o elemento característico da relação de emprego. O oposto da subordinação é a autonomia na prestação do seu próprio trabalho.

A relação de motoristas com a ré não se adequa ao conceito de trabalhador autônomo. Vejam-se, a respeito, as seguintes explicações:



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 o fruto do trabalho como elemento distintivo entre empregado e autônomo, Souto Maior ressalta que a diferença entre o empregado e o autônomo é que o primeiro só tem a força de trabalho para vender no mercado e o autônomo tem atividade de natureza econômica, ou seja, organiza a atividade econômica e o proveito econômico desse:

‘A diferença entre o empregado (trabalhador assalariado e subordinado) e o trabalhador verdadeiramente autônomo não está, portanto, propriamente, na utilidade que o trabalho exercido tem no sistema de produção capitalista e sim na forma com que o próprio trabalhador se vale do proveito econômico de seu trabalho dentro do sistema capitalista. O empregado não explora atividade econômica de nenhuma espécie; apenas vende a sua força de trabalho por um valor que se agrega à exploração econômica de outrem. O trabalhador autônomo, embora possa, em certas circunstâncias, emprestar ou mesmo vender, sua força de trabalho para a exploração econômica de outrem, tem, ele próprio, uma atividade de natureza econômica.’ (...) De tudo, tem-se que, do ponto de vista da onerosidade da relação entre prestador de serviços autônomo o que o distingue do trabalhador assalariado é o fato de que o **fruto do trabalho do autônomo (a) não é entregue a outrem; (b) não é inserido na organização produtiva de outrem; (c) o preço do serviço é fixado livremente pelo autônomo.**

(BICALHO, Carina Rodrigues. A Natureza da Onerosidade no Contrato de Trabalho: um estudo preliminar sobre Uber(ização). In LEME, Ana Carolina Reis Paes; RODRIGUES, Bruno Alves; CHAVES JÚNIOR, José Eduardo de Resende (Coord). Tecnologias disruptivas e a exploração do trabalho humano. São Paulo: LTr, 2017. p. 191 – sem grifos no original).

Importante observar que o cliente é da UBER 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, já que nem sequer pode estipular o preço cobrado, traço característico da relação empregatícia. Conforme destacado no tópico anterior, o item 7 dos Termos atualizados (**doc. 35**) 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 (7.5 e 7.6), restringindo acentuadamente a possibilidade de negociação 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

preço (7.4.1), uma vez que o usuário é informado do valor aproximado da viagem antes mesmo de solicitar a corrida.

Registre-se, ademais, que a utilização das próprias ferramentas para o trabalho, principalmente dos instrumentos tecnológicos móveis, tais como smartphones, tablets e computadores portáteis e automóveis – que tem se difundido em vários setores sob a denominação de BYOD (*bring your own device*) –, não desnatura o vínculo de trabalho subordinado. É comum a confusão entre instrumento ou ferramenta de trabalho e meios de produção. Os meios de produção são a condição essencial e sem a qual não se realiza uma atividade econômica e pela qual o trabalho é possibilitado. Um motorista com um celular e um automóvel não pode realizar seu trabalho, pois **o meio de produção** – inclusive pressuposto legal de possibilidade de exercício da atividade (art. 4º, X, Lei n. 12.587/2012) – **é a plataforma**. O que determina o domínio dos meios de produção é a titularidade e o gerenciamento da plataforma digital e das informações nela contidas, tais como nomes e telefones dos passageiros e motoristas e os dados recolhidos, para a prestação dos serviços a terceiros. Assim indicou o Tribunal Supremo espanhol⁷ em julgamento de vínculo de trabalhador de plataforma.

Desta forma, percebe-se que os motoristas não são nem poderiam ser trabalhadores autônomos, porque não têm atividade econômica própria, não têm clientela, não fixam preços e são inseridos em negócio alheio.

Ao contrário, as provas produzidas em sede de inquérito civil pelo MPT são suficientes para demonstrar a existência da subordinação. Conforme supramencionado, desde 2011 a legislação brasileira está na ponta pela previsão da subordinação em sua forma algorítmica, telemática ou informatizada, que equivale aos meios pessoais de comando, controle e supervisão do trabalho alheio (art. 6º, parágrafo único, CLT).

⁷ Tribunal Supremo. Sala de lo Social. MADRID. STS 2924/2020 - ECLI:ES:TS:2020:2924. Disponível em <https://www.poderjudicial.es/search/opedocument/05986cd385feff03>. Acesso em 03 Set. 2021.



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

Assim, prevê nossa legislação que o poder empregatício pode ser realizado por intermédio de instrumentos informatizados, o que é totalmente adequado à realidade que vivemos. O controle pessoal é cada vez mais dispensável em uma sociedade digitalizada.

Maurício Godinho Delgado (Curso de Direito do Trabalho, 18ª. Ed., p. 790), conceitua o poder empregatício como o “conjunto de prerrogativas com respeito à direção, regulamentação, fiscalização e disciplinamento da economia interna à empresa e correspondente prestação de serviços”. Por sua vez, esse poder é dividido em modalidades específicas: (1) **poder diretivo, de comando ou organizativo**, (2) **poder regulamentar**, (3) **poder fiscalizatório ou de controle** e (4) **poder disciplinar**. Como se pode perceber, essas são as formas de poder empregatício que estão previstas no art. 6º, parágrafo único, da CLT, que podem ser exercidas por meio telemático ou informatizado, como é o caso nos presentes autos.

Com a finalidade de corroborar os argumentos ora expostos, será demonstrado a seguir a presença de todas as dimensões ou modalidades específicas do poder empregatício.

A.1) PODER DIRETIVO, DE COMANDO OU ORGANIZATIVO

O **poder diretivo, organizativo ou de comando**, segundo Godinho Delgado, seria “o conjunto de prerrogativas tendencialmente concentradas no empregador dirigidas à organização da estrutura e espaço empresariais internos, com a especificação e orientação cotidianas no que tange à prestação de serviços” (ob. Cit., p. 792).

A empresa, por meio de seu algoritmo, por ela desenhado na forma de um regulamento de empresa, **comanda** o trabalho, pois distribui o serviço, indicando ao motorista as corridas que deve realizar e os clientes que deve atender.



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

Conforme depoimentos colhidos no Ministério Público do Trabalho, a distribuição de trabalho pela UBER, ou seja, das corridas para os motoristas, também leva em consideração as avaliações dos motoristas, que são aferidas com base nas notas desses trabalhadores e também na categoria dos motoristas.

Os motoristas mais bem avaliados recebem mais trabalho. São direcionados para um maior número de corridas, conforme relataram alguns motoristas:

Depoimento do Sr. Anderson Mendes de Oliveira (doc. 26).

Relatou:

...que a UBER possui categorias de motoristas, sendo que o depoente era da categoria diamante (a mais alta que existe); que ao que sabe a eleição do motorista para uma corrida é feita levando-se em conta se o cliente é assíduo (pede UBER com frequência) e a categoria do motorista, sendo que os motoristas mais bem avaliados são direcionados para esses clientes; que não se recorda com certeza, mas acha que motoristas que recebem notas muito baixas (abaixo de 4,40) pode ser bloqueado no aplicativo; que havia estipulação de prêmios em dinheiro pela empresa, tanto para motoristas bem avaliados quanto para números de viagens executadas; que havia uma promoção chamada de consecutiva; que nessa promoção o motorista não podia recusar nenhuma corrida, que era obrigado a realizá-la, caso contrário perdia o benefício da promoção; que caso recuse 3 corridas consecutivas, mesmo fora dos períodos de promoção, o motorista pode ser deslogado do aplicativo.

Depoimento do Sr. Edson Ferreira Neto (doc. 30). Relatou que

começou a trabalhar para a UBER em maio de 2017; que trabalhou até o primeiro semestre de 2020, quando foi bloqueado pelo aplicativo; que a maioria das chamadas para corridas são para categoria UBERX; que a eleição do motorista para uma corrida leva em conta tanto a proximidade do motorista ao local pedido quanto o fato de o cliente ser assíduo;... que também havia bonificação para a realização de várias viagens seguidas; que as premiações eram



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

apenas para motoristas com notas acima de 4,65; que notas abaixo de 4,65 poderiam ocasionar o bloqueio na plataforma...;

No endereço eletrônico <https://www.uber.com/pt-BR/blog/saiba-como-funciona-uber-vip> também encontramos critérios para distribuição das corridas pela UBER, quando ela estabelece parâmetros para o programa Uber VIP.

Uber VIP é um programa disponível em algumas cidades, para os nossos melhores motoristas parceiros. Com o Uber VIP, os motoristas parceiros são conectados aos passageiros mais frequentes, ou seja, aqueles que estão mais familiarizados com a ferramenta e usam constantemente a Uber.

Além disso, motoristas parceiros VIP poderão ter acesso a benefícios especiais. É um reconhecimento merecido pelo serviço de excelência prestado por esses parceiros.

Menos tempo de espera em Aeroportos



Os Parceiros VIP, na maioria das vezes, vão esperar por menos tempo na fila do aeroporto de sua cidade (caso haja a funcionalidade de fila de espera), e podem ser chamados como UberX VIP além dos outros produtos nos quais se enquadre.

Fica evidente aqui, também, o exercício do poder diretivo da UBER sobre os motoristas, ao definir critérios para a distribuição de trabalho. Trata-se da forma como a prestação do trabalho é organizada pela UBER.

Além disso, a UBER impõe um padrão de qualidade na prestação de serviços, que inclui taxa de aceitação e cancelamento de corridas e limpeza de veículo (itens 4.2 e 6.3 dos Termos atualizados, **doc. 35**). O ostensivo controle das taxas de cancelamento também está presente no Código da Comunidade Uber (**doc. 39**):



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

Aceitação de entregas, pedidos e viagens

Quando motoristas ou entregadores parceiros não quiserem aceitar solicitações de entrega ou viagem, basta desconectar ou ficar offline. No caso de estabelecimentos, basta usar o recurso “Pausar novos pedidos” ou deixar itens específicos indisponíveis. Isso ajuda a manter o bom funcionamento do sistema para todos os usuários.

Nossa tecnologia pode supor que motoristas e entregadores parceiros e estabelecimentos **que recusam diversas solicitações consecutivas de viagens ou pedidos não querem aceitar mais viagens ou pedidos** ou se esqueceram de sair da conta. Nesses casos, **a conta pode ficar offline temporariamente**. Nada impede a reconexão para que eles voltem a aceitar viagens ou pedidos.

O poder de comando ou diretivo também fica evidente nos depoimentos colhidos nos autos do Inquérito Civil n. 003255.2016.02.000/3:

Depoente sigiloso ouvido em junho de 2017 relatou que (doc. 11):

(...) que **submetido a uma entrevista pessoal** em um hotel localizado na Alameda Santos, com o gerente da área, senhor João, entrevista com a psicóloga e posteriormente foi encaminhado para **assistir uma palestra, explicando a forma de trabalho, a forma de se trajar e se portar e de tratamento para com os clientes**, como por exemplo, abrir a porta do carro, servir água, balas, dentre outros aspectos, que também foi explicado o funcionamento do aplicativo; que nessa palestra foi dito pelo representante da empresa, que passou em um slide que se o trabalhador laborasse por 06 dias na semana e 06 horas por dia, receberia a quantia semanal de R\$2.500,00 (...) que o depoente fica em média online de 12 a 15 horas por dia; que o tempo de viagens é registrado corretamente; que **quando fica um período superior a 01 semana, recebe mensagens determinando o retorno ao trabalho, sob pena de cancelamento da conta**; (...) que **existe uma faixa para cancelamento de corridas e que se ultrapassada pelo motorista, o mesmo sofre uma punição**; que o depoente **chegou a ficar bloqueado por 72 horas em razão de cancelamento de viagens pagas em dinheiro** (...) (sem grifos no original)

O Sr. Saadi Alves de Aquino, ex-empregado, ouvido em 25 de outubro de 2016 perante a PRT da 1ª Região, relatou que (doc. 24):

(...) que exerceu diversas atividades estando mais dedicado à ativação dos motoristas, distribuição desses motoristas no mapa -



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

posicionamento dos motoristas no mapa para garantir que o atendimento da demanda, expansão territorial, treinamento dos motoristas presencial e tutoriais em website e análise de dados para verificar quão saudável estavam os indicadores (...); que, no início, eram realizados dois testes, sendo um com uma psicóloga terceirizada consistente com uma entrevista (...), outro teste psicológico chamado MIDOT e um teste sobre a plataforma - o candidato via um vídeo e depois respondia perguntas; que, inicialmente, esse caráter admissional tradicional estava bem presente, o que foi se alterando com o tempo; que a finalidade seria "diminuir a fricção", ou seja, diminuir as etapas para ativação do motorista de forma que o motorista passe mais rapidamente pelo "funil" admissional; (...) que o teste psicológico e a entrevista com a psicóloga foram retirados; (...) que o teste sobre a plataforma deixou de ser obrigatório tornando-se apenas uma recomendação para que o motorista aprenda sobre a plataforma; que assim, o processo passou a poder ser feito inteiramente online; que quando estava se desligando da empresa, havia indicação de que o teste psicológico seria reativado, porém também seria online; (...) sobre treinamento de motoristas: que fazia palestra presenciais sobre o uber pool, não obrigatória, mas eram encaminhava emails que davam a entender" que seria importante participar sem destacar que não era obrigatório (ex.: mais de 60% da base já completou o treinamento do uber pool, você vai ficar de fora?); (...) que também fez tutoriais que eram disponibilizados no site e existia um controle de quem respondia o quiz e a meta era que tivesse 75% dos motoristas completando o quiz; (...) que também havia a hipótese de um bloqueio temporário ("gancho") que ocorria quando motorista não aceitava mais do que 80% das viagens e esses ganchos eram progressivos, ou seja, 10 minutos, 2 horas e até 12 horas offline, ou seja, bloqueado; que esse gancho era automático do sistema e não passava por qualquer avaliação humana; (...) que se o motorista ficar mais de um mês sem pegar qualquer viagem, o motorista seria inativo; (...) que esse controle (desativar quem trabalhasse pouco) era feito para que a empresa possa ter controle de quem não está mais interessado em dirigir para a UBER; (...) que os relatórios da performance do motorista feitas pelos clientes eram encaminhadas para o motoristas com recomendações pessoais para que os motoristas melhorassem; que as declarações eram "anonimizadas" e encaminhadas como forma de recomendação, ou seja, houveram reclamações de que o carro estava sujo ou o som estava alto e, assim, o motorista recebia recomendação para manter o carro limpo e o som adequado; que essas recomendações pessoais são semanais e encaminhadas por email ou pelo próprio aplicativo; (...) (sem grifos no original)

O Sr. Augusto César Duarte da Silva, ex-empregado, ouvido em 25 de outubro de 2016 perante a PRT da 1ª Região, relatou que (doc. 24):



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 após a apresentação dos documentos, o motorista ia para uma palestra com o gerente de operações, que explicava como a UBER funcionava, dava estimativas de ganhos para os motoristas e sugeriam padrões de qualidade no atendimento; (...) que em torno de setembro de 2015, a palestra foi abolida e substituída por um processo ainda presencial no qual o motorista fazia uma entrevista com psicólogo, um teste psicológico e um teste de qualidade sobre a UBER, após assistir uma série de vídeos — que era praticamente a reprodução da palestra; que essa substituição da palestra pelo vídeo se motivou em razão do aumento da escala de interessados; que em fevereiro de 2016, deliberou-se pela eliminação do teste psicológico e de qualidade; (...) ; que o fluxo ficou apenas em inscrição — apresentação de documentos — checagem de documentos e antecedentes — ativação; (...) que foram orientados a condicionar os incentivos a um número mínimo de viagens para evitar que o motorista se ativasse e não concluísse um número mínimo de viagens e, assim, o investimento de premiação para a ativação teria sido perdido; (...) que eram estabelecidos requisitos mínimos que envolviam, entre outros: taxa de aceitação de pedidos mínima, em torno de 80 a 85%; taxa mínima de viagens completadas, avaliação mínima (4,7 estrelas de média), quantidade de viagens completadas em determinada região e não praticar qualquer fraude para preencher os requisitos; (...) que em novembro de 2015 foi desenvolvido um sistema automatizado de controle de qualidade, no qual o gerente de operações poderia colocar alguns parâmetros que iriam gerar ações automáticas; que então passaram a controlar não somente a nota, mas também a taxa de aceitação e a taxa de viagens completadas; que com o novo sistema a rejeição do motorista poderia ser automática e a liberação da conta por conta de suspensão poderia ser automática; que havia a suspensão quando ele ficava abaixo dos mínimos colocados pela Uber; (...) que na época desse sistema, após rejeição pelo motorista de três pedidos de viagem, havia a suspensão automática por dez minutos; que o princípio seria que se ele estivesse online ele teria que atender; (...) (sem grifos no original)

Sr. Anderson Mendes de Oliveira, ouvido em 27 de maio de 2021, relatou que

(doc. 26):

(...) que também teve que fazer alguns cursos exigidos pela UBER, como por exemplo, direção defensiva; que esta exigência da UBER é proveniente de uma legislação da prefeitura; que teve que assistir vídeos educativos que explicavam como tratar os clientes, como manter o carro e como se vestir, tendo que usar camisa, calça e `sapatenis`; que determinava que no calor deveria deixar o ar condicionado ligado e oferecer balas e água aos clientes; que teve que cadastrar o veículo; (...) que não pode ser utilizado outro tipo de carro que não o cadastrado; que isso viola as normas da empresa; que se utilizar outro carro que não 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

cadastrado, pode ser bloqueado pela UBER; (...) que caso recuse 3 corridas consecutivas, mesmo fora dos períodos de promoção, o motorista pode ser deslogado do aplicativo, tendo que entrar com e-mail e senha novamente para ser logado; que o depoente depois de uma semana boa de trabalho, no sábado o depoente desligou o aplicativo e na segunda-feira quando o depoente tentou retornar ao trabalho já estava bloqueado sem saber o motivo (...) (sem grifos no original)

Depoente sigiloso ouvido em 27 de maio de 2021 relatou que (doc. 28):

(...) que a empresa encaminha uma espécie de treinamento por vídeo, mas que depoente entende que este vídeo não reflete a realidade do motorista; que o vídeo fala como tratar os clientes, como manter o carro; que eles dão algumas orientações relacionadas a vestimenta, vedando o uso de camiseta regata, de time de futebol e de boné; que o oferecimento de bala e água é feito pelo motorista e a compra desses brindes é realizada pelo motorista; (...) que os carros tem que ter um adesivo colado no vidro do carro com o nome do aplicativo (UBER), exigência regulamentada por lei municipal; (...) (sem grifos no original)

O Sr. Edson Ferreira Neto, ouvido em 01 de junho de 2021, relatou que (doc. 30):

(...) que recebeu um treinamento online de como tratar os clientes, como manter o carro, com recomendações para oferecer brindes como água e bala aos clientes; que os motoristas deveriam usar vestimenta mais para o sport chique, como calça, camisa, sapatenis; que era proibido o uso de regata, camisa de time de futebol; que a exigência com relação ao carro é de no máximo 8 anos de uso; (...) que não permitida a utilização de outro tipo de veículo, a não ser que o motorista altere o cadastro e o mesmo seja aprovado pela UBER; (...) que os veículos devem estar sempre limpos e impecáveis; (...) que as premiações eram apenas para motoristas com notas acima de 4,65; (...) (sem grifos no original)

Depoente sigiloso ouvido em 24 de junho de 2021 (doc. 31):

(...) que recebeu treinamento por meio de vídeos encaminhados de como tratar os clientes, como manter o carro; (...) que o depoente teve que fazer também um curso, exigido pela prefeitura, para poder dirigir em São Paulo; que nesse curso foram dadas várias orientações, como por exemplo: como tratar o cliente, advertência para não dirigir se estiver muito cansado, dentre



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

outros aspectos; que achou o curso muito falho, com uma carga horária baixa, sendo que o depoente aprendeu mesmo na prática, trabalhando; (...) que não pode ser utilizado outro tipo de carro, além daquele cadastrado na plataforma; que para utilizar carro diferente precisar fazer outro cadastro; (...); que o depoente ressalta que existe um limite de 12 (doze) horas diárias para ficar logado no aplicativo; que essas 12 (doze) horas são horas dirigidas; que o aplicativo somente conta essas horas logadas quando o carro está em movimento; que o depoente já chegou a ficar parado até 1 hora e meia, sendo que esse tempo não é contado para fins das 12 (doze) horas; que após às 12 horas o motorista tem que ficar 6 horas offline e depois pode voltar a trabalhar; (...)

O Sr. Aparecido Batista, motorista, ouvido em 11 de junho de 2021 perante a PTM de São Bernardo do Campo/SP, relatou que (doc. 32):

(...) que recebeu instruções por vídeo para começar a trabalhar; que anteriormente o cadastramento era feito de forma presencial, depois passou a ser feito via aplicativo; (...) que não pode usar outro veículo que não aquele cadastrado no aplicativo; (...) que pode recusar uma corrida, mas que isso baixa o seu conceito na plataforma; que baixar o seu conceito na plataforma acarreta consequências ruins para os motoristas, como diminuição do número de corridas recebidas, podendo chegar em bloqueio (...) (sem grifos no original)

O Sr. Jarbas de Oliveira, motorista, ouvido em 11 de junho de 2021 perante a PTM de São Bernardo do Campo/SP relatou que (doc. 32):

(...) que atualmente não é possível trabalhar mais de 12 horas por dia por bloqueio no aplicativo; (...) que o treinamento é por mensagens escritas; que precisou cadastrar seu veículo no aplicativo; (...) que não pode utilizar outro carro que não seja o cadastrado; (...) que pode recusar as corridas, mas que isso pode prejudica-lo; que é motorista Uber Diamante e, por conta disso, tem que ter uma taxa de aceitação de viagens muito elevada; (...) (sem grifos no original)

Depoente sigiloso, ex-empregado, ouvido em 29 de junho de 2021 (doc. 33):

(...) que são realizadas duas avaliações do motoristas/entregadores; que umas dessas avaliações é feita pelos usuários e a outra avaliação é realizada internamente pela própria



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

UBER; que ao que sabe essas avaliações da UBER levam em conta se o motorista aceita muita corrida, se perde muita corrida, se cancela muita corrida e o tempo que leva para aceitar a corrida; que uma nota muito baixa pode ensejar a exclusão do motorista da plataforma; (...) que a UBER encaminha orientações para os motoristas/entregadores que ingressam na plataforma, por meio de vídeos que estão, na sua maioria, no Youtube; que são orientações práticas de como receber o cliente no seu veículo, de como tratá-lo, dentre outros aspectos da atividade; que não é permitido que o entregador/motorista trabalhe com veículo diferente do cadastrado; (...) que o aplicativo avisava para o motorista os locais considerados de risco; que o motorista nesses casos poderia recusar a corrida, mas, no final, essa recusa vinha em prejuízo ao motorista já que baixava a sua nota com relação ao cumprimento de metas e aceitação de corridas; (...) (sem grifos no original)

Existem outros mecanismos que a Uber adota para induzir as condutas dos trabalhadores, com enfoque em incentivos psicológicos e outras técnicas criadas pelas ciências sociais para influenciar quando, onde e quanto os trabalhadores dirigirão. A plataforma adota técnicas de vídeo game, gráficos e recompensas não monetárias de caráter simbólico para induzir os motoristas a trabalhar mais, inclusive em horários e locais menos rentáveis para eles⁸.

A empresa envia mensagens aos motoristas estimulando-os a atingir um determinado objetivo concreto e, assim, motivá-los a realizar viagens. Por exemplo, a plataforma emite alertas para os trabalhadores avisando-os que estão próximos de alcançar suas metas financeiras para determinado dia (ou mesmo um valor arbitrário fixado pela empresa) quando tentam se desconectar do aplicativo e manda notificações parabenizando-os de terem feito um certo número de viagens em um dado período. O desenho do aplicativo também tem um papel importante nesse processo, uma vez que se destacam as opções que mantêm os motoristas trabalhando. No primeiro exemplo, ao

⁸ SCHEIBER, Noam. How Uber uses psychological tricks to push its drivers' buttons. *The New York Times*, New York, 02 apr. 2017. Disponível em: <https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html>. Acesso em: 10 out. 2017 *apud* p. KALIL, Renan Bernardi. A regulação do trabalho via plataformas digitais. São Paulo: Blucher, 2020, p. 127.



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

serem avisados da proximidade em atingir as suas metas, apresentam-se as alternativas de desconectar-se ou continuar dirigindo, com maior realce dessa opção⁹.

A Uber também envia mensagens aos motoristas com o objetivo de incitar um espírito competitivo que alimenta uma compulsão comparável ao jogo, como a indicação do número de viagens realizadas durante a semana, a quantia de dinheiro recebida, as horas trabalhadas e a média de avaliações recebidas. Ainda, a plataforma atribui distintivos aos motoristas que atingem determinados objetivos estabelecidos pela empresa. Essa técnica é denominada de ludificação (ou gamificação), cujo principal objetivo, no caso concreto, é induzir os motoristas a internalizar o comportamento desejado pela empresa e atender às demandas da plataforma¹⁰.

Exemplo da ludificação é a maneira pela qual engenheiros de *software* programam o algoritmo da plataforma para manipular a oferta de bônus aos motoristas, com objetivo de fazê-los dirigir por mais horas. Os trabalhadores são comparados a coelhos, em que se deve manter a cenoura (ou o dinheiro) à sua vista para que continuem andando (ou dirigindo)¹¹.

Outra prática empregada pela Uber é o envio de ofertas de corridas aos motoristas antes que a viagem em curso termine, por meio da expedição prospectiva. Para os trabalhadores, é positivo por não os fazer aguardar muito tempo para uma nova corrida. Para a empresa, é importante por manter os motoristas dirigindo por mais tempo em períodos de maior demanda. Contudo, há um grande espaço para enfraquecer

⁹ SCHEIBER, Noam. op. cit. *apud* KALIL, Renan Bernardi. A regulação do trabalho via plataformas digitais. São Paulo: Blucher, 2020, p. 128.

¹⁰ Id. *Ibid*.

¹¹ FOWLER, Susan. “What Have We Done?”: Silicon Valley Engineers Fear They’ve Created a Monster. *Vanity Fair*, New York, sept. 2018. Disponível em: <https://www.vanityfair.com/news/2018/08/silicon-valley-engineers-fear-they-created-a-monster>. Acesso em: 11 set. 2018 *apud* KALIL, Renan Bernardi. A regulação do trabalho via plataformas digitais. São Paulo: Blucher, 2020, p. 128.



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 autocontrole dos motoristas, uma vez que as ofertas aparecem automaticamente, a menos que o trabalhador suspenda o envio¹².

No mesmo sentido, foram criados programas que oferecem recompensas monetárias para os motoristas que se comportem como a empresa deseja. Como exemplo, destacamos o Programa 6 Estrelas, que a Uber adota em algumas cidades brasileiras. Existem 3 categorias de motoristas: prata, ouro e diamante, divididas conforme a avaliação média do motorista e o número de viagens realizadas no mês. Os critérios variam conforme o local, mas a nota mínima identificada foi de 4,75 e a menor quantidade de corridas foi de 240. As vantagens concedidas aos motoristas nesse programa são: suporte prioritário e promoções exclusivas para aumentar a remuneração para as três categorias e multiplicador de ganhos das viagens conforme a categoria.

Ou seja, a partir da análise dos termos de uso e dos depoimentos colhidos depreende-se que tanto o **conteúdo do trabalho** como a sua **forma de execução** são comandados pela empresa.

A.2) PODER REGULAMENTAR

O poder **regulamentar**, ainda segundo Godinho Delgado, seria o “*conjunto de prerrogativas tendencialmente concentradas no empregador dirigidas à fixação de regras gerais a serem observadas no âmbito do estabelecimento e da empresa*”.

Ora, além do próprio algoritmo, que nada mais é do que um regulamento de empresa em forma eletrônica e cibernética (oriunda do grego kibernetike, “a arte de governar”), que programa todo o processo de trabalho, não permitindo que seja realizado de outra forma, a ré **mantém extenso e abrangente conjunto de regras unilateralmente estipuladas** no documento “Termos e Condições gerais dos serviços

¹² SCHEIBER, Noam. op. cit. *apud* KALIL, Renan Bernardi. A regulação do trabalho via plataformas digitais. São Paulo: Blucher, 2020, p. 128.



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 intermediação digital” (**doc. 35**), com capítulos denominados de “Avaliação” e “Verificações de Segurança, Licenciamento e documentação”, onde são estipuladas diversas regras regulamentares e remetem diretamente ao denominado “Código da Comunidade Uber” (**doc. 39**), que também prevê inúmeras outras regras. Além disso, há outros documentos como o denominado “Aviso de Privacidade” (**doc. 40**), que traz instruções em relação à utilização de dados dos trabalhadores, que informa a utilização pela empresa de listas de contato, monitoramento de voz e imagem, controle de posicionamento geográfico e tantos outros. Não é despidendo reiterar que a doutrina é uníssona em enfatizar que o poder regulamentar é a exteriorização e meio de concretização do poder de direção das empresas.

As oitivas realizadas com motoristas no ano de 2021 corroboram o argumento e demonstram que os trabalhadores não possuem qualquer liberdade contratual:

(...) que **não pode discutir os termos e cláusulas do contrato** de prestação de serviços para ingressar na plataforma da UBER; que as **regras do contrato devem ser observadas sem questionamentos** (...)

(Sr. Anderson Mendes de Oliveira, motorista, ouvido em 27 de maio de 2021, **doc. 26**, sem grifos no original)

(...) que para ser cadastrado na plataforma tem que concordar com os termos e cláusulas do contrato de prestação de serviços para a UBER (...)

(Depoente sigiloso, motorista, ouvido em 28 de maio de 2021, **doc. 28**)

(...) que **não pode discutir os termos e cláusulas do contrato de prestação de serviços para ingressar na plataforma da UBER**; que quando houve alteração dos termos, foi a mesma coisa: **se o motorista não clicasse ok, concordando com os termos, não conseguia ingressar no aplicativo** (...)

(Sr. Edson Ferreira Neto, motorista, ouvido em 01/06/2021, **doc. 30**, sem grifos no original)

(...) que os termos de condições de uso não são discutidos entre a empresa e o 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

(Sr. Aparecido Batista, motorista, ouvido em 11 de junho de 2021, doc. 32)

A.3) PODER FISCALIZATÓRIO OU DE CONTROLE

Já o poder **fiscalizatório ou de controle** seria o “conjunto de prerrogativas dirigidas a propiciar o acompanhamento contínuo da prestação de trabalho e a própria vigilância efetivada ao longo do espaço empresarial interno” (Godinho Delgado, ob. cit., p. 794).

As provas que acompanham essa peça inaugural comprovam que o trabalho dos motoristas/entregadores é **controlado** de diversas formas. Inicialmente, conforme destacado no tópico que analisou os termos da UBER, verificamos que o acompanhamento e vigilância são realizados por meio eletrônico, como demonstra o documento “Aviso de Privacidade” (**doc. 40**), que indica que a UBER coleta e tem acesso aos dados, monitora e vigia o trabalhador em relação aos seguintes aspectos:

Aviso de Privacidade (doc. 40)
III. Coleta e uso de dados
A. Dados que coletamos
A Uber coleta dados pessoais:
Disponibilizados à Uber pelos usuários, por exemplo, durante a criação da conta
Criados durante o uso dos nossos serviços, como de localização, de uso do app e do dispositivo
De outras fontes, como outros usuários ou proprietários de contas, parceiros comerciais, fornecedores, prestadores de serviços financeiros e de seguros e autoridades governamentais
Os dados pessoais a seguir são coletados pela Uber ou em nome dela:
1. Dados informados pelos usuários. Isso inclui:
Perfil do usuário: coletamos dados quando os usuários criam ou alteram contas da Uber. Pode ser nome, e-mail, número de telefone, nome de usuário e senha, endereço, foto de perfil, dados bancários ou de pagamento (inclusive informações relacionadas a verificação de pagamento), carteira de habilitação e outros documentos de identificação governamentais (que possam indicar número do documento, data de nascimento, gênero e foto). Também inclui informações do veículo ou do seguro dos motoristas ou



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

entregadores parceiros, informações de contato para emergência, configurações do usuário e atestados de saúde ocupacional ou de aptidão físico-mental para prestar serviços pelo app da Uber.

Inclui ainda gênero e/ou ocupação (quando essa informação for necessária para determinados serviços ou programas da Uber, como o Uber Cash ou outros recursos que permitam que mulheres prestem serviços a outras mulheres ou usem serviços prestados por outras mulheres).

Podemos usar as fotos enviadas pelos usuários para confirmar as identidades deles, por exemplo, por meio de tecnologias de reconhecimento facial. Para mais informações, consulte a seção “Como usamos os dados pessoais”.

Checagem de segurança e confirmação de identidade (motoristas e entregadores parceiros): pode incluir histórico, antecedentes criminais (quando permitido por lei), situação da carteira de habilitação, pseudônimos conhecidos, endereços anteriores e direito de trabalhar do motorista parceiro. A coleta dessas informações pode ser feita por um distribuidor autorizado em nome da Uber. Também verificamos a identidade dos usuários do app de viagens e dos destinatários de entregas que solicitam entregas de bebidas alcoólicas.

Dados demográficos: podemos coletar dados demográficos sobre os usuários, inclusive por meio de pesquisas com usuários. Em alguns países, os dados demográficos dos usuários também podem ser enviados por terceiros.

Também podemos deduzir dados demográficos a partir de outros dados coletados dos usuários. Por exemplo, quando precisamos habilitar recursos que permitam que mulheres prestem ou recebam serviços de outras mulheres, podemos deduzir o gênero pelo nome. Nesses casos, permitimos que os usuários alterem o gênero, se necessário, nas configurações do app.

Conteúdo do usuário: coletamos os dados enviados pelos usuários quando eles entram em contato para falar com o suporte ao cliente da Uber (inclusive em algum Espaço Uber ou por meio de ferramentas de videoconferência), para fazer avaliações ou elogios a outros usuários, restaurantes e estabelecimentos ou para outros fins. **Esses dados podem ser feedback, fotografias ou gravações coletadas pelos usuários, inclusive gravações de áudio ou vídeo (como de câmera veicular) enviadas pelos usuários ao suporte ao cliente. Podem ser também metadados relacionados ao canal que você usa para se comunicar com a Uber.**

Informações de viagens: coletamos informações de itinerários de viagens dos usuários do nosso recurso Uber Travel, por exemplo, hora e data de reservas de voo, hospedagem ou locação de veículos. Coletamos estas informações: (i) quando os usuários digitam manualmente os dados pessoais deles em um itinerário do Uber Travel; ou (2) provenientes de confirmações por e-mail relacionadas a viagens se tivermos autorização dos usuários para acessar a conta do Gmail deles. Se autorizada, a Uber só acessará a conta do Gmail dos usuários para coletar informações de itinerários de viagens a fim de ativar o recurso Uber Travel e o fará em conformidade com a [Política de Dados do Usuário dos Serviços de API \(Application](#)



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

[Programming Interface – Interface de Programação de Aplicação](#) da Google, inclusive as limitações de uso dos dados coletados das contas do Gmail dos usuários. (sem grifos no original)

Também está no documento que:

Aviso de Privacidade (doc. 40)
2. Dados criados durante o uso dos nossos serviços. Isso inclui:
Dados de localização (motorista e entregador parceiro): <u>coletamos dados de localização precisos ou aproximados de motoristas e entregadores parceiros</u> para possibilitar viagens e entregas, habilitar recursos de rastreamento e segurança de viagens/entregas, prevenir e detectar fraudes e atender às exigências legais. A Uber <u>coleta esses dados quando seu app é executado em primeiro plano (está aberto e na tela) ou em segundo plano (aberto mas fora da tela) no dispositivo móvel desses indivíduos.</u>
B. Como usamos os dados pessoais
Usamos os dados pessoais que coletamos:
1. Para prestar os nossos serviços. A Uber usa dados para prestar, personalizar, manter e melhorar os nossos serviços. Isso inclui o uso de dados para: (...)
Acompanhar e compartilhar o progresso das viagens ou entregas.
2. Segurança e proteção. Usamos dados pessoais para manter a segurança e a integridade dos nossos serviços e usuários. Isso inclui: (...)
Usar dados do dispositivo de motoristas ou entregadores parceiros para identificar comportamento perigoso ao volante, como excesso de velocidade ou freada e aceleração bruscas, e para informá-los sobre práticas de direção mais seguras. (...) (sem grifos no original)

Além disso, pode ser verificado que a empresa se autoconcedeu diversos poderes de controle, conforme estipulado nos Termos Atualizados (**doc. 35**) e Código da Comunidade Uber (**doc. 39**). No item 12.1 dos Termos atualizados, por exemplo, a empresa deixa claro que pode (i) suspender ou cancelar o acesso do trabalhador de forma unilateral, por descumprimento dos termos, (ii) por análise feita pela empresa a partir das avaliações feitas pelos passageiros (item 5) e também (iii) pela análise da taxa de cancelamento (item 4.2), bem como por contato com usuários por qualquer razão que não esteja relacionada a uma viagem específica (item 2.3) e eventualmente até por infrações de trânsito:



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

Código da Comunidade Uber (doc. 39)

As diretrizes abaixo apresentam alguns tipos de interações positivas entre a comunidade que usa a Plataforma da Uber, além de outros comportamentos ou circunstâncias que podem causar a perda de acesso a ela. Sempre haverá situações imprevistas que podem levar à perda de acesso à Plataforma e aos serviços da Uber, mas **as diretrizes a seguir, que serão atualizadas regularmente, são a base para o comportamento que esperamos de todos na comunidade Uber. O descumprimento de qualquer uma das nossas diretrizes pode constituir uma violação material ou dos termos do seu contrato com a Uber (os termos de usuário estão disponíveis aqui), podendo resultar na perda de acesso total ou parcial** à Plataforma da Uber. (...)

Cumpra a lei

Temos normas baseadas em leis e regulamentações que todos precisam seguir. Por exemplo, é estritamente proibido usar a Plataforma da Uber para cometer qualquer tipo de crime, como transporte de drogas, lavagem de dinheiro, tráfico humano ou de drogas ou exploração sexual de crianças, ou para violar qualquer outra lei.

Cumpra todas as leis

Ao usar a Plataforma da Uber, **todos são responsáveis por conhecer e obedecer a todas as leis aplicáveis**, tais como, por exemplo, regras e regulamentos de aeroportos e **regras de trânsito**, como obediência à sinalização e semáforos.

Motoristas e entregadores parceiros precisam ter sempre licenças, autorizações e outros documentos legais válidos. Por exemplo, os motoristas parceiros são obrigados por lei a manter uma carteira de habilitação com a observação “Exerce Atividade Remunerada - EAR”, o registro do veículo, uma inscrição no Instituto Nacional de Previdência Social (INSS) e **passar nas checagens de segurança da Uber**. Para dirigir um veículo motorizado, é obrigatório portar a carteira de habilitação correspondente ao tipo de veículo utilizado. **Para viagens por aplicativos, também é necessário cumprir os requisitos aplicáveis aos motoristas parceiros dessa categoria de profissionais. Nós analisamos relatos de acidentes e multas de trânsito que tenham ocorrido durante uma viagem ou entrega, assim como outros relatos que possam indicar distração, descuido ou negligência na direção.** As leis locais podem limitar onde motoristas e entregadores parceiros podem estacionar para retirar pedidos, fazer entregas e esperar que o usuário entre ou saia do veículo. Por exemplo, pode ser proibido parar em ciclovias e ciclofaixas ou bloquear rampas de acessibilidade. (sem grifos no original)

Outrossim, o Código da Comunidade Uber reforça a possibilidade de cancelamento total ou parcial da conta que a UBER entenda que “*ameaçam a segurança da comunidade Uber*”, incluindo a checagem de antecedentes:



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

Você pode perder o acesso total ou parcial à Plataforma da Uber se não seguir qualquer uma das nossas diretrizes. Isso pode incluir violações do Código da Comunidade Uber e **certos atos que você pode praticar fora da Plataforma da Uber, incluindo, sem restrição, informações de outras plataformas, se determinarmos que esses atos ameaçam a segurança da comunidade Uber, dos nossos colaboradores e prestadores de serviços ou prejudicam a marca, a reputação ou os negócios da Uber**. Se os problemas levantados forem graves ou repetidos, ou se você se recusar a cooperar, poderá perder o acesso à Plataforma da Uber. Qualquer comportamento que envolva violência, má conduta sexual, assédio, fraude, discriminação ou atividade enganosa, ilícita ou prejudicial à segurança ao usar a Plataforma da Uber pode resultar na perda imediata do acesso a ela. (...)

Por fim, todos os motoristas e entregadores parceiros interessados em usar a Plataforma da Uber **passam por um processo de cadastro, incluindo checagens de antecedentes**. Um motorista ou entregador parceiro **perderá o acesso às suas contas da Uber se a checagem de antecedentes ou outra verificação revelar uma violação do Código da Comunidade Uber ou de outros critérios exigidos** pelos reguladores locais. (sem grifos no original)

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

Outro ponto de controle: a ré utiliza os **passageiros como verificadores da qualidade do serviço** dos motoristas. Isso é **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, é para o controle da empresa. É 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.

Os Termos atualizados e o Código da Comunidade Uber deixam isso evidente:



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 e Condições gerais dos serviços de intermediação digital – data: abril de 2020 (doc. 35)

5. Avaliação.

5.1. Os(as) Usuários(as) poderão receber um pedido para avaliar, se quiserem, os serviços prestados por Você ao fim de uma Viagem, e Você poderá receber uma solicitação para avaliar o(a) Usuário(a). Tal avaliação poderá incluir comentários e outras opiniões, os quais, juntamente com a avaliação, pedimos que sejam feitos de boa-fé. **Leia nosso Código de Conduta da Uber para obter detalhes sobre como as avaliações podem afetar e/ou limitar a forma como Você utiliza nosso Aplicativo de Motorista.** Nós nos reservamos o direito de utilizar, **compartilhar e exibir suas avaliações e comentários (e as dos(as) Usuários(as)) de qualquer modo relacionada aos nossos negócios, sem a necessidade de sua aprovação e sem atribuí-las a Você, de maneira anonimizada.** Mesmo sendo somente distribuidores (e não autores) destas avaliações e comentários e não termos nenhuma obrigação de confirmar a veracidade dos mesmos, poderemos remover comentários.

Código da Comunidade Uber (doc. 39)

Avaliações

Motoristas e entregadores parceiros, usuários do app da Uber e usuários e estabelecimentos do Uber Eats podem dar e receber avaliações, além de dar feedback sobre como foi a viagem ou a entrega. Esse **sistema de avaliações ajuda a aumentar a responsabilidade e criar um ambiente respeitoso, seguro e transparente para todos.** Motoristas e entregadores parceiros podem ver a avaliação atual no app. Para encontrar as avaliações de usuários e entregadores parceiros do Uber Eats, os estabelecimentos devem acessar o Painel Administrativo. Os usuários podem encontrar a avaliação deles no menu do app, embaixo do nome.

Cada cidade tem uma **avaliação média mínima**, pois pode haver diferenças culturais na maneira de as pessoas se avaliarem. Usuários, motoristas e entregadores parceiros e estabelecimentos que **não atingirem a avaliação média mínima da cidade poderão perder, no todo ou em parte, o acesso à Plataforma da Uber**. Avisaremos caso sua avaliação esteja se aproximando desse limite e poderemos compartilhar informações úteis para que você possa melhorá-la.

Para manter uma boa avaliação média, recomendamos tratar todas as pessoas com **respeito e educação ao usar a Plataforma da Uber e interagir com outros integrantes da comunidade Uber**. Os motoristas e entregadores parceiros que usam a Plataforma da Uber normalmente prestam um atendimento excelente aos usuários do app da Uber e do Uber Eats, e a maioria desses usuários é educada e respeitosa. Portanto, a maior parte das viagens e entregas ocorre sem problemas. **Não é possível solicitar ao suporte para remover uma avaliação individual.** Sabemos que algumas vezes acontecem contratemplos. Por isso, levamos em consideração uma média das suas avaliações. (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

Veja-se que a parte final do dispositivo em comento deixa claro não ser possível solicitar ao suporte da UBER a remoção de avaliação individual, evidenciando a completa sujeição do motorista/entregador ao sistema de reputação em questão.

Ex-empregados da UBER confirmaram a existência desse ostensivo controle dos trabalhadores por meio de avaliações:

(...) se o motorista ficasse com **média abaixo de 4,6** (antes de 50 viagens não havia avaliação de qualidade de atendimento para fins de bloqueio) **ficava dois dias offline**, era chamado para comparecer ao centro de ativação, **era instruído no que deveria melhorar e teria um período para melhorar a nota**; que, se mantivesse a **média inferior a 4,6, continuaria sendo bloqueado até três vezes**; que, **não conseguindo aumentar a nota, era desativado** (...) que o incentivo para trabalhar mais e agregar mais motoristas ao sistema são as formas de garantir o atendimento à demanda; que se o motorista ficasse com média abaixo de 4,4 era diretamente; ou seja, se ficasse entre 4,4 e 4,7, tomaria os "ganchos" (de dois dias a cada vez) e teria nova chance, até três vezes, antes de ser desativado; que se ficasse com média abaixo de 4,4, era desativado diretamente, sem que pudesse aplicar novamente; que, caso aplicasse novamente, não mais seria aceito(...) que os **relatórios da performance do motorista feitas pelos clientes eram encaminhadas para o motoristas com recomendações pessoais para que os motoristas melhorassem**; (...) que a **avaliação do cliente tem campos predefinidos com os casos mais normais e o computador já encaminhava para o motoristas o que estava de ruim sendo reportado pelo cliente; que quase tudo é automático, mas encaminhado semanalmente para o motorista para que ele melhore o padrão de atendimento** (...) (Sr. Saadi Alves de Aquino, doc. 24, sem grifos no original)

(...) que internamente se falava no sistema de "carrots" e "sticks"; que o sistema de pagamento de incentivos era "carrots"; sobre o controle de qualidade; que nos documentos internos e e-mails usava-se a **expressão "stick" para identificar medidas de controle de qualidade**; que o processo de controle de qualidade **consistia em garantir que somente motoristas acima de determinado nível mínimo de qualidade ficassem, baseado na avaliação média do motorista dada pelos clientes**; que inicialmente ficava em 4,6, tendo aumentado para 4,7, em uma escala de zero a cinco; que de março a novembro de 2015 esse controle era basicamente manual, sendo que o gerente de operação deveria rodar uma consulta na base de dados para verificar quais **motoristas estavam com média baixa e bloqueava o acesso à plataforma desses motoristas**, enviando comunicado ao 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

dizendo que estaria bloqueado por esse motivo; que após isso o **motorista comparecia a um centro de atendimento da Uber e recebia alerta de que não haveria um segundo ou terceiro bloqueio**; que se a **média se mantivesse baixa após uma série de viagens, seu acesso estaria definitivamente cortado**; que como o motorista não tinha acesso aos "feedbacks" dos clientes, geralmente o **motorista perguntava a razão das notas baixas e os gerentes falavam para o motorista tentar mudar a atitude** (...) (Sr. Augusto César Duarte da Silva, doc. 24, sem grifos no original)

(...) que **exigiam dos motoristas a avaliação mínima de 4.6 ou 4.7**, sendo uma decisão da cidade a avaliação mínima e o sistema de consequências; que as consequências foram evoluindo para que completadas 50 viagens, se a **avaliação fosse abaixo do limite, os motoristas recebiam comunicação lembrando as melhores práticas e avisando se se mantivessem abaixo da nota de corte poderiam ser desativados**; que algo parecido acontecia quando o motorista atingia 100 viagens com nota abaixo da desejada; **que internamente a empresa falava em "carrots and sticks"**, que seriam incentivos positivos ou negativos concedidos aos motoristas; (...) ; que os motoristas tinham acesso à sua nota média, mas não as individuais dadas pelos passageiros, que havia um relatório emitido pelo sistema com o resumo das avaliações positivas; **que quanto às avaliações negativas, essas eram informadas aos motoristas por filtros que a gestão da Uber local realizava; que pegavam, geralmente, as notas individuais mais baixas e verificava os comentários**; (...) (Sr. Filippo Scognamiglio Renner Araújo, doc. 24, sem grifos no original)

(...) que são realizadas duas avaliações do motoristas/entregadores; que **umas dessas avaliações é feita pelos usuários** e a outra avaliação é realizada internamente pela própria UBER; (...) **que 4.50, 4.40 e 4.30 já são consideradas pontuações muito baixas**; que quando os **motoristas apresentam notas baixas a UBER manda um e-mail com orientações do que ele deve fazer para subir a nota**, sem ser banido da plataforma; que **quando ocorre o banimento com base na nota o motorista não fica sabendo que foi por baixa pontuação**; que em nenhuma hipótese o motorista toma conhecimento do seu bloqueio ou banimento da plataforma; (...) (Depoente sigiloso, ex-empregado, ouvido em 29 de junho de 2021, doc. 33, sem grifos no original)

Nesse sentido, também os recentes depoimentos colhidos de motoristas:

(...) que **as avaliações baixas ou negativas podem ensejar punição aos motoristas**, inclusive com a exclusão da plataforma; que **notas abaixo de 4,65 já ensejam uma advertência e a futura exclusão do aplicativo; que esse critério não é utilizado para 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

passageiros; que mesmo passageiros com notas muito baixas são transportados (...) (Depoente sigiloso, motorista, ouvido em 28 de maio de 2021, **doc. 28**, sem grifos no original)

(...) que notas abaixo de 4,65 poderiam ocasionar o bloqueio na plataforma; que quando há a atribuição de nota baixa pelo passageiro ao motorista, a UBER não concede ao motorista a oportunidade para se defender ou se justificar (Sr. Edson Ferreira Neto, **doc. 30**)

(...) que caso o motorista **receba baixas avaliações, pode ser bloqueado ou excluído da plataforma**; que a UBER não dá ao motorista direito de defesa e nem explica a razão da exclusão do motorista; que o depoente foi bloqueado na plataforma e a tentar saber o que ocorreu, a UBER informou que se tratava de um problema na conta de usuário da UBER do depoente; que o depoente raramente se utilizava da UBER como usuário; que não sabe ao certo o que ocorreu; (...) (Depoente sigiloso, motorista, ouvido em 24 de junho de 2021, **doc. 31**, sem grifos no original)

(...) que o motorista recebe avaliações ao final das corridas; que se tiver uma média inferior a 4,65, pode ser banido (...) (Sr. Aparecido Batista, **doc. 32**)

Esse **sistema de avaliações**, inclusive, foi um dos fatos que levou a Suprema Corte do Reino Unido a **reconhecer que os motoristas não são trabalhadores autônomos**, como destacado por Rodrigo Carelli:

(...)

Passando a observar o grau de controle exercido pela Uber, de início, a Corte afastou que o fato de uma pessoa ser livre para trabalhar ou não não é incompatível com o direito do trabalho, seja para considerá-lo como empregado (“employee”) ou trabalhador (“worker”). Deu o exemplo dos trabalhadores intermitentes ou safristas no campo. O que deve ser observado são as condições nos momentos em que estejam trabalhando e não quando não estão.

Aqui a decisão destacou os cinco fatores principais citados acima:

(...) Neste sistema, se o motorista não mantém uma média especificada pela Uber pode receber advertência e até resultar no término da relação com a Uber. O Tribunal alerta que o sistema da Uber se diferencia daqueles comumente encontrados nas plataformas digitais, pois a maior parte serve somente para incentivar o fornecedor a ganhar altas notas de satisfação dos clientes para atrair negócios futuros. **O da Uber seria materialmente diferente, pois não há escolha de motoristas pelos clientes da Uber a partir das notas**; os passageiros não têm escolha de motoristas com altos preços para motoristas com altas notas; **o sistema**



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 avaliação é utilizado pela Uber como pura ferramenta interna para gerenciar performance e uma base para tomar decisões finais em casos que trabalhadores não atingem os níveis de performance estabelecidos pela Uber.”
(sem grifos no original)¹³

Mas não é só isso: o trabalhador é controlado também pelas taxas de cancelamento, conforme item 4.2 dos Termos atualizados (**doc. 35**) e Código da Comunidade Uber (**doc. 39**), já mencionados anteriormente. 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 Bélgica¹⁴, 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 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, e conforme destacado no início desse capítulo, segundo a decisão da Suprema Corte do Reino Unido no caso da própria ré UBER¹⁵, 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 emprego:**

¹³ SUPREMA CORTE DO REINO UNIDO CONFIRMA: MOTORISTAS DA UBER NÃO SÃO TRABALHADORES AUTÔNOMOS. Disponível em: <https://trab21.blog/2021/02/19/suprema-corte-do-reino-unido-confirma-motoristas-da-uber-nao-sao-trabalhadores-autonomos/>. Acesso em 04 Set. 2021.

¹⁴ Commission Administrative de règlement de la relation de travail (CRT) - Chambre Francophone. Bruxelles. Dossier n°: 187 – FR – 20200707. Disponível em <https://commissiearbeidsrelaties.belgium.be/docs/dossier-187-nacebel-fr.pdf>. Acesso em 03 Set. 2021.

¹⁵ THE SUPREME COURT. Uber BV and others (Appellants) v Aslam and others (Respondents) - 19 February 2021. Disponível em <https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2019-0029-press-summary.pdf>. Acesso em 03 Set. 2021.



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

(...) Juntando esses fatores, o serviço de transporte realizado pelos motoristas e oferecido aos passageiros através do aplicativo Uber é rigidamente definido e controlado pelo Uber. **Os motoristas estão em uma posição de subordinação e dependência em relação ao Uber** de tal forma que eles têm pouca ou nenhuma capacidade de melhorar sua posição econômica por meio de habilidade profissional ou empreendedora. (...) ¹⁶ (sem grifos no original)

Em relação à punição por cancelamento, como é cediço, todo poder é potência, isto é, é latente, pode ser exercido ou não, a critério do seu detentor. A existência do poder reside em sua possibilidade, e não em sua efetivação.

Os depoimentos colhidos também demonstram a aplicação de suspensões por rejeição de corrida:

Depoente sigiloso, motorista, ouvido em junho de 2017 relatou que (doc. 11):

(...) que existe uma faixa para cancelamento de corridas e que se ultrapassada pelo motorista, o mesmo sofre uma punição; que o depoente chegou a ficar bloqueado por 72 horas em razão de cancelamento de viagens pagas em dinheiro (...)

O Sr. Saadi Alves de Aquino, ex-empregado, ouvido em 25 de outubro de 2016 perante a PRT da 1ª Região, relatou que (doc. 24):

(...) que também havia a hipótese de um bloqueio temporário ("gancho") que ocorria quando motorista não aceitava mais do que 80% das viagens e esses ganchos eram progressivos, ou seja, 10 minutos, 2 horas e até 12 horas offline, ou seja, bloqueado (...)

Sr. Anderson Mendes de Oliveira, motorista, ouvido em 27 de maio de 2021, relatou que (doc. 26):

¹⁶ *Ibid.* tradução nossa de: "Taking these factors together, the transportation service performed by drivers and offered to passengers through the Uber app is very tightly defined and controlled by Uber. Drivers are in a position of subordination and dependency in relation to Uber such that they have little or no ability to improve their economic position through professional or entrepreneurial skill."



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 caso recuse 3 corridas consecutivas, mesmo fora dos períodos de promoção, o motorista pode ser deslogado do aplicativo, tendo que entrar com e-mail e senha novamente para ser logado (...)

O Sr. Aparecido Batista, motorista, ouvido em 11 de junho de 2021 perante a PTM de São Bernardo do Campo/SP, relatou que (doc. 32):

(...) que pode recusar uma corrida, mas que isso baixa o seu conceito na plataforma; que baixar o seu conceito na plataforma acarreta consequências ruins para os motoristas, como diminuição do número de corridas recebidas, podendo chegar em bloqueio (...)

Os itens 4.2, 6.2 e 6.3 dos Termos atualizados (doc. 35) determinam que o motorista será avaliado por taxas de aceite e de cancelamento de corridas, pela qualidade do serviço e pela limpeza do veículo, prescrevendo que o trabalhador pode ser punido até com a dispensa se ele for mal avaliado de forma reiterada, tiver pendências cadastrais, ou houver relatos de condutas inapropriadas, tudo a exclusivo critério da empresa (vide item 12.1 dos Termos atualizados).

Conforme destacado no tópico anterior sobre a análise dos termos, também o Código da Comunidade Uber (doc. 39) prevê expressamente diretrizes estritas que devem ser seguidas na prestação de serviços pelo trabalhador: “*Para manter uma boa avaliação média, recomendamos tratar todas as pessoas com respeito e educação ao usar a Plataforma da Uber e interagir com outros integrantes da comunidade Uber*”. Além disso determina que os veículos devem ser mantidos em boas condições de funcionamento e de acordo com os padrões de segurança e manutenção do setor automobilístico. Ou seja, a ré se imiscui totalmente na prestação de serviços, não se limitando a realizar, como insiste contra os fatos, mera intermediação de duas pontas.

Além de todas essas provas de fiscalização, temos também aquela que se chama de **controle por programação**¹⁷. De fato, a empresa se utiliza da técnica bem antiga de

¹⁷ CARELLI, Rodrigo. **O Caso Uber e o controle por programação: de carona para o Século XIX. Jan, 2018.** In: LEME, Ana Carolina Reis Paes. RODRIGUES, Bruno Alves. CHAVES JÚNIOR, José



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

“sticks” (pauladas) e “carrots” (cenouras) para o controle dos trabalhadores. Além das punições previstas e realizadas, a empresa faz com os trabalhadores cumpram determinada jornada a partir de concessão de promoções tendo em vista um número de viagens realizadas em determinado período, como destacado nos depoimentos reveladores de ex-empregados da UBER e transcritos a seguir, o que leva o motorista a “trabalhar mais horas”:

(...) que a empresa também promove a ativação por meio de promoções/incentivos; que esse incentivo consiste em na hipótese de indicação de um motorista que vier a ser ativado, tanto o motorista Uber que indicou quanto o ativado ganhavam um "bônus" em dinheiro; que essa promoção era recorrente; (...) que as promoções de ativação eram variações da acima citada, com número de viagens e premiações em dinheiro; **que esses são exemplos de campanhas de "carrot"; que outras forma eram chamadas stick, que é uma forma de ameaça em que não se dá qualquer bônus mas avisa, por e-mail, que se o candidato não completar a ativação rapidamente, perderá as etapas do processo já realizadas**; ou seja, envia-se um email, por exemplo, com a ideia: complete sua ativação até sexta-feira, ou não será mais ativado na plataforma; (...) que fazia análise de várias métricas para saber quão saudável estava a plataforma - que se tem muita demanda em determinado local (ex.: as 4h da madrugada em São Conrado em razão de uma festa ou as 18h na barra, que é um padrão) um algoritmo irá modificar os preços naquele local; (...) que, dessa forma, **incentiva-se o motorista a se deslocar para o local assim com desincentiva-se o consumidor a utilizar o aplicativo; que isso é a chamada "tarifa dinâmica"; que pode acontecer, exatamente porque a tarifa é dinâmica, dos motoristas se deslocarem para o local e a tarifa já não estar mais no patamar anteriormente indicado exatamente porque vários motoristas se deslocaram para o local**, ou seja, ainda que não tenham qualquer má intenção, a tarifa inicialmente indicada de x% maior que a padrão para incentivar o motorista a se deslocar para o local, ao chegar lá, poderá não ser a aplicada e geralmente não será, que pode já ser a padrão como pode ser y% maior que a padrão, sendo y menor que x; (...) que, **diariamente, eram encaminhadas mensagens de SMS, Email, com incentivo para ficar online**, para ir a determinadas áreas que valeriam a pena; (...) que **outra forma já está inserida no próprio aplicativo, sendo automático: quando o motorista vai desligar o aplicativo, o aplicativo mostra os ganhos atuais e dizia: ganhe um pouco mais; atinja mais x reais**,

Eduardo de Resende. Tecnologias Disruptivas e a Exploração do Trabalho Humano. Editora: Ltr. Disponível em <https://www.researchgate.net/publication/338412524> O Caso Uber e o controle por programacao de carona para o Seculo XIX. Acesso em 03 Set. 2021.



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 forma de incentivar o motorista a não desligar o aplicativo; que isso parece "bobo" mas funciona realmente, acaba virando um cassino; (...) que eram enviados emails, como o caso dos sticks acima citados, para que o **motorista "ficasse com medo" e voltasse a se ativar na plataforma; que, como gestor, tinha por meta incentivar os motoristas a estarem ativos;** (...) que a empresa não fazia nada contra os motoristas que trabalham pouco mas o contrário, ou seja, incentivar quem trabalhasse muito (...) (Sr. Saadi Alves de Aquino, **doc. 24**, sem grifos no original)

(...) que os incentivos eram encaminhados por e-mail, por SMS e alguns pelo aplicativo; que **havia também funcionalidades no aplicativo para incentivar os motoristas a ficarem online por mais tempo;** umas das funcionalidades **incentivava a não ficar off-line indicando os potenciais ganhos, independente da jornada acumulada, ou seja, "tem certeza de que vai ficar off line? Você pode ganhar mais tantos reais, se ficar online"**, que chegou a questionar se não deveriam limitar o quanto o motorista deveria dirigir por uma questão de segurança e teve como resposta: "não podemos controlar a jornada porque isso seria um risco trabalhista"; que **outra função do aplicativo para ficar online, era um mapa mostrando o preço dinâmico mesmo com o motorista off-line, para incentivá-lo a ficar online;** que era comum isso em momentos que o preço dinâmico era ativado — que entra em ação quando há um aumento da demanda em relação à oferta em determinado local; (...) que **internamente se falava no sistema de "carrots" e "sticks";** que o sistema de pagamento de incentivos era "carrots"; sobre o controle de qualidade; que nos documentos internos e e-mails usava-se a expressão "stick" para identificar medidas de controle de qualidade; que o processo de controle de qualidade consistia em garantir que somente motoristas acima de determinado nível mínimo de qualidade ficassem, baseado na avaliação média do motorista dada pelos clientes; que inicialmente ficava em 4,6, tendo aumentado para 4,7, em uma escala de zero a cinco (...) (Sr. Augusto César Duarte da Silva, **doc. 24**, sem grifos no original)

(...) que **internamente a empresa falava em "carrots and sticks", que seriam incentivos positivos ou negativos** concedidos aos motoristas; que para se iniciar um negócio desse tipo deve-se começar pela oferta, para atender à demanda que entendiam existir, mas que estava reprimida; que assim, no início da implementação em uma cidade, há a necessidade de incentivos como uma forma de manter a oferta enquanto a demanda ainda não está tão ativa; que o incentivo inicial é feito por meio de garantia de pagamento mínimo por hora "on une"; (...) que essa comunicação aos motoristas se dava por email e/ou sms; que a garantia de pagamento de mínimo por hora online acontecia em momentos em que a Uber achava que a oferta não seria suficiente para o pico da demanda, por exemplo, em determinadas horas no Natal, Dia das Mães, Rock in Rio, Carnaval



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

etc.; que além de estar online, havia critérios mínimos de viagens por hora, taxa de aceitação e avaliação; **que o principal era viagens por hora; que era uma forma de falar para os motoristas que iriam ganhar dinheiro, pois, em verdade, a Uber calculava a possível demanda naquele momento;** que menos de 10% das viagens recebiam real incentivo, por conta dos critérios; que quanto aos incentivos negativos, os motoristas deveriam atender duas obrigações principais: nota mínima e não realizar algumas ofensas a normas da empresa (...)

(Sr. Filippo Scognamiglio Renner Araújo, **doc. 24**, sem grifos no original)

Nessa esteira, necessário citar as relevantes lições de Renan Bernardi Kalil sobre a relação entre a variação do preço conforme a localidade e demanda e o controle exercido pela UBER sobre os serviços prestados pelos motoristas:

(...) O preço dinâmico é parte de um esforço da Uber em **estimular o comportamento dos motoristas para exercer controle sobre suas atividades, incluindo mapas de calor para mostrar as áreas mais atrativas para dirigir, fornecendo incentivos e fazendo contato frequente** por meio de mensagens. Os trabalhadores assumem os custos de ficar disponíveis e acessíveis o maior tempo possível sem qualquer garantia de que terão trabalho remunerado. Os **estímulos dados pela empresa aos seus trabalhadores são a parte visível do sistema da Uber: há indução dos motoristas para que estejam em determinados locais em certas horas**, ao passo que se mantém a aparência de que o sistema apenas reflete a demanda por trabalhadores, num quadro em que esses teriam total liberdade de escolher ignorar as mensagens da plataforma. (sem grifos no original)¹⁸

Ou seja, o trabalhador é levado a trabalhar uma sequência de horas para não perder o prêmio oferecido. Sistema similar de bônus levou a corte superior trabalhista da Alemanha¹⁹ a entender existente o vínculo de trabalhador de plataforma.

Nessa esteira, não menos relevantes são os testemunhos dos motoristas ouvidos no bojo do procedimento investigatório:

¹⁸ KALIL, Renan Bernardi. A regulação do trabalho via plataformas digitais. São Paulo : Blucher, 2020, p. 124.

¹⁹ Bundesarbeitsgericht. Neunter Senat. Urteil vom 1. Dezember 2020. 9 AZR 102/20. ECLI:DE:BAG:2020:011220.U.9AZR102.20.0. Disponível em <https://www.bundesarbeitsgericht.de/wp-content/uploads/2021/07/9-AZR-102-20.pdf>. Acesso em 05 Set. 2021.



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 as metas estabelecidas pelo Uber são completamente inatingíveis; que o depoente nunca recebeu prêmio; que a título de exemplo o depoente fala de uma premiação no qual tem que ser alcançado o seguinte objetivo semanal: nota 4.9, taxa de aceitação de 90% e média de 01 viagem e meia a cada 01 hora ou 03 viagens a cada 02 horas, o que no trânsito como da cidade de São Paulo, é impossível; que essas ofertas também normalmente ocorrem horário de "pico" (Depoente sigiloso, motorista, ouvido em junho de 2017, **doc. 11**, sem grifos no original)

(...) que o depoente trabalhava de 10 a 15 horas por dia, inclusive finais de semana; **quem fixava as promoções e descontos para os usuários era a UBER**; que os motoristas não tinham autonomia para fixar promoções ou conceder descontos para os clientes; que a UBER possui categorias de motoristas, sendo que o depoente era da categoria diamante (a mais alta que existe); (...) que **havia estipulação de prêmios em dinheiro pela empresa, tanto para motoristas bem avaliados quanto para números de viagens executadas**; que havia uma promoção chamada de consecutiva; que nessa promoção o motorista não podia recusar nenhuma corrida, que era obrigado a realizá-la, caso contrário perdia o benefício da promoção; (...) que recebia mensagens da UBER, tanto pelo aplicativo quanto por email, de comunicados, avisos de promoção, elogios que os clientes enviavam, dentre outras; que também **recebia mensagens para trabalhar em determinados dias da semana, para avisar sobre demandas em grandes eventos**, como shows, jogos de futebol etc.(...) (Sr. Anderson Mendes de Oliveira, **doc. 26**, sem grifos no original)

(...) que a UBER encaminha mensagens, contendo missões para os motoristas, como por exemplo o atingimento de 60 corridas para ganhar bônus, sendo que se não atingir as 60 corridas não ganha nada; outro exemplo é a realização de 3 corridas sucessivas, sem desligar o aplicativo, dentro do município de São Paulo, ganha bônus de R\$ 30,00; se desligar o aplicativo após por exemplo duas corridas sucessivas, recomeça a contagem; que trabalha entorno de 12 horas por dia, sendo que o aplicativo não permite ficar logado por mais de 12 horas seguidas, dirigindo o carro; que caso o motorista esteja com o veículo ligado, mas parado, não entra na contagem das 12 horas (...) (Depoente sigiloso, motorista, ouvido em 28 de maio de 2021, **doc. 28**, sem grifos no original)

(...) que as promoções são fixadas pela UBER e existe uma categoria chamada UBERPROMO, em que os valores das tarifas são bem menores; que a maioria das chamadas para corridas são para categoria UBERX; que a eleição do motorista para uma corrida leva em conta tanto a proximidade do motorista ao local pedido quanto o fato de o cliente ser assíduo; que há estipulação de prêmios pela empresa, como por exemplo, a realização de 100 corridas para ganhar R\$ 50,00, mais ou menos; que há uma exploração muito



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 dos motoristas pela UBER; que também havia bonificação para a realização de várias viagens seguidas; (...) que o depoente recebia mensagens da UBER todos os dias, incentivando o trabalho em determinados horários; que recebia também mensagens do aplicativo informando eventos (Sr. Edson Ferreira Neto, **doc. 30, sem grifos no original)**

(...) que a UBER **estipulava premiações para os motoristas, em datas específicas** como dia das mães, carnaval, Natal; o depoente exemplifica com a seguinte promoção: **pagamento de R\$270,00 reais para o motorista que realizar 80 corridas no período compreendido entre a sexta-feira, às 04:00 horas, e domingo, às 03:59 horas; que essas metas são muito difíceis de serem atingidas**; que somente trabalhando ou ficando logado por mais de 20 (vinte) horas é que o motorista pode alcançar a meta; que o depoente e seus colegas trabalharam muitas vezes cansados e com sono e colegas do depoente chegaram a dormir no volante, batendo o carro, inclusive com perda total do veículo, sem qualquer ressarcimento pecuniário por conta da UBER; (...); que recebia, também por meio de mensagens no aplicativo, **incentivos para trabalhar em determinados dias e horários, promoções para realizar um número X de corridas e ficar atrelado ao aplicativo**; que antigamente sabiam os locais de maior demanda porque existia a fixação da tarifa dinâmica; que atualmente não existe mais essa fixação da tarifa dinâmica; que há só um gráfico, não deixando clara qual é a tarifa dinâmica; que trabalhava, em média, mais de 12 horas por dia; que chegou a trabalhar até 16 a 20 horas somente em um dia, sendo que isso ocorria mais aos finais de semana (...) (Depoente sigiloso, motorista, ouvido em 24 de junho de 2021, **doc. 31**, sem grifos no original)

(...) que a Uber oferece bônus para os trabalhadores que realizam um determinado número de viagens por dia; que esse bônus é oferecido de forma frequente, especialmente por conta das viagens PROMO que existem; que essas viagens têm o preço muito baixo e a Uber **estabelece promoções para os motoristas realizarem um determinado número de viagens por dia** como forma de aceitarem essas viagens PROMO; (...); que recebe mensagens do aplicativo dos mais diversos assuntos, **sendo os mais frequentes relacionados a promoções e tratamento aos passageiros**; que as mensagens são com vídeo ou mensagens de voz; que a Uber envia mensagens informando locais onde terão eventos em que se espera que haja maior demanda; que isso ocorria antes da pandemia (...) (Sr. Aparecido Batista, **doc. 32**, sem grifos no original)

(...) que a Uber **estabelece promoções semanais para os motoristas**; que nas últimas 3 semanas cumpriu as metas e recebeu o que foi informado; que **nessa semana as promoções eram realizar 80 viagens e receber 70 reais e realizar mais 10 viagens**



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 receber outros 80 reais; que isso varia conforme a semana; que pode recusar as corridas, mas que isso pode prejudica-lo; que é motorista Uber Diamante e, por conta disso, tem que ter uma taxa de aceitação de viagens muito elevada (...) que recebe mensagens de promoções; que essas mensagens são de texto e pelo aplicativo; (...) (Sr. Jarbas de Oliveira, **doc. 32**, sem grifos no original)

Os argumentos e depoimentos acima, aliás, levaram o Grupo de Estudos denominado “GE Uber”, criado no âmbito da Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (CONAFRET), do Ministério Público do Trabalho a chegar à seguinte conclusão:

(...). Porém o algoritmo dessas empresas também realiza o controle pela **entrega de premiações**. De fato, em momentos em que normalmente os trabalhadores iriam preferir ficar em casa, como dias festivos, a empresa concede incentivos financeiros - chamadas premiações - aos seus "parceiros", para que se mantenham ativos. A tática de garantia de preço mínimo por hora também é utilizada para manter os trabalhadores ativos. Da mesma forma, conforme a necessidade, a empresa concede incentivos para que trabalhadores peguem clientes de determinados lugares, deslocando os motoristas para aqueles locais. Além disso, há o já referido preço dinâmico, pela visualização no mapa na cor vermelha dos locais em que há menor número de motoristas e maior demanda de passageiros. **Essa é a faceta do controle pelas cenouras ("carrots")**. (**doc. 09**, sem grifos no original).

Outrossim, ainda como afirma o documento denominado “Aviso de Privacidade” (**doc. 40**), **há controle do trabalhador por GPS**, conforme supramencionado no tópico anterior, o que se denomina tecnicamente de “geolocalização”, que foi determinante para a caracterização do vínculo empregatício pelas cortes superiores da França²⁰ e da Espanha²¹. A Corte de Cassação francesa afirmou que a plataforma (naquele caso, a UBER, ora ré) “*é dotada de um sistema de geolocalização que a permite seguir em tempo real a posição do entregador e*

²⁰ Cour de cassation - Chambre sociale. Arrêt n°1737 du 28 novembre 2018 (17-20.079). Disponível em https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambre_sociale_576/1737_28_40778.html. Acesso em 05 Set. 2021.

²¹ Tribunal Supremo. Sala de lo Social. MADRID. STS 2924/2020 - ECLI:ES:TS:2020:2924. Disponível em <https://www.poderjudicial.es/search/opensdocument/05986cd385feff03>. Acesso em 03 Set. 2021.



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

contabilização do número total de quilômetros perseguidos”. 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*”.

Ex-empregados da UBER confirmaram a utilização do sistema:

(...) que os motoristas poderiam ser bloqueados por diversos motivos, tais como (...) (b) fraude - que as hipóteses de fraudes eram, por exemplo: combinar viagem com o passageiro, **manipular o GPS para simular viagem**, indicar outro aplicativo durante viagens da UBER (conduta antiética) (...) (Sr. Saadi Alves de Aquino, **doc. 24**, sem grifos no original)

(...) que estava **em desenvolvimento sistema de telemetria, via GPS** do celular (...) (Sr. Augusto César Duarte da Silva, **doc. 24**, sem grifos no original)

A.4) PODER DISCIPLINAR

Já o poder **disciplinar**, última modalidade do poder empregatício, seria “*o conjunto de prerrogativas concentradas no empregador dirigidas a propiciar a imposição de sanções aos empregados em face do descumprimento por esses de suas obrigações contratuais.*”

Ora, assim como consignado no tópico anterior, os termos aplicáveis aos trabalhadores (Termos atualizados, Código da Comunidade Uber e Aviso de Privacidade) estão repletos de hipóteses de punição dos trabalhadores, que vão desde a suspensão até a dispensa do trabalhador. O item 12.1 dos Termos atualizados (**doc. 35**) é expresso nesse sentido, arrolando as hipóteses em que poderá punir o trabalhador. O documento que prevê a obrigatoriedade do reconhecimento facial (item III.A.1 do Aviso



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 Privacidade, **doc. 40**) é outra expressão do poder punitivo, pois a sua não realização impede a prestação de serviço, sendo, assim, uma forma de suspensão.

Também outras hipóteses de punição se encontram espalhadas pelos termos em comento:

- Termos atualizados (doc. 35):

- Proíbe-se que o motorista/entregador entre em contato com um(a) usuário(a) ou utilize suas informações pessoais de qualquer outra forma e por qualquer razão que não esteja relacionada àquela viagem específica (item 2.3);
- Proíbe-se outras pessoas que não sejam o usuário e seus acompanhantes no veículo do motorista durante a viagem realizada (item 3.1);
- Cancelamentos frequentes de viagens são passíveis de punição (item 4.2);
- Sistema de reputação pode afetar e/ou limitar a forma como motorista utiliza o aplicativo (item 5.1);
- Imposto ao motorista o dever de agir com competência, zelo e diligência, bem como dever de manter padrões elevados de profissionalismo, serviço e cortesia;
- Imposto ao motorista o dever de manter o veículo em boas condições de limpeza, higiene, e funcionamento, de acordo com os padrões de segurança e manutenção da indústria (item 6.3);
- Possibilidade de desativação ou suspensão da conta, caso motorista não possua montante a receber por mais de 2 semanas em valor suficiente para que sejam realizadas retenções para terceiros, ou seja, permaneça inativo pelo período em comento (item 7.12)

- Código da Comunidade Uber (doc. 39)

- Motoristas e entregadores só podem utilizar veículos aprovados;



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

- Dever de manter veículos em boas condições de funcionamento, assim como previsto nos Termos atualizados;
- Proíbe-se a recusa de viagem por causa de um animal de serviço ou equipamento de assistência à deficiência;
- Sistema de reputação pode afetar e/ou limitar a forma como o motorista utiliza o aplicativo, assim como previsto nos Termos atualizados;
- Proíbe-se o compartilhamento de contas;
- Prática de fraudes são passíveis de punição, conforme definido nos Código da Comunidade Uber;
- Proíbem-se viagens fora da plataforma;
- Proíbe-se a utilização da marca da Uber sem permissão e exibição de itens com a marca da Uber quando motoristas e entregadores não estiverem acessando a plataforma.

Todas essas hipóteses de sanções aplicáveis aos trabalhadores refletem-se na quantidade de motoristas descadastrados da plataforma no ano de 2017. De acordo com a relação juntada pela própria ré nos autos do Inquérito Civil n. 003255.2016.02.000/3, foram descadastrados da plataforma 27.011 (vinte e sete mil e onze) motoristas (**doc. 42**), apenas no ano em comento, demonstrando que a empresa efetivamente aplica punições aos trabalhadores que descumprem as regras unilateralmente impostas por ela.

Vale ressaltar que uma das hipóteses passíveis de punição acima mencionadas e que demonstram que a UBER determina e controla toda a forma de execução do trabalho prestado pelos motoristas – a comunicação extremamente restrita entre motorista e usuário (item 2.3) – foi um dos principais fatores que levou a Suprema Corte do Reino Unido a reconhecer que os motoristas não são trabalhadores autônomos, conforme apontado pelo professor e Procurador do Trabalho Rodrigo Carelli:

O último fator ressaltado é que a Uber **limita a comunicação entre passageiro e motorista ao mínimo necessário** para realizar uma viagem específica e toma



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

atitudes para impedir que motoristas estabeleçam qualquer relação com um passageiro além daquela viagem. O recibo que fica com o motorista nunca é apresentado ao passageiro e esse documento só traz o primeiro nome do cliente e mais nada. Os motoristas são expressamente proibidos de trocar contatos com o passageiro. Isso criaria uma situação que impediria o motorista a oferecer um serviço diferenciado para melhor sua posição econômica a partir de suas habilidades profissionais ou empreendedoras. Repetindo o que já se havia dito desde a primeira decisão, “na prática, o único modo em que eles podem aumentar sua remuneração é trabalhando mais horas enquanto atinge as medidas de desempenho da Uber”.²² (sem grifos no original)

Ou seja, a empresa contratualmente se resguarda de todas as modalidades de poderes empregatícios.

Resta hialino, portanto, que a UBER admite, remunera e dirige a prestação dos serviços de transporte executados pelos motoristas, por ela criteriosamente 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 Uber, 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.

B) PESSOALIDADE

Provada a subordinação jurídica dos motoristas da UBER, idêntica conclusão se pode chegar sobre a **personalidade**. Basta ler os Termos atualizados (**doc. 35**) e suas cláusulas de adesão: “(...) nós concedemos a Você uma **licença pessoal, não exclusiva, não transferível, não sublicenciável e remunerada conforme previsto na Cláusula 7.7**

²² SUPREMA CORTE DO REINO UNIDO CONFIRMA: MOTORISTAS DA UBER NÃO SÃO TRABALHADORES AUTÔNOMOS. Disponível em: <https://trab21.blog/2021/02/19/suprema-corte-do-reino-unido-confirma-motoristas-da-uber-nao-sao-trabalhadores-autonomos/>. Acesso em: 04 Set. 2021.



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 instalar e utilizar o nosso Aplicativo de Motorista e suas funcionalidades em seu dispositivo, exclusivamente para a finalidade de realizar Viagens e utilizar nossos Serviços. Esta licença se encerrará no momento em que Você parar de utilizar permanentemente nossos Serviços. Nesta hipótese, Você deverá deletar o Aplicativo de Motorista de todos os dispositivos relacionados. Além disso, Você não deverá ceder o Aplicativo de Motorista ou qualquer dado associado a ele” (item 10.1, sem grifos no original).

No mesmo sentido:

Código da Comunidade Uber (doc. 39)
Compartilhamento de conta
Por vários motivos, incluindo questões de privacidade e segurança, <u>proibimos o compartilhamento de contas</u> . Para usar a Plataforma da Uber, <u> você precisa se cadastrar e manter uma conta ativa. Não deixe que outra pessoa use sua conta e nunca compartilhe seus dados pessoais</u> usados nela, tais como, entre outros, nome de usuário, senha e fotos pessoais, para acessar a Plataforma da Uber. Por exemplo, o próprio entregador parceiro precisa concluir todas as etapas da entrega, sem exceções, desde manusear o pedido depois de retirá-lo no estabelecimento até a entrega final ao usuário do Uber Eats. (sem grifos no original)
Aviso de Privacidade (doc. 40)
2. Segurança e proteção. Usamos dados pessoais para manter a segurança e a integridade dos nossos serviços e usuários. <u> Isso inclui:</u>
Confirmar a identidade e a elegibilidade dos usuários para oferecer viagens ou entregas, inclusive por meio de checagens de segurança , quando permitido por lei, para prevenir o uso dos nossos serviços por motoristas parceiros e/ou usuários imprudentes.
Em algumas regiões, isso inclui a confirmação de identidade em tempo real da Uber, um recurso que solicita que <u>motoristas e entregadores parceiros compartilhem uma selfie antes de ficar online para confirmar que são a mesma pessoa</u> que temos em arquivo. Quando permitido por lei, <u>também inclui a verificação facial de fotos enviadas por usuários ou coletadas de bancos de dados públicos</u> para prevenir o roubo de identidade ou confirmar a identidade do usuário. (sem grifos no original)

Os depoimentos colhidos corroboram os termos citados:

Deponente sigiloso, motorista, ouvido em junho de 2017 relatou que (doc. 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

(...) que o motorista do Uber não cede sua conta do aplicativo para que outra pessoa não cadastrada realize a viagem, que essa conduta é proibida e passível de descadastramento imediato (...)

Sr. Saadi Alves de Aquino, ex-empregado, ouvido em 25 de outubro de 2016 perante a PRT da 1ª Região, relatou que (**doc. 24**):

(...) que os motoristas poderiam ser bloqueados por diversos motivos, tais como (...) (e) utilização de cadastro de outra pessoa para dirigir; (...)

Sr. Anderson Mendes de Oliveira, motorista, ouvido em 27 de maio de 2021, relatou que (**doc. 26**):

(...) que a conta é individual e não pode ser cedida para terceiro utilizarem; (...)

Depoente sigiloso, motorista, ouvido em 28 de maio de 2021 relatou que (**doc. 28**):

(...) que não é possível ceder a conta do aplicativo para terceiros; que o depoente tem que tirar uma `self` e encaminhar para a UBER pelo aplicativo para iniciar a sua jornada de trabalho (...)

Depoente sigiloso, ex-empregado, ouvido em 29 de junho de 2021 (**doc. 33**):

(...) que era proibido o motorista/entregador ceder sua conta no aplicativo para terceiros (...)

O Sr. Marcello de Lima Azambuja, empregado, ouvido em 03 de agosto de 2021, relatou que (**doc. 36**):

(...) que há também na UBER o procedimento do motorista tirar uma self e encaminhar por meio do aplicativo a self para validação da UBER; que esse procedimento não é diário, mas realizado de tempos em tempos; que esse



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

procedimento visa a segurança do usuário e é realizado para verificar se o motorista que está conduzindo o veículo é o mesmo cadastrado na plataforma (...)

A prestação de serviço tem, portanto, caráter *intuitu personae*, infungível, intransferível e indelegável a terceiros, sendo vedada a substituição do trabalhador por outra pessoa sem o consentimento da empresa contratante. O fato de o motorista poder constituir pessoa jurídica para se ativar no aplicativo UBER não desnatura a personalidade.

Mais ainda! A confiança dos clientes da UBER 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 realizar a entrega de uma coisa valiosa para um destinatário? O que leva uma pessoa a confiar em um estranho para entregar um documento importante ou a ingressar em um veículo com um desconhecido ou a abrir as portas de sua residência a um entregador desconhecido, mas que traz consigo algo esperado? 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 UBER 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 UBER. Os motoristas apenas aguardam seus comandos e suas ordens via aplicativo. Do contrário, sem qualquer controle ou responsabilidade da UBER, uma espécie de aplicativo em estado da natureza (todos contra todos), em que ninguém



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

confia em ninguém ou garante a excelência do serviço prestado, o empreendimento idealizado não se sustentaria no mercado de consumo um minuto sequer! Daí a lógica de se ter um sistema de ranqueamento ou avaliação dos motoristas/entregadores por parte dos clientes da UBER. 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/entregador 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 empresas de aplicativos com seus próprios motoristas/entregadores, 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



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

sobreviveriam, pois nenhum consumidor está interessado em seu aplicativo pura e simples, em sua plataforma digital, desassociada da atividade real de transporte de pessoas.

C) ONEROSIDADE

A **onerosidade** se faz presente de modo incontroverso. O trabalho é remunerado e não voluntário. O item 7 e seguintes dos Termos atualizados da UBER (**doc. 35**) expressam que o motorista tem direito de cobrar um valor por cada viagem completada para um usuário que for realizada por meio do *app* da ré (item 7.1) e que a UBER cobra dos motoristas uma “taxa de serviço” em razão da utilização de sua plataforma (item 7.2).

Os itens 7.1 e 7.2 definem as parcelas que compõem o preço cobrado pela viagem, todos determinados e calculados pela UBER, especialmente a parcela denominada de “parcela variável”:

7.1. Você tem o direito de cobrar um valor por cada Viagem completada para um Usuário(a) que for realizada por meio do nosso Aplicativo de Motorista (“Preço”). O **Preço é composto por uma parcela correspondente aos seus ganhos (“Ganhos”), que abrangem:**

a) O **Preço Base**, consistindo em um valor fixo que pode mudar conforme a localidade e a modalidade de Viagem; e

b) A **parcela variável**, que consiste em um **valor calculado com base na distância e/ou na quantidade de tempo das Viagens**, ou conforme exigido pela legislação aplicável (“Parcela Variável”). A distância e/ou a quantidade de tempo usadas como base para o cálculo da Parcela Variável **poderão ser pré-determinadas em certas situações, tal como para Viagens com preço fixo ou preço mínimo. A distância e/ou a quantidade de tempo poderão, ainda, ser estimadas quando as informações de GPS para uma Viagem não estiverem disponíveis. Além disso, a Parcela Variável poderá variar conforme (i) a região (conforme detalhado em <https://partners.uber.com/p3/payments/fare>), (ii) a oferta e demanda local, ou (iii) com base em fatores do mercado local.**

7.2. O Preço abrangerá, ainda, custos incorridos por Você durante a sua prestação de serviços aos(às) Usuários(as) e que Você tem o direito de repassar aos(às) Usuários(as), incluindo os seguintes:



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) Pedágios: são valores eventualmente incorridos por Você e repassados aos(as) Usuários(as) em razão da existência de pedágios no trajeto das Viagens ("Parcela de Pedágios");
- b) Outros valores: é uma parcela composta por impostos, taxas, cobranças e contribuições governamentais e/ou privadas incorridas por Você durante a sua prestação de serviços de transporte, quando aplicável ("Parcela de Outros Valores");
- c) Taxa de Serviço: é a Taxa de Serviço cobrada por nós em razão de seu uso do nosso Aplicativo de Motorista, conforme definido abaixo na Cláusula 7.7. (sem grifos no original)

O item 7.4.1 ainda prevê que a UBER estipula os valores a serem cobrados do usuário, apesar de consignar que o motorista supostamente tem o direito de cobrar um preço mais baixo ou mais alto pelo serviço prestado. No entanto, conforme destacado no tópico que analisou os termos de uso, esse “poder de negociação” conferido ao motorista, na prática, é ineficaz, uma vez que o trabalhador apenas negocia o preço com o usuário após este receber da plataforma um preço aproximado do valor da viagem desde o momento em que calcula o trajeto entre o local de partida e o local de destino, conforme demonstra *print* extraído da própria 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

Veja-se que, nesse momento, nem sequer há motorista convocado para prestação do serviço, mas o usuário consegue obter um valor aproximado do valor que pagará pela viagem solicitada. Essa ferramenta inviabiliza qualquer possibilidade de negociação de outros valores entre motorista e usuário, vez que a estipulação de valores mais altos do que aquele fornecido pelo *app* naturalmente ensejará avaliações negativas ao trabalhador e que impactam diretamente na continuidade da prestação do serviço, já que a própria ré estipula que avaliações abaixo da média implicam em suspensão ou cancelamento da conta do motorista (vide item “Avaliação” do Código da Comunidade Uber, **doc. 39**).

Aliás, foram nesse sentido os depoimentos colhidos de motoristas:

(...) que o motorista do Uber **não pode negociar os valores da viagem para o passageiro**, nem receber gorjetas e nem realizar viagens particulares (...) (Depoente sigiloso, motorista, ouvido em junho de 2017, **doc. 11**, sem grifos no original)

(...) que os critérios para a **fixação do preço da corrida são fixados pela UBER**; que ao que sabe o preço cobrado leva em conta o km rodado e o tempo da viagem; que as tarifas fixadas pela UBER se encontram há bastante tempo defasadas, tendo em vista o aumento do preço dos combustíveis e de outros gastos com o veículo; que o depoente **vivia exclusivamente com os valores que recebia do seu trabalho para a UBER e nos últimos tempos estava difícil auferir ganhos com as corridas** (Sr. Anderson Mendes de Oliveira, **doc. 26**, sem grifos no original)

(...) que a **UBER fixa as tarifas das corridas**; que o preço é cobrado por km rodado e também levando-se em conta o tempo da viagem, mas o valor estabelecido para o tempo da viagem é irrisório; que as **tarifas não são reajustadas há 06 anos**, nem por km rodado, nem por tempo de viagem; que os valores encontram-se muito defasados, principalmente, em razão do aumento dos custos com combustível e manutenção dos veículos; que a UBER não arca com os custos de combustível e manutenção do veículo; (...) (Depoente sigiloso, motorista, ouvido em 28 de maio de 2021, **doc. 28**, sem grifos no original)

(...) que os **critérios para fixação do preço da corrida são estipulados pela UBER** sendo que informam que o valor é cobrado com base no km rodado e no tempo da viagem; que durante todo o período que o motorista trabalhou para a UBER nunca houve



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

reajuste da corrida; que os aumentos nos preços do combustível e também da manutenção dos carros fez com que os ganhos dos motoristas diminuíssem muito; (...) **que não é permitido ao motorista dar desconto para os usuários porque os valores da corrida já vem especificada pelo aplicativo** (Sr. Edson Ferreira Neto, **doc. 30**, sem grifos no original)

Revelador também é a oitiva do ex-empregado da ré, o Sr. Augusto César Duarte da Silva (**doc. 24**):

(...) que também **fica claro que a Uber controla o preço, apesar de externamente dizer que apresenta o motorista ao cliente**; que ao contrário de outras plataformas como OLX e Airbnb, **o preço é fixado e alterado unilateralmente pelo Uber** (...) (sem grifos no original)

O mesmo trabalhador ainda esclareceu como o preço da viagem é calculado e que eventualmente o preço dinâmico/parcela variável ensejava inúmeras reclamações pelos motoristas:

(...) que há um preço padrão, que é multiplicado pelo preço dinâmico, quando aquele entra em vigência; que **o preço dinâmico era ativado por um algoritmo**; que os gerentes **somente poderiam delimitar o valor máximo do preço de dinâmico e a vigência na cidade**; que era bem comum, contudo, quando o motorista chegava ao local, o preço dinâmico já não estar mais ativo; que também **reclamavam que estavam no local indicado no mapa quando estava ativo o preço dinâmico e não recebiam o preço dinâmico**, e que isso ocorre se a chamada foi iniciada antes do preço dinâmico estar ativado(...) (sem grifos no original)

A despeito de todos os argumentos ora expostos demonstrando que o trabalho prestado por motoristas/entregadores é remunerado pela ré de acordo com critérios exclusivamente fixados por ela, sem que o motorista possua qualquer autonomia para negociar o preço da corrida/viagem, vale destacar recentes notícias veiculadas na imprensa que reforçam a inexistência de poder de barganha dos trabalhadores para negociar o valor do serviço prestado:

“Sem lucro, motoristas desistem do transporte por 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

O constante aumento no preço da gasolina, com o [litro batendo na casa dos R\\$ 7,00 em alguns postos](#), tem levado um número crescente de motoristas de aplicativos a abandonar a atividade diante da forte redução dos ganhos obtidos nas corridas.

(...)

Para o motorista, de 33 anos, a perspectiva é de que a [qualidade do serviço](#) piore com a desistência dos profissionais. “Tudo aumentou e a tarifa dos aplicativos diminuiu. Enquanto a Uber e a 99 não reajustarem esses preços, cada vez mais vai ter cancelamento de motorista, principalmente em viagem curta.” (...).²³

“Por que está tão difícil conseguir uma corrida na Uber?”

Se você tentou chamar um carro pelo aplicativo da Uber nos últimos meses e não conseguiu, saiba que não está sozinho. Nas redes sociais, muitas pessoas têm relatado dificuldade de encontrar um motorista que aceite uma corrida. Mesmo que seja longa, muitos cancelam antes mesmo de encontrar o passageiro. Há meses a situação se repete.

Há alguns fatores que explicam esse problema com a Uber e outros serviços de transporte por aplicativo: disparada no preço do combustível, aluguel de carro mais caro, tarifas congeladas e, conseqüentemente, redução da frota.

(...)

À BBC, alguns motoristas relataram que está cada vez mais difícil fechar a conta, alguns rodam apenas para conseguir pagar o combustível necessário para realizar as corridas.

(...)

Outro problema relatado pelos motoristas é a falta de reajuste das tarifas pagas pela Uber. Mesmo com a gasolina mais cara, a empresa não aumenta o valor do repasse desde 2015, segundo a Amasp (Associação de Motoristas de Aplicativos de São Paulo) (...).²⁴

“Se aumentar mais, profissão acaba’: alta dos combustíveis já levou 25% dos motoristas de apps a desistir”

O aluguel do carro que Daniela Cristina Teles, de 37 anos, usava para trabalhar subiu de R\$ 1.400 para R\$ 2.000 por mês. O litro do etanol passou de R\$ 1,89 para R\$ 4. O aumento do número de casos e mortes por covid-19 a deixou com medo de estar no mesmo ambiente que desconhecidos.

(...)

Ela disse que nos últimos meses desistiu definitivamente de trabalhar com aplicativos, depois de se desanimar com o valor que gastava para abastecer o carro. “Eu ganhava de R\$ 200 a R\$ 300 reais por dia, mas eu gastava R\$ 200 para encher o tanque com gasolina. Não valia a pena nem como complemento da renda”, afirmou ela.

²³ <https://www.correiobraziliense.com.br/economia/2021/08/4945515-sem-lucro-motoristas-desistem-do-transporte-por-aplicativo.html>.

²⁴ <https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2021/09/02/por-que-esta- tao-dificil-conseguir-uma-corrida-na-uber.htm>.



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

Essa foi a decisão de milhares de pessoas cadastradas como motoristas em aplicativos de transporte em todo o Brasil, de acordo com o número apresentado por associações. Procurados, Uber e 99 — as maiores empresas do segmento no país — não apresentaram seus números ou discordaram desses dados.

As plataformas disseram que não têm nenhuma relação com o aumento dos combustíveis, mas que fazem parcerias com redes de postos, o que garante descontos aos motoristas.

O presidente da Associação de Motoristas de Aplicativos de São Paulo (Amasp), Eduardo Lima de Souza, — que diz representar até 62 mil profissionais — afirma que as tarifas não são reajustadas desde 2015. Segundo ele, 25% dos motoristas de aplicativo deixaram de trabalhar para a plataforma desde o início de 2020. (...).²⁵

Ora, como é cediço pelas notícias veiculadas em toda a imprensa nas últimas semanas, o aumento no preço da gasolina gerou um afastamento massivo de trabalhadores em plataformas sob o argumento de que não estavam tendo qualquer lucro com o serviço prestado.

A partir da simples leitura das notícias acima, resta evidente que não existe qualquer possibilidade de negociação do valor da viagem/corrída, vez que naturalmente esse impacto financeiro — acaso existente o poder de negociação — poderia, em tese, ser considerado e calculado pelos próprios trabalhadores e repassados aos usuários, mas o que obviamente não ocorreu porque inexistente qualquer autonomia para estipulação dos valores pelo serviço prestado pelos motoristas.

Seja como for, é fato incontroverso, e ninguém bem-intencionado pode negar esse fato, que a atividade de transporte de passageiros/entrega de mercadoria é realizada sob contraprestação pecuniária e que parte desse valor é destinado àquele trabalhador que realizou a atividade. **Em outros termos, o motorista/entregador 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.**

²⁵ <https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/08/18/se-aumentar-mais-profissao-acaba-alta-dos-combustiveis-ja-levou-25-dos-motoristas-de-apps-a-desistir.ghtml>.



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

D) HABITUALIDADE OU NÃO EVENTUALIDADE

A **habitualidade ou não eventualidade** se distingue da continuidade na prestação de serviço e se faz presente pelo fato de os motoristas/entregadores da UBER 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).

Por fim, o fato de o trabalhador ser proprietário e responsável pelas ferramentas ou instrumentos de trabalho não lhe retira a qualidade de empregado. 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 UBER que admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço de seus trabalhadores (CLT. 2º, caput). Não suficiente, a UBER ainda incentiva a habitualidade e constância na prestação de serviços por meio de mensagens via sms e e-mails, além da evidente aplicação de punições, com suspensões ou desligamento, nos casos em que o trabalhador demasiadamente recusa viagens ou permanece inativo por ao menos 2 (duas) semanas.

Diante de todo o exposto, presentes os requisitos formais da relação de emprego e em virtude da imperatividade das normas trabalhistas, os atos praticados com 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

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 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.



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 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. Dispensável maior esforço para se concluir que uma ação individual proposta por um motorista de aplicativo contra uma empresa multinacional unicórnio²⁶ não tem maiores perspectivas 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 de acordos de licitude, no mínimo, duvidosa.

Não por outra razão é que já há decisões recentes não homologando acordos propostos pela UBER:

As partes apresentaram petição de acordo (ID. a279851), em 17/11/2020 (um dia antes desta sessão), às 15h20, requerendo a retirada do processo de pauta de julgamento para a homologação do ajuste.

A matéria está afeta à competência monocrática do desembargador relator. Compete ao Relator "*dirigir e ordenar o processo no tribunal, inclusive em relação à produção de prova, bem como, quando for o caso, homologar autocomposição entre as partes*" (Art. 932, inciso I, do CPC). O Regimento Interno deste Regional, por seu turno, dispõe que cabe ao Relator ordenar e dirigir os processos que lhe sejam distribuídos, até a redação do acórdão e, em relação aos processos ainda não incluídos em pauta, determinar a devolução dos autos ao juízo de primeira instância,

²⁶ 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

para decisão sobre o pedido de homologação de acordo (Art. 140, incisos V e XIV RITRT3).

A petição em questão foi apresentada na dada de ontem, às 15:20, portanto, menos de 24 horas antes do horário da presente sessão. O prazo para o despacho é de cinco dias (Art. 226, I, CPC c/c art. 769, CLT).

Apresentada a petição depois de incluído o processo em pauta e na véspera da data da sessão de julgamento, a questão subjacente ao pedido não é simples, envolve análise mais detida, com base nas premissas que orientam as políticas de administração de justiça em curso no Poder Judiciário brasileiro e, em especial, nesta Justiça Especializada. Diante disso, considero até mesmo temerária a apreciação do pedido em prazo tão exíguo.

Assim, seja pelo mérito, seja pela questão processual, este relator passa a fundamentar o **indeferimento do pedido de retirada do processo da pauta de julgamento.**

Quanto ao mérito do pedido, este Relator tem a ponderar que a reclamada tem dado sinais de uso **estratégico do processo com o objetivo de fazer transparecer uma visão distorcida do estado da arte da jurisprudência** acerca da questão relativa à existência ou não de vínculo empregatício entre os motoristas e as empresas que se utilizam de plataformas virtuais na conexão entre clientes de serviços de transporte de pessoas e motoristas, como é o caso da recorrente. Isto ocorre na medida em que **em número considerável de demandas a reclamada tem se disposto a celebrar acordo apenas nos casos em que se visualizam razões suficientes para se supor que o órgão julgador irá decidir em sentido contrário ao seu interesse. Tal postura deixa transparecer uma possível estratégia de se evitar a formação de jurisprudência no sentido do reconhecimento de vínculo empregatício, interferindo, desta maneira, que os Tribunais cumpram sua missão de unificar a jurisprudência por intermédio dos instrumentos processuais destinados a esse fim.** A estratégia compromete de modo peremptório o cumprimento da função do Poder Judiciário de realizar a justiça, impedindo o fluxo natural da jurisprudência e a configuração da pluralidade de entendimentos para que, enfim, as instâncias competentes possam consumir o posicionamento definitivo sobre a matéria.

Assim, parece bastante plausível que, ao se disporem a fazer acordo em casos tais, **busca se evitar decisões que reconheçam a existência de vínculo de emprego entre as partes.** Se configurada a **estratégia**, ela concorre para que a comunidade jurídica e os trabalhadores desse setor de atividade tenham a impressão de que a jurisprudência é, por princípio e em quaisquer circunstâncias, uníssona em uma direção, ainda que não se tenha quaisquer precedentes de uniformização de jurisprudência sobre a matéria, o que, de resto, não deverá acontecer porquanto as controvérsias em casos como o que aqui se discute situa-se no campo dos fatos. Generalização desta apenas aparente concepção unitária da jurisprudência acaba por desestimular trabalhadores que tenham fortes razões para levar seu caso à apreciação do Poder Judiciário, deixando de fazê-lo por absorver a existência de higidez da jurisprudência - dissimulada pela estratégia adotada pela reclamada - no sentido da inexistência de vínculo empregatício nesse tipo de relação de trabalho medida por algoritmos.

A estratégia de conciliar apenas em segundo grau, às vésperas das sessões de julgamento, a depender do órgão colegiado que julgará o feito, põe luzes a um contexto mais abrangente.



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 políticas de administração da justiça nacional têm enfatizado intensamente ações institucionais e interinstitucionais no sentido de conferir tratamento adequado dos conflitos, no que se inclui o fomento aos meios consensuais, judiciais e não judiciais, de resolução dos conflitos. Uma profunda transformação paradigmática se verifica na administração da justiça, atualmente. Incumbe aos Tribunais interagir com as demais instituições do sistema de justiça, com as universidades, com instituições, sindicatos e atores da sociedade, com vistas à construção de programas de prevenção, solução consensual dos conflitos. Capítulo especial, diz respeito aos litígios massivos/repetitivos como o que se afigura nestes autos.

Visa-se primordialmente realizar a justiça e melhorar a qualidade da administração da justiça, e, secundária e estrategicamente, tornar o poder judiciário, mais célere e mais eficiente na garantia da efetividade da ordem jurídica, mediante a redução das elevadas taxas de congestionamento, especialmente em situações em que tal fato é desnecessário e resulta de eventual estratégia de qualquer das partes. Nesse sentido, cabe lembrar a Resolução 174/2016 (CSJT) que institui no âmbito da Justiça do Trabalho a política de tratamento adequado dos conflitos por intermédio dos Núcleos Permanentes de Métodos Consensuais de Resolução de Disputas e dos Centros Judiciários de Métodos Consensuais de Solução de Disputas. Na mesma perspectiva, visualiza-se a Meta 09 da Estratégia do Poder Judiciário Nacional que integraliza a Agenda 2030 (ONU) ao Poder Judiciário por meio de medidas de prevenção de litígios e desjudicialização que, no âmbito deste Tribunal, institucionaliza-se através do Programa de Administração de Justiça Consensual, pelo qual se instauram procedimentos de diálogo para diagnóstico e concertação interinstitucional com empresas cuja atividade constitui-se como foco de demandas massivas com objetivo de alcançar solução sistêmica e consensual para tais casos.

A estratégia adotada pela reclamada implica também em agravamento das taxas de congestionamento e dispêndio inócuo da força de trabalho dos magistrados e servidores, à medida que a movimentação de toda essa estrutura para que os processos sejam incluídos em pauta torna-se sem qualquer efeito no momento em que às vésperas do julgamento, sistematicamente, são protocoladas petições com pedido de retirada do processo de pauta para a celebração de acordo, tornando inócuo o trabalho de análise, processamento e tramitação dos autos, nesta instância, quando a possibilidade de conciliar poderia ser analisada em instância apropriada, evitando-se o desvio de força de trabalho de outras demandas que requerem, de fato, a concretização da prestação jurisdicional.

Além do mais, em lugar de optar por submeter a situação geradora de um grande número de demandas repetitivas a tratamento adequado pelas vias consensuais preventivas, a reclamada tem optado por instrumentalizar e fazer uso estratégico do processo e do próprio Poder Judiciário com o fim de legitimar por via oblíqua as práticas e conduta adotadas no capítulo "relações de trabalho" de suas atividades empresariais.

Esse comportamento assume uma **dimensão mais grave** quando se denota que o "acordo" celebrado contempla cláusula de renúncia de pretensões (e direitos, na medida em que no presente caso foi reconhecida a existência de vínculo empregatício entre as partes), nos seguintes termos (ID a279851):

"O Reclamante e a Reclamada, através da celebração do presente acordo judicial, ajustam pôr fim à lide, de modo que o Reclamante renuncia às pretensões formuladas na petição inicial e, por consequência (grifo original), requer 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

desistência do recurso ordinário sob o id. rc072d3, o qual se encontra pendente de julgamento" (Cláusula 1ª, 1.1).

"A Reclamada pagará a Reclamante a importância líquida e certa de R\$10.000,00 (dez mil reais), a título de indenização, em razão da rescisão da parceria comercial, cujo pagamento, em parcela única..." Cláusula 2ª, 2.1).

"Com o pagamento ... a Reclamante dará à Reclamada, e aos seus sócios, bem como a quaisquer outras empresas do grupo, plena, geral e irrevogável quitação das verbas postuladas na petição inicial, bem como toda e qualquer relação jurídica havida com a Reclamada, para nada mais postular, seja a que título for, em qualquer juízo ou fora dele, seja na esfera trabalhista, civil ou criminal, englobando tal quitação inclusive eventual ação indenizatória decorrente de dano moral ou material, seja acidentária ou decorrente de qualquer outro dano moral ou material, seja acidentária ou decorrente de qualquer outro fato ocorrido no curso da relação jurídica havida, bem como todas as verbas decorrentes do contrato. " (Cláusula 4ª, 4.1).

"A quitação outorgada pela reclamante compreende, ainda, qualquer ação que, em seu nome ou apenas em seu benefício, eventualmente tenha sido ou esteja sendo promovida pelo sindicato representativo de sua categoria ..." (Cláusula 4ª, 4.2).

"As partes reconhecem expressamente a inexistência de vínculo de emprego entre si, bem como a inexistência de prestação de serviços, em favor da reclamada ..." (Cláusula 4ª, 4.3).

"Por força do presente ajuste, as partes requerem a imediata suspensão do feito, bem como a sua retirada de pauta de julgamento (grifo original), para a homologação do acordo, sendo que, na remota hipótese de não homologação do presente acordo, o que se cogita apenas por cautela, requerem as partes que o feito seja suspenso pelo prazo de 15 (quinze) dias para nova negociação e, sucessivamente, que este retorne à ordem, para que seja proferida a sentença" (Cláusula 5ª, 5.4).

Vê-se, portanto, que o acordo celebrado oculta grave vício de consentimento determinante de renúncia quanto aos fatos e quantos aos direitos deles decorrentes, pelo que ficou desfigurado, por completo, o caráter transacional indispensável à validade do acordo.

A estratégia da reclamada, portanto, confere-lhe vantagem desproporcional porque assentada em contudente fraude trabalhista, reforçada pela aparente uniformidade da jurisprudência dissimulada a existência de dissidência jurisprudencial quanto à matéria que, de modo ainda mais danoso, aparenta que a jurisprudência se unifica também no sentido de admitir, a priori, que os fatos também se configuram exatamente de modo uniforme em todos os processos.

Nota-se, portanto, que a "política" adotada pela reclamada, além de obstaculizar a realização da justiça ao equiparar renúncia e transação, compromete a eficiência, racionalidade e a economicidade dos atos processuais, que são princípios constitucionais basilares que regem a Administração Pública.

Nestes termos, é relevante a transcrição literal do **Parecer emitido pelo Ministério Público do Trabalho** (ID 8239450), nestes autos:

"O MPT pede para que não seja homologado o "acordo" porque o que está a ocorrer, data venia, é que o Recdo está manipulando o resultado da distribuição de processos em segundo grau, ou seja, dependendo do entendimento jurídico



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

predominante do DD. Relator(a) que e já anteriormente conhecido por todos, através dos acordãos anteriores, a empresa tenta impedir o julgamento através de celebrações de "acordos", porém, se o entendimento jurídico do DD. Relator (a) lhe é favorável então a empresa deixa o processo ir a julgamento.

Ora, novamente, data máxima venia, este procedimento é tanto fraudador do JUÍZO NATURAL CONSTITUCIONAL (no caso de Segundo Grau) quanto configura-se "contempt of court" ofensa a dignidade da Justiça, art. 77, §2º, CPC, o que também ao final é manipulação de jurisprudência, sobretudo para fins de formar IRDR favorável (porém irreal) ao Recdo.

Segue a planilha abaixo onde pode-se através da Jurimetria aferir que nas Turmas onde o posicionamento jurídico da E. Turma não é favorável ao Recdo data máxima venia (sem nenhuma crítica e com todo o respeito) como a E. 9ª Turma, [havendo de se indagar porque] NÃO É OFERTADO O ACORDO pela empresa? E por que, amiúde, os processos distribuídos às E.1ª, 4ª e 11ª Turmas, ANTES DO JULGAMENTO TÊM O ACORDO OFERTADO PELA RECDA?"

Pesquisa jurimétrica realizada pelo Parquet, com resultados levantados parcialmente e, por enquanto, por amostragem, no universo de 279 processos em trâmite contra a reclamada, houve oferta de proposta e celebração de acordo exatamente nas turmas em que já houve o reconhecimento de vínculo de emprego entre as partes.

Ante o exposto, indefiro o pedido de retirada do processo de pauta e prossigo no julgamento do feito.

(TRT3, 0010258-59.2020.5.03.0002, 11ª Turma, Relator: Antônio Gomes de Vasconcelos, data da publicação: 15.12.2020, sem grifos no original))

(...).

2. PEDIDO DE RETIRADA DE PAUTA E HOMOLOGAÇÃO DE ACORDO.

No dia antecedente à audiência virtual em que incluído o presente processo para julgamento (07/06/2021), as partes apresentam acordo a ser homologado no valor de R\$ 2.500,00 (integralmente de natureza indenizatória), reconhecendo expressamente a inexistência de vínculo de emprego ou de trabalho entre si (reclamante e reclamada), bem como a inexistência de vínculo empregatício ou de trabalho entre o reclamante e os sócios da UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. e/ou demais empresas do grupo. Requerem sejam retirados os autos de pauta de julgamento e encaminhados os autos para o CEJUSC-2º grau para homologação de acordo. Sucessivamente, caso não seja homologado o acordo, as partes requerem seja concedido prazo de 10 (dez) dias, para aditamento ao presente acordo ou, alternativamente, a designação de audiência de conciliação.

Examino.

A prática de utilização de análise de dados tendo como base decisões judiciais dos tribunais (favoráveis ou contrárias à tese proposta por empregadores com possibilidade de contratação de grandes escritórios, com utilização de softwares de ponta, ou mesmo com base em conhecimento sobre o entendimento de um órgão específico do judiciário), possibilita a adoção de políticas à construção de elementos definidores do desenho jurisprudencial com relação a temáticas específicas.



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

Sobre dados podemos construir narrativas e, por tal razão, seu uso, por meio da jurimetria, deve ser cada vez mais objeto de preocupação do nosso judiciário, com limitações e utilização de princípios constitucionais e éticos que servem à garantia do devido processo legal e à tutela dos trabalhadores. Se não compararmos dados com comportamentos efetivos, se não aguçarmos nossa capacidade de observação, logo estaremos reféns de uma guerra de narrativas, as quais poderão ser contadas da melhor forma por quem tiver maior capacidade econômica para tanto.

Assim, **devemos estar atentos às bem lançadas estratégias, ao gosto das melhores praxis neoliberais de austeridade, que influenciam na formação de convicção dos tribunais superiores - dado o sistema de precedentes, adotada hoje de forma quase absoluta pelos nossos tribunais. A autonomia do juiz da causa, que também se verifica na sua discricionariedade para homologar ou não um acordo (Súmula n. 418 do TST) fica relativizada, não sendo possível à classe trabalhadora se equiparar em forças para o reconhecimento de suas teses perante os órgãos máximos de jurisdição de nossa Federação.** Mormente considerando-se o grande prejuízo que vem sofrendo os sindicatos desde a Reforma Trabalhista e conseqüentemente, também, a organização dos movimentos dos trabalhadores, dado, ainda, o próprio estabelecimento de novas formas de trabalho (crowd economy, gig economy, freelance economy - economia sob demanda), o que dificulta ainda mais a organização da categoria para a busca de seus interesses, em direta violação ao princípio da paridade de armas previsto no art. 7º do CC. Embora individualmente o caso em questão talvez não tenha tamanha relevância, a prática se dá, exatamente, pela soma de inúmeras ações repetidas como a presente - com a retirada de pauta em vésperas de sessão. Nesse sentido, aliás, transcrevo a muito bem lançada decisão do processo 0011710-15.2019.5.15.0032, de Relatoria do Exmo. Desembargador João Batista Martins César, proferida em 28 de abril de 2021 (6ª TURMA - 11ª CÂMARA do TRT15):

(...)

Dada a prática de dumping social - que se caracteriza no presente caso pela conduta da reclamada, de forma consciente e reiterada, de violar direitos dos trabalhadores, com o objetivo de conseguir vantagens comerciais e financeiras, com uso da jurimetria e estratégia de influenciar na formação de precedente, reforçando o aumento da competitividade desleal no mercado, podendo com a prática seguir com o baixo custo da produção de bens e prestação de serviços, bem como a evidente má-fé processual, de ofício estabeleço o valor de indenização de R\$ 200.000,00.

Ponto que com a Reforma Trabalhista e a necessidade de indicação de valores, com o receio da sucumbência, as partes tem deixado de postular indenização por prática de dumping social, o que autoriza o julgador, verificando de ofício prática altamente lesiva à categoria de trabalhadores, a condenação da empresa reclamada independentemente de pedido.

Por todos os fundamentos, **rejeito o pedido de retirada do processo de pauta e não homologo o acordo apresentado pelas partes (pedidos formulados no id. 26edf34), por verificar o abuso de direito e a violação do princípio da paridade de armas** (art. 7º do CC). Acrescer, ainda, de ofício, a condenação ao pagamento de indenização no valor de R\$ 200.000,00 por litigância de má-fé e dumping social a serem revertidos à Associação Franciscana de Assistência à Saúde - Hospital Arcanjo São Miguel, do Município de Gramado. (...)

(TRT4, 0020270-25.2020.5.04.0352, 8ª Turma, Relatora: Brigida Joaquina Charao Barcelos, data da publicação: 01/07/2021, 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

ACORDO JUNTADO AOS AUTOS PELA RECLAMADA (UBER) NA VÉSPERA DA SESSÃO DE JULGAMENTO TELEPRESENCIAL. JUNTADA EFETIVADA EM MENOS DE 24 HORAS ANTES DO INÍCIO DA SESSÃO. SÚMULA 418 DO C. TST. FACULDADE DO JUÍZO. JURIMETRIA. NÃO HOMOLOGAÇÃO. *Ab initio*, destaque-se que nos termos da jurisprudência cristalizada do C. TST, a homologação de acordo constitui faculdade do juiz, não emergindo como direito líquido e certo das partes (Súmula nº 418 do C. TST). Essa prerrogativa do julgador se justifica com muito mais ênfase nas situações nas quais o **escopo do acordo é obstar a análise da matéria**, ocasionando o esvaziamento dos direitos abordados no tema, mormente os constitucionais. Sob o manto do acordo, as partes buscam, incentivadas pela postura reiterada da reclamada de controlar a jurisprudência, obstar a análise do mérito. A conduta da reclamada não condiz com o princípio da boa-fé processual (art. 5º, CPC/15). Ademais, vale salientar, como dito em linhas posteriores, a análise da *res iudicium deducta* (relação jurídica deduzida em Juízo) destes autos **ultrapassa o interesse meramente individual da parte reclamante, pois atinge a coletividade em geral, uma vez que estamos de prática que deve ser rechaçada por todos, com a finalidade de evitar a ocorrência de *dumping* social, empresarial, previdenciário, fiscal e trabalhista.** Além disso, o prazo para o Juízo despachar é de cinco dias (arts. 15 e 226, I, CPC/15 c/c 769 da CLT) e as partes juntaram acordo aos autos após a inclusão do processo em pauta e na véspera do dia de realização da sessão de julgamento telepresencial, em menos de 24 horas antes do seu início. Como se não bastasse, o acordo entabulado pelas partes não se mostra razoável, pois, no valor de apenas R\$ 5.000,00, o que evidentemente destoa e muito dos direitos e créditos postulados em Juízo. **Esta Especializada não pode se curvar diante da tentativa da parte reclamada em camuflar a aparente uniformidade jurisprudencial**, disfarçando a existência de dissidência de entendimentos quanto à matéria posta em Juízo, de forma a aparentar que há jurisprudência, praticamente, uníssona, em princípio, no sentido de que os fatos estariam configurados de forma unificada em todos os processos e os julgamentos ocorrem “apenas” em seu favor. Esta prática é decorrência da conhecida jurimetria, uma espécie de estatística do direito que, inclusive, em alguns casos, utiliza inteligência artificial para alcançar fins, *a priori*, de acordo com o ordenamento jurídico, sem que os julgadores percebam o que está, em verdade, ocorrendo. Jamais pode ser aceita no Poder Judiciário, **ainda mais quando posto em Juízo preceitos e princípios constitucionais que perpassam o interesse meramente individual do reclamante.** Outrossim, não se pode desprezar o desprestígio na análise de um voto extenso e com matéria nova e ainda não pacificada no âmbito desta Especializada. O dispêndio de recursos públicos e humanos já há muito escassos neste ramo do Poder Judiciário não pode ser desprezado, de forma alguma. Juntar acordo na véspera do julgamento é, no mínimo, desprezar o trabalho realizado até então. **Não é um caso isolado. A reclamada já fez isso em outro processo.** Ademais, a rigor, a homologação em suposto “contrato de parceria” não seria da competência desta Especializada. Some-se a isso que as partes estabeleceram os valores como de natureza 100% indenizatória e não reconheceram o vínculo de emprego, em clara dissonância com aquilo que foi postulado. Além disso, o acordo incluiu fatos e aspectos jurídicos que transbordam o pedido, com o objetivo de fraudar os direitos postulados, já que, uma vez homologado o acordo, o reclamante nem sequer poderia voltar a firmar nova relação de trabalho com a reclamada, porquanto a intenção do acordo é extinguir toda e qualquer relação jurídica, tolhendo o trabalhador do direito ao trabalho (art. 6ª, CF/88). A rigor, a reclamada (UBER) busca se valer da fragilidade 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

sobretudo neste momento de pandemia da Covid-19, para obstar os direitos básicos e constitucionais do obreiro. Ninguém pode renunciar ao trabalho digno, pois este não é apenas fonte de subsistência, mas, também, de realização, inserção social do trabalhador e da dignificação da pessoa humana (art. 1º, III e IV c/c 170, CF/88). Postas tais premissas, a não homologação do acordo e o indeferimento do pedido de suspensão do processo é medida que se impõe.

(TRT11, 0000416-06.2020.5.11.0011, 3ª Turma, Relatora: RUTH BARBOSA SAMPAIO, Data da publicação: 24/06/2021)

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

JURIMETRIA. 1. As partes juntaram petição de acordo, em 19.04.21 (um dia antes desta sessão), às 18h15, requerendo a retirada do processo de pauta de julgamento para a homologação do ajuste. O pedido foi apresentado menos de 24 horas antes do horário da presente sessão, embora o prazo para o despacho seja de cinco dias (art. 226, I, CPC c/c art. 769, CLT). **2.** Não há direito líquido e certo quanto à homologação do acordo no âmbito judicial, o qual deve ser apreciado pelo magistrado, nos termos da Súmula nº 418 do C. TST. **3.** De breve análise superficial e estritamente processual, sem adentrar ao mérito da questão, verifica-se que o valor do acordo (R\$ 35.000,00) não é razoável, considerando o valor de remuneração apontada (R\$ 3.000,00), o tempo do contrato de trabalho (aproximadamente um ano) e os direitos incidentes à hipótese. **4.** Ademais, consta do acordo a isenção tributária plena, embora haja obrigação de recolhimento (*caput* e inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213/1991; *caput* e inciso V do art. 9º do Decreto nº 3.048/1999; *caput* e inciso IV do art. 4º e art. 9º da IN RFB nº 971/2009, com redação dada pela IN RFB nº 1.453/2014). Logo, a pretensão das partes, tal como proposta, implica ofensa ao art. 104, II, do CC. **5.** A estratégia da reclamada de celebrar acordo às vésperas da sessão de julgamento confere-lhe vantagem desproporcional porque assentada em contundente fraude trabalhista extremamente lucrativa, que envolve uma multidão de trabalhadores e é propositadamente camuflada pela aparente uniformidade jurisprudencial, que disfarça a existência de dissidência de entendimento quanto à matéria, aparentando que a jurisprudência se unifica no sentido de admitir, a priori, que os fatos se configuram de modo uniforme em todos os processos (jurimetria). **6.** Entretanto, o art. 7º do CPC assegura às partes "*paridade de tratamento em relação ao exercício de direitos e faculdades processuais, aos meios de defesa, aos ônus, aos deveres e à aplicação de sanções processuais, competindo ao juiz zelar pelo efetivo contraditório*". O contraditório deve, portanto, garantir a possibilidade de influenciar o julgador no momento da decisão. Nesse contexto, verifica-se a incompatibilidade entre a observância do princípio da cooperação e o abuso do direito processual caracterizado pela adoção dessa estratégia de manipulação da jurisprudência. **7.** Reitere-se que não se está a desestimular ou desmerecer os meios consensuais de resolução dos conflitos, cuja adoção é estimulada pelo CPC. Trata-se de mecanismo capaz de produzir pacificação social de forma célere e eficaz, cuja adoção é incentivada pelo Poder Judiciário, que tem investido na mediação e na conciliação. Na hipótese, entretanto, é indispensável impedir o abuso de direito e a violação do princípio da paridade de armas (art. 7º do CC). **8.** Mencione-se que no primeiro grau a reclamada não apresentou nenhuma proposta conciliatória, e, às vésperas da sessão de julgamento, faz acordo em valor de R\$ 35.000,00. **9.** Mencione-se que o artigo 142 do CPC preceitua que:



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

"Convencendo-se, pelas circunstâncias, de que autor e réu se serviram do processo para praticar ato simulado ou conseguir fim vedado por lei, o juiz proferirá decisão que impeça os objetivos das partes (...)". No mesmo sentido o artigo 80 do mesmo código, ao considerar como litigante de má-fé aquele que usar do processo para conseguir objetivo ilegal. **10.** Nesse contexto, indefere-se o pedido de retirada do processo de pauta e deixa-se de homologar o acordo apresentado pelos requerentes, por não preenchidos os requisitos formais do art. 104 do CC (objeto lícito, possível e determinado ou determinável) e verificado o abuso de direito e a violação do princípio da paridade de armas (art. 7º do CC) e com base no artigo 142 do CPC.

(TRT15, 0011710-15.2019.5.15.0032, 11ª Câmara, Relator: Joao Batista Martins Cesar, Data da publicação: 26/04/2021)

Há, além disto, **decisões recentes extremamente relevantes em face da UBER reconhecendo a existência de vínculo empregatício:**

RECURSO ORDINÁRIO. UBER. MOTORISTA. VÍNCULO DE EMPREGO. SUBORDINAÇÃO ALGORÍTMICA. EXISTÊNCIA. O contrato de trabalho pode estar presente mesmo quando as partes dele não tratarem ou quando aparentar cuidar-se de outra modalidade contratual. O que importa, para o ordenamento jurídico trabalhista, é o fato e não a forma com que o revestem - princípio da primazia da realidade sobre a forma. No caso da subordinação jurídica, é certo se tratar do coração do contrato de trabalho, elemento fático sem o qual o vínculo de emprego não sobrevive, trazendo consigo acompanhar a construção e evolução da sociedade. A Lei, acompanhando a evolução tecnológica, expandiu o conceito de subordinação clássica ao dispor que "*os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio*" (parágrafo único do artigo 6º da CLT). No caso em análise, resta claro nos autos que o que a Uber faz é codificar o comportamento dos motoristas, por meio da programação do seu algoritmo, no qual insere suas estratégias de gestão, sendo que referida programação fica armazenada em seu código-fonte. Em outros termos, realiza, portanto, controle, fiscalização e comando por programação neo-fordista. 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.
(TRT1, 0101291-19.2018.5.01.0015, 7ª Turma, Relatora: CARINA RODRIGUES BICALHO, Data da publicação: 30/07/2021)

(...). 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



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

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 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 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 pessoalidade, 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 trabalho, bem



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

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.

(TRT11, 0000416-06.2020.5.11.0011, 3ª Turma, Relatora: RUTH BARBOSA SAMPAIO, Data da publicação: 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 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 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



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

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 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-mínimo, e não existem mecanismos oficiais para lidar com o tratamento injusto. A organização recomendou o desenvolvimento de um sistema de governança que defina e exija que as plataformas respeitem certos direitos e proteções mínimos. 4. A faceta moderna da organização do trabalho é o controle por programação ou comandos (ou por algoritmo). A partir da programação, da estipulação de regras e comandos preordenados e mutáveis (pelo programador), ao trabalhador é incumbida a capacidade de reagir em tempo real aos sinais que lhe são emitidos para realizar os objetivos assinalados pelo programa. Os trabalhadores, nesse novo modelo, devem estar mobilizados e disponíveis à realização dos objetivos que lhe são consignados.



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

Existe uma suposta e conveniente autonomia do motorista, subordinada à telemática e ao controlador do aplicativo. Trata-se da direção por objetivos. **5.** O algoritmo, que pode ser modificado a qualquer momento, pela reprogramação (*inputs*), garante que os resultados finais esperados (*outputs*) sejam alcançados sem a necessidade de dar ordens diretas aos trabalhadores, que, na prática, não agem livremente, mas exprimem reações esperadas. Aqueles que seguem a programação recebem premiações, na forma de bonificações e prêmios, enquanto aqueles que não se adaptarem aos comandos e objetivos são punidos ou desligados. **6.** Ressalte-se que a empresa instrumentaliza o serviço durante todo o dia por meio de estímulo às jornadas extensas, com prêmios. O algoritmo procura melhorar a remuneração desses trabalhadores nos horários em que há maior necessidade dos usuários da plataforma. **7. Passa-se da ficção do trabalhador-mercadoria para a ficção do trabalhador-livre. JURISPRUDÊNCIA COMPARADA.** **1.** O trabalho em plataformas é uma questão global, que vem sendo enfrentada pelos tribunais de diversos países, em decisão proferida pela Corte de Justiça da União Europeia foi decidido que o serviço de intermediação (Uber) deve ser considerado como parte integral de um serviço geral, cujo principal componente é o serviço de transporte e, em razão disso, não deve ser classificado como "serviço de sociedade de informação" [...] mas como "serviço no campo do transporte". **2.** Mais recentemente, a Suprema Corte do Reino Unido reconheceu que os motoristas da Uber são *workers* e não trabalhadores autônomos, aplicando a teoria do *Purposive Approach*, desenvolvida por Guy Davidov, no sentido de que a interpretação da lei deve ser realizada a partir dos seus objetivos e o resultado interpretativo deve ser aquele que traz melhores resultados de acordo com essas finalidades. O Tribunal Inglês reconheceu que há subordinação dos motoristas do aplicativo à empresa Uber. **3.** No caso da decisão da Suprema Corte do Reino Unido, deve ser esclarecido que o enquadramento dos trabalhadores na categoria de *workers*, e não de *employees*, observou, os limites do pedido; já que a subordinação foi amplamente reconhecida e que, ao analisar o grau de controle exercido pela UBER, a Corte ressaltou que a liberdade para definir sua própria jornada de trabalho não afasta o vínculo, citando os trabalhadores intermitentes como exemplo, e frisando a necessidade de centrar a análise nas condições de trabalho vivenciadas durante a jornada, qualquer que seja ela. **4.** Acrescente-se que, em março de 2020, **a Corte de Cassação da França** reconheceu a existência de relação de emprego, passando pelo conceito de sujeição às ordens organizacionais, nos exatos termos do artigo 6º, parágrafo único, da CLT e frisa que a possibilidade de escolher o momento para se conectar não afasta o vínculo, pois, uma vez conectado, o motorista tem limitadas recusas, encontrando-se, portanto, à disposição da estrutura UBER. **O RECONHECIMENTO DO VÍNCULO DE EMPREGO COMO SUPOSTO INVIABILIZADOR DO NEGÓCIO (DO AVANÇO DA "MODERNIDADE E DA TECNOLOGIA").** **1.** O 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



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

artificialmente baratas, pois o "modelo de negócios" destas empresas inclui superexplorar trabalhadores e sonegar contribuições fiscais e previdenciárias (e na verdade somos nós contribuintes que estamos subsidiando a empresa). O aumento no preço dos bens de consumo e serviço em razão da criação de direitos sociais é inevitável, e é um progresso. Do contrário, vamos defender que nossas roupas sejam feitas por crianças trabalhando em regime de servidão ou que se restabeleça o transporte urbano por tração humana. Creio que não queremos voltar aos tempos do "King Cotton" no Sul dos EUA, nem ao Brasil Império do palanquim e 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.

(TRT15, 0011710-15.2019.5.15.0032, 11ª Câmara, Relator: Joao Batista Martins Cesar, Data da publicação: 26/04/2021)

UBER E RELAÇÃO DE EMPREGO. MÁSCARA DE VÍNCULO. FRAUDE POR MEIO DE ALGORITMOS.

A chamada uberização das relações de trabalho (não por casualidade originada no próprio nome da ré), no capitalismo de plataforma, gig economy, crowdwork, trabalho digital, etc., operam figuras derivadas da quarta revolução industrial (a tecno-informática) que pretensamente criariam "novas formas" de relações de trabalho quando, na verdade, os elementos que as compõem são exatamente os mesmos de uma relação de emprego, escamoteados por nomes pomposos (normalmente estrangeiros), que transmudam a figura do empregador no "facilitador", "gestor" ou "aproximador de pessoas"; a figura da pessoa trabalhadora no indivíduo microempreendedor de si mesmo ou no autônomo, que pretensamente não precisa "bater ponto" e não tem "patrão", mas cuja sobrevivência depende da prestação de serviços por longos períodos (normalmente acima de 10 horas de trabalho ao dia), sete dias por semana, trinta dias por mês e doze meses por ano, sem direito a adoecer (não há recolhimento previdenciário), sem férias, sem décimo terceiro, sem FGTS, sem nenhuma garantia, cuja avaliação e cobrança é feita pelo usuário da plataforma e repassada instantaneamente pelo algoritmo (o controle e a subordinação são mais eficazes do que na relação de trabalho tradicional). Portanto, **só o que muda é a máscara, a fraude emprestada e aperfeiçoada pelo algoritmo que tenta (e muitas vezes com sucesso), confundir as pessoas para elidir o respeito aos Direitos Humanos do Trabalho e descumprir a legislação social. Obviamente, a forma de prestação de serviços não desnatura a essência da relação de emprego, fundada na exploração de trabalho por conta alheia, pois os meios de produção continuam na propriedade da plataforma.** Por outras palavras, não há nada de novo nisso, a não ser o novo método fraudulento de engenharia informática para mascarar a relação de emprego. Sentença reformada e vínculo empregatício reconhecido.

LESÃO MASSIVA DE DIREITOS SOCIAIS. DUMPING SOCIAL.

A má utilização do processo do trabalho, mediante a sonegação contumaz de direitos para posterior defesa em ação trabalhista, com o afã de fragilizar as condições de



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, propiciando enriquecimento ilícito empresarial, com violação de dispositivos legais de ordem pública, sobretudo no que tange a direitos sociais consagrados na Constituição da República, gera dano social, haja vista a flagrante violação dos preceitos do Estado Democrático de Direito concernentes à função social da propriedade e aos valores sociais do trabalho. Neste contexto, **considerando a conduta reiterada da empresa ré, caracterizada pela supressão massiva de direitos trabalhistas, não pode o Julgador permanecer inerte diante deste quadro processual abusivo e nefasto que induz ao uso predatório do Poder Judiciário.** Pagamento de indenização por dumping social que se impõe.

TRT4, 0020750-38.2020.5.04.0405, 8ª turma, Relator: MARCELO JOSE FERLIN D'AMBROSO, Data da publicação: 23/09/2021, sem grifos no original)

Além dessas decisões, o TRT da 4ª Região (0020270-25.2020.5.04.0352, publicado em 01/07/2021) e TRT da 3ª Região (0010746-88.2020.5.03.0139, publicado em 19/03/2021) também reconheceram a existência de vínculo empregatício entre motoristas e a UBER.

Como se não bastasse, também em recente decisão, esse Egrégio Tribunal da 2ª Região decidiu pelo reconhecimento de vínculo de emprego em caso análogo:

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 com a segunda e terceira rés, 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



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

tenham pactuado formalmente de outro modo, por exemplo, a prestação de serviços autônomos ou a contratação de pessoa jurídica.

(TRT 2, 1000448-21.2020.5.02.0374, 16ª Turma, Des. Rel. Regina Aparecida Duarte, julgado em 28/09/2021).

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*:

(...).

88 (...) 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 end²⁷.

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

²⁷ <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2016/10/aslam-and-farrar-v-uber-reasons-20161028.pdf>. Tradução nossa: “Nosso ceticismo não diminui quando somos lembrados de muitas coisas ditas e escritas em nome da UBER em momentos de descuido para reforçar o simples caso dos Requerentes de que a organização administra uma empresa de transporte e emprega motoristas para esse fim.”



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

principal da empresa contratante; (c) o trabalhador realizar, de forma habitual e 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 empresas²⁸. Em outubro de 2020, a Suprema Corte manteve a liminar²⁹.

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-desemprego³⁰.

No Uruguai, um juiz do trabalho de Montevideo reconheceu a existência da relação de emprego entre motorista e a UBER em novembro de 2019³¹. A sentença foi

²⁸ 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.

²⁹ 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.

³⁰ <https://www.nyctaxinews.com/Uber%20AB%20Decision-redacted.pdf>.

³¹ 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->



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

mantida pelo Tribunal de Apelações do Trabalho, que levou em consideração trinta e oito elementos que apontavam para a caracterização da relação de trabalho e usou como base para análise a Recomendação n. 190 da OIT³².

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 condições³³.

Ainda na França, o órgão que executa a gestão do sistema de benefícios da previdência social (URSSAF – *Union de recouvrement 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 motoristas³⁴.

justicia-considera-trabajador-dependiente-chofer-uber.html. Acesso em: 13 dez. 2020.

³² 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.

³³ 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.

³⁴ https://www.liberation.fr/futurs/2017/03/17/devant-la-justice-l-urssaf-erd-face-a-uber_1556255



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 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 trabalhista³⁵. Em um outro caso, em setembro de 2020, um Tribunal no cantão de Vaud manteve decisão que reconheceu a existência de vínculo empregatício entre motorista e UBER³⁶. Em relação a esse caso, a UBER aceitou a decisão do Tribunal de Vaud e não interpôs recurso³⁷.

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 empresarial³⁸. 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 GLOVO³⁹. 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 empregadora⁴⁰.

³⁵ SWISS INFO. **UberPop driver wins “landmark” unfair dismissal case.** Disponível em: https://www.swissinfo.ch/eng/court-ruling_uberpop-driver-wins--landmark--unfair-dismissal-case/44941794. Acesso em: 13 dez. 2020.

³⁶ 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.

³⁷ 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.

³⁸

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

³⁹ <https://adriantodoli.com/2019/02/25/tercera-sentencia-en-espana-que-declara-a-un-rider-de-glovo-falso-autonomo/>

⁴⁰ PODER JUDICIAL ESPAÑA. **El Tribunal Supremo declara la existencia de la relación laboral**



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 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.

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 concreto⁴¹.

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 YA⁴².

Por último e para fechar esse tópico, na Alemanha, o Tribunal Federal do Trabalho publicou recentemente, em 01 de dezembro de 2020, decisão sobre o trabalho via *crowdwork*⁴³ 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 trabalho⁴⁴.

entre Glovo y um 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.

⁴¹ ROTUNNO, Roberto. “Glovo assuma il fattorino come dependente”. **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-assuma-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.

⁴² SÁNCHEZ, Dayana. **Juzgado del Trabajo de Concepción reconoce vínculo laboral entre Pedidos Ya y repartidor, y abre flerte 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-ya-y-repartidor-y-abre-fuerte-debate/WHWA5UWSTNHE7FWZHWNBWBWY5A/>. Acesso em: 13 dez. 2020.

⁴³Disponível em: <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBAMS:2021:5029&showbutton=true>. Acesso em: 14 out. 2021

⁴⁴ BUNDESARBEITSGERICHT. **Pressemitteilung Nr. 43/20. Abeitnehmereigenschaft 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

A jurisprudência da Corte Interamericana desenvolveu o conceito de controle de convencionalidade a partir do caso *Almonacid Arellano vs. Chile*⁴⁵, 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 consultiva⁴⁶.

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 humanos⁴⁷.

⁴⁵ 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.

⁴⁶ 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.

⁴⁷ PORTO, Lorena Vasconcelos; BELTRAMELLI NETO, Silvio; RIBEIRO, Thiago Gurjão Alves. *Temas*



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 Americana⁴⁸.

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 Tribunal⁴⁹.

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 outras⁵⁰.

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

da Lei n. 13.467/2017 (Reforma Trabalhista): à luz das normas internacionais. Brasília: Gráfica Movimento, 2018, p. 12-13.

⁴⁸ 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

⁴⁹ 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.

⁵⁰ 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

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, julgamento e resolução de casos concretos, levando em consideração a Convenção Americana e os precedentes e as diretrizes jurisprudenciais estabelecidas pela Corte⁵¹.

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 internos⁵².

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 si⁵³.

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

⁵¹ Id. Ibid., parágrafo 69.

⁵² 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.

⁵³ 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

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 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 empregados, 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 (...)”⁵⁴.

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

⁵⁴ 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

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 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 trabalho⁵⁵.

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

⁵⁵ 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

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 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”⁵⁶.

⁵⁶ 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



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, 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

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

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 difuso causado deve, inclusive, evitar o enriquecimento ilícito da ré (CC, art. 402). O diploma ainda prevê que a indenização se mede pela extensão do dano (CC, art. 944).

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 jurídica⁵⁷. 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 transindividual⁵⁸.

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 dezenas 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.

⁵⁷ COSTA, Marcelo Freire Sampaio. **Dano Moral (Extrapatrimonial) Coletivo**. São Paulo: LTr, 2009, p. 71.

⁵⁸ 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.



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 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 NETO⁵⁹:

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 entregadores/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 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 trabalhadores, acarretando, assim, lesão a direitos

⁵⁹ 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

metaindividuais trabalhistas, notadamente em relação aos direitos e interesses difusos e coletivos.

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. 41)⁶⁰, uma empresa supostamente “tomadora de serviços” dos entregadores/motoristas, no caso a UBER, 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 resta 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

⁶⁰ BRASIL. Receita Federal. **O Fenômeno da “Pejotização” e a Motivação Tributária**. Brasília: 2016, p. 8-9. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/aceso-a-informacao/dados-abertos/receitadata/estudos-e-tributarios-e-aduaneiros/estudos-e-estatisticas/estudos-diversos/o-fenomeno-da-pejotizacao-e-a-motivacao-tributaria.pdf/view>. Acesso em 03 Set. 2021.



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

jurídicas que tutelam o regime geral de emprego, o valor social do trabalho e a dignidade da pessoa humana dos entregadores/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, prática de concorrência desleal (dumping social) em relação aos demais concorrentes que cumprem integralmente a legislação trabalhista, arcando com os custos dela advindos.

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 trabalhistas geram um dano



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

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 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-



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

11.2011.5.15.0015, Rel. João Alberto Alves Machado, Publicado em 25/10/2013) (sem grifos no original).

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 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 valor não inferior a 1% do faturamento bruto do último exercício anterior ao ajuizamento desta ação, mostrando-se adequado e proporcional à extensão do dano causado e objetivamente demonstrado pelo descumprimento da ordem jurídica, de forma a atender, inclusive, o mandamento do já invocado art. 944 do Código Civil.

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



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 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 ser oportunamente indicada pelo Ministério Público do Trabalho e chancelada pelo Juízo.

XI - DA TUTELA INIBITÓRIA

Após a instrução realizada no bojo do Inquérito Civil n. 003255.2016.02.000/3, 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 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 Marinoni⁶¹:

⁶¹ 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

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 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).

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).



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 isso, o Ministério Público do Trabalho visa à condenação da ré às obrigações expostas adiante.

3 - DOS PEDIDOS

Por todo o exposto, o Ministério Público do Trabalho pede:

1. A **declaração da relação jurídica de emprego** entre a UBER e os motoristas que prestam serviço de transporte de passageiros através de seu aplicativo;
2. A **condenação** da UBER em obrigação de fazer para **efetuar** o imediato registro dos motoristas que prestam serviço de transporte de passageiros, 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 UBER em obrigação de não fazer para se **abster** de contratar ou manter motoristas 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



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 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 Juízo.

4. A **condenação** da UBER 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.

4 - DA 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



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

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 a ré! 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 a ré no espaço, em todo o território nacional.

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**.



5 - 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.

O MPT pugna pela produção de prova documental suplementar, sobretudo a exibição da seguinte documentação:

- A. **CADASTRO DE MOTORISTAS.** Relação de todos os motoristas cadastrados, ativos e inativos, em todo o território nacional, a incluir identificação (número de identificação no UBER e CPF), nome completo, categoria atual, e-mail, telefone, data do cadastro. O cadastro deverá ser alocado num único arquivo;

- B. **HISTÓRICO DE TRANSAÇÕES.** Para cada cadastrado, em relação de janeiro de 2018 até o mês anterior ao ajuizamento desta ação, em âmbito nacional, o histórico de transações (viagens), com as seguintes 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), data do 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



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

pago ao motorista, vigência de promoção (ou campanha) por ocasião da corrida (sim ou não) e a natureza da promoção (ou campanha). O histórico das transações deverá ser alocado num único arquivo;

- C. **QUANTITATIVO DE NOTIFICAÇÕES.** Para cada cadastrado, em relação de janeiro de 2018 até o mês anterior ao ajuizamento desta ação, em âmbito nacional, o quantitativo de notificações enviadas, inserindo a identificação do motorista (em conexão com o conjunto de dados indicado no item 1) nas linhas e, nas colunas, o tipo de notificação para cada motorista, em cada linha, com o respectivo quantitativo de notificações. O quantitativo de notificações deverá ser alocado num único arquivo;
- D. **SITUAÇÃO CADASTRAL** (status do motorista no momento da extração dos dados). Para cada cadastrado, identificação do motorista (em conexão com o conjunto de dados indicado no item 1), data de lançamento no cadastro, situação do motorista (novo cadastro, suspensão do cadastro, inativação do cadastro), avaliação (ou nota) do motorista e veículo (marca, modelo, ano, motorização, placa). A situação cadastral deverá ser alocada num único arquivo;
- E. **RELAÇÃO DE DESCADASTRAMENTOS.** Para cada motorista que tenha sido descadastrado, identificação do motorista (em conexão com o conjunto de dados indicado no item 1) e identificação da data e motivo do descadastramento. A relação de descadastramentos deverá ser alocada num único arquivo;
- F. **HISTÓRICO DE BLOQUEIOS.** Para cada motorista que tenha sofrido algum tipo de bloqueio (temporário ou definitivo), identificação do motorista (em conexão com o conjunto 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

indicado no item 1), data e hora do evento (bloqueio), tipo e subtipo de motivação para o bloqueio. O histórico de bloqueios deverá ser alocado num único arquivo.

Visando possibilitar a efetiva leitura e análise da documentação pleiteada, cada um dos conjuntos de dados acima deverá ser encaminhado em arquivo com formato CSV (valores separados por vírgulas).

Também pugna pela produção de prova testemunhal e depoimento pessoal, se necessário.

Requer, ainda, que seja determinada à UBER 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.

Os Procuradores do Trabalho signatários declaram, 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 003255.2016.02.000/3.

E, por fim, atribui-se à causa o valor de R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais) para as finalidades legais.



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

Nestes termos,
pede deferimento.

São Paulo, 8 de novembro de 2021

ELIANE LUCINA
Procuradora do Trabalho

TATIANA LEAL BIVAR SIMONETTI
Procuradora do Trabalho

CAROLINA DE PRÁ CAMPOREZ BUARQUE
Procuradora do Trabalho
Vice-Coordenadora Nacional da Coordenadoria Nacional de Combate às Fraudes na
Relações de Emprego

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 Emprego

RENAN BERNARDI KALIL
Procurador do Trabalho