



Poder Judiciário
Justiça do Trabalho
Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região

AÇÃO TRABALHISTA - RITO ORDINÁRIO **RTOrd 0011594-77.2017.5.15.0032**

[PARA ACESSAR O SUMÁRIO, CLIQUE AQUI](#)

Processo Judicial Eletrônico

Data da Autuação: 03/08/2017

Valor da causa: R\$ 100.000,00

Partes:

AUTOR: JUNAR FRANCISCO DE ABREU - CPF: 590.158.022-20

ADVOGADO: Gustavo Henrique Vieira Jacinto - OAB: SP0240818-D

RÉU: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. - CNPJ: 17.895.646/0001-87

ADVOGADO: RENATA PEREIRA ZANARDI - OAB: RS0033819



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 15ª REGIÃO
2ª Vara do Trabalho de Campinas

PROCESSO Nº 0011594-77.2017.5.15.0032

RECLAMANTE: JUNAR FRANCISCO DE ABREU

RECLAMADAS: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA

SENTENÇA

I- RELATÓRIO

JUNAR FRANCISCO DE ABREU ajuizou Reclamação Trabalhista em face de **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA** na data de 03.08.2017, informando que foi admitido em 20.01.2017, sem registro do contrato de trabalho na CTPS, e desligado sem justa causa em 13.05.2016. Postula a condenação da reclamada nos pedidos elencados na inicial e requer a concessão dos benefícios da justiça gratuita, atribuindo à causa o valor de R\$ 100.000,00. Juntou procuração e demais documentos pertinentes.

Regularmente citada, a reclamada compareceu em audiência apresentando defesa arguindo preliminares e impugnando, no mérito, os fatos e argumentos jurídicos.

Em audiência foram ouvidas as partes, sendo que o reclamante não possuía testemunhas, ao passo que a reclamada postulou oitiva de testemunha por carta precatória, o que se mostrou desnecessário em razão do conteúdo a que se pretendia prova.

Infrutífera proposta conciliatória.

Razões finais escritas pelas partes.

É o relatório.

II- FUNDAMENTAÇÃO

1. Incompetência da Justiça do Trabalho

A reclamada afirma a incompetência da Justiça do Trabalho para conhecer desta reclamação.

Não lhe assiste razão.

Trata-se de postulação relativa a reconhecimento de relação de emprego, não havendo qualquer dúvida quanto à aplicação do art. 114 da Constituição da República e a competência desta justiça especializada.

Rejeito.

2. Recolhimentos previdenciários

Conforme entendimento pacificado pelo Supremo Tribunal Federal, bem como Súmula 368 do C. TST, a Justiça do Trabalho somente possui competência para a execução de contribuições previdenciárias decorrentes de condenação pecuniária, não possuindo competência para a cobrança das contribuições relativas às verbas salariais efetivamente pagas durante o contrato de trabalho. Assim, julgo extinto sem resolução do mérito o pedido, nos termos do art. 485, IV, do CPC.

3. Inépcia

O art. 840 da CLT, conforme texto vigente em 03/08/2017, exigia apenas uma breve exposição dos fatos da qual decorre o pedido, sendo arbitrado valor à causa conforme regra processual.

Beira à má-fé a apresentação da presente insurgência invocando a Lei 13.467/2017, porquanto sequer estava vigente na data da distribuição da presente reclamação trabalhista.

Rejeito.

4. Conteúdo probatório

O reclamante afirmou não possuir testemunhas, ao passo que a reclamada pretendia tão somente a oitiva, por carta precatória, de uma testemunha técnica para esclarecer como a Uber funciona, não tendo presenciado o trabalho do reclamante, sendo indeferida por tal motivo, pois a forma como a Uber funciona é descrita em seus regulamentos públicos, acessíveis por todos, em especial seus "Termos de Uso" (doc. 1), "Política de Privacidade" (doc. 2) e "Código de Conduta" (doc. 3).

Sendo o cerne da discussão a existência de subordinação pelo controle exercido, as normas e informações estabelecidas pela empresa e disponibilizadas sem restrição em seu sítio eletrônico, sendo públicas e notórias, são utilizadas como conteúdo probatório, em especial as três regulamentações citadas.

Embora sejam públicas e notórias, bem como indicadas como referência nas citações, a fim de facilitar o acesso e a compreensão, junto as normas e páginas citadas como documentos da presente sentença.

5. Segredo de justiça

Conforme consignado em ata de audiência, a discussão dos autos não versa sobre hipótese legal sigilo ou segredo de justiça, sendo que os documentos juntados apresentam apenas o nome de usuários, sem qualificação, não havendo qualquer justificativa para se aplicar a exceção da publicidade dos atos processuais.

6. Natureza da atividade econômica prestada pela UBER. Existência de exploração de serviços de transporte e exploração de trabalho humano.

Antes de apreciar a realidade do serviço prestado e avaliar a existência de uma relação de trabalho a fim de defini-la nos termos do ordenamento, necessário se faz apreciar a natureza do serviço prestado pela reclamada.

Segundo a tese da defesa (id aded5ad - pág. 4):

"A Uber é uma empresa de tecnologia, uma plataforma digital. A Uber não transporta ninguém. Apenas conecta as pessoas por meio de um aplicativo que viabiliza uma interação dinâmica de mútuo proveito entre pessoas capazes de dispor de recursos próprios para auxiliar outras pessoas que desejam uma alternativa de mobilidade confortável e eficiente. Especificamente, a Uber coloca em contato os motoristas autônomos que desejam prestar o serviço de transporte individual privado e os usuários que desejam contratar referido serviço, através de uma plataforma digital."

A empresa sustenta que atua apenas como uma "plataforma digital" prestando serviço de tecnologia da informação conectando usuários e motoristas parceiros.

Considerando que vivemos um tempo em que o óbvio precisa ser reafirmado, a tese de que a Uber é apenas uma "plataforma digital" e não presta serviços de transporte é desrespeitosa e subestima a inteligência humana.

O enorme número de usuários da Uber em todo o mundo é notório, em especial nos grandes centros, sendo o serviço incorporado à realidade da mobilidade urbana.

Em face disso, inicio minha argumentação propondo a qualquer pessoa um exercício prosaico (e revelador). Faça a seguinte pergunta a qualquer grupo de pessoas em qualquer evento social do cotidiano:

- *Alguém veio de "Uber"?*

A indagação será assimilada naturalmente e a resposta poderá até ser negativa, mas, provavelmente, alguém ou alguns responderão positivamente. A resposta (negativa ou positiva) pouco importa, mas todos que respondem sabem exatamente que a indagação se refere a uma forma de transporte, tal como se a pergunta fosse "*alguém veio de táxi?*" ou "*alguém veio de ônibus?*".

Continuando com a mesma proposta de um hipotético teste no mesmo grupo de pessoas (ou em grupo diverso), faça agora a seguinte pergunta?

- *Alguém veio de "plataforma digital"?*

A indagação parece ridícula, e de fato é, porém, custa acreditar que em um ambiente real (e não virtual) alguma pessoa tenha se deslocado a qualquer local por meio de uma "plataforma digital". Talvez seja crível sustentar que personagens de ambientes virtuais decorrentes de relações conectadas pela alta tecnologia como, por exemplo, em jogos de *videogame*, tenham se deslocado a outros pontos (ou até outros mundos) usando uma "plataforma digital" ou estruturas digitais semelhantes, contudo, não é possível (pelo menos no limitado conhecimento deste magistrado) o deslocamento de matéria exclusivamente por meios digitais sem que se utilize alguma estrutura de matéria também "real".

Do mesmo modo, indaga-se sobre o motivo de qualquer pessoa se cadastrar na Uber como usuário. O que a Uber promete? Será que os usuários pensaram: "*que bacana, uma plataforma digital, vou me cadastrar*" ? É óbvio que não. Notoriamente o sucesso do Uber está no fornecimento de transporte urbano em valor inferior ao serviço de táxi, ou seja, um serviço de transporte.

Embora a discussão recaia sobre a relação entre a plataforma digital e o trabalho humano decorrente, a relação entre a plataforma e o usuário (na verdade "consumidor"), no caso, escancara a existência (óbvia) da exploração da atividade econômica de transporte.

Curioso notar que a reclamada, em defesa, cita outros aplicativos como plataformas semelhantes, evidenciado o claro intuito de induzir o juízo em erro.

Aliás, a citação das referidas empresas pela reclamada, ainda que tentando induzir o juízo em erro, mostra-se interessante na perspectiva pedagógica, pois permite a visualização concreta das diferenças entre uma plataforma digital facilitadora - na convergência entre oferta e demanda - de uma plataforma digital que utiliza a tecnologia da informação para dirigir uma atividade econômica própria, como o serviço de transporte oferecido e controlado pela Uber.

Como exemplo, sem muito esforço, constata-se que a Uber:

- não permite ao usuário escolher o motorista;
- não permite ao usuário escolher o veículo, pois estabelece opções genéricas definidas a seu arbítrio;
- fixa o preço do transporte conforme seu arbítrio;
- altera o preço a seu exclusivo arbítrio conforma cláusula contratual;
- impõe o percentual (hoje de 20% a 25%) sobre o preço que ela própria fixa;
- tem o poder de alterar o percentual conforme seu próprio arbítrio, tudo previsto em cláusula contratual;
- controla os valores recebidos, pois o usuário paga para a Uber e esta efetua o pagamento ao motorista;
- desconta, no pagamento em dinheiro, o percentual do valor a ser repassado no pagamento em cartão de crédito;
- emite recibo em nome próprio e não há fornecimento de recibo pelo motorista;
- controla eletronicamente todas viagens;
- controla separadamente os cadastros de usuários e motoristas;
- cria mecanismo para que não haja contato independente entre usuário e motorista, pois a troca de mensagens e telefonemas são realizados por intermédio da plataforma sem que um possa contatar o outro fora do ambiente da Uber (o número de telefone que aparece ao usuário não é o do motorista que entra em contato, mas um número da empresa Uber).
- não permite ao motorista saber o destino da viagem quando a aceita, mas tão somente quando a inicia, ou seja, no momento em que o usuário entra no veículo;
- impõe penalidades a usuários em nome próprio, como taxa de cancelamento e de espera, definindo ela própria os parâmetros;
- impõe em contrato que todos os parâmetros são por ela definidos, que podem ser alterados a qualquer momento e que a simples utilização do aplicativo implica a aceitação dos novos parâmetros;

- há controle da forma como o motorista dirige.

Logo, a distinção entre a plataforma "exploradora" da Uber e uma plataforma "facilitadora" salta aos olhos, pois na Uber o usuário apenas escolhe o local de destino e a forma de pagamento (cartão ou dinheiro). Comparando-se ao *Airbnb*, por exemplo, a "plataforma" não define qual imóvel o usuário locará na localidade escolhida, não define qual o preço do imóvel, o mínimo de tempo da estada, forma de entrega das chaves, taxas de limpeza, etc.

Enfatizando mais uma vez, a distinção acima escancara a grande diferença entre uma plataforma facilitadora (*Airbnb*, por exemplo) de economia compartilhada de uma plataforma que controla uma atividade econômica por meio digital e telemático em proveito próprio, como no caso da Uber.

Como já mencionado, a análise da atividade econômica deve ser refletida com base na realidade de suas relações, pois mesmo que a tecnologia crie situações inimagináveis em outros tempos, constata-se, na verdade, a mesma essência de exploração capitalista quanto à apropriação do excedente da circulação de mercadoria e serviços que tem como cerne de existência o trabalho humano, sendo que a diferença proporcionada pela tecnologia, no caso, é a descoberta de uma nova maneira de reprodução do capital de forma acelerada e atomizada.

Partindo-se do conceito jurídico de empresa (embora não haja definição explícita no Código Civil), trata-se de atividade econômica organizada para a produção ou a circulação de bens ou de serviços. Empresa (que não se confunde com pessoa jurídica) é todo um complexo estrutural material e imaterial destinado à obtenção de lucro pela produção e/ou circulação de bens e/ou serviços, de tal sorte que a existência da plataforma digital tal como configurada e, sobretudo, na perspectiva lucrativa, sequer existiria sem o serviço de transporte.

A base lucrativa essencial da Uber é o serviço de transporte pago por milhões de usuários consumidores.

Obviamente que o valor do "negócio" Uber é muito complexo, sendo possível afirmar, inclusive, que a base de serviço de transporte cria uma universalidade de conexão dos usuários, e de suas informações pessoais e comportamentais, a ponto de transformá-los em mercadoria atualmente muito lucrativa.

A exploração da marca, sua presença no mercado (incluindo sua capacidade de controle desse mercado) e, sobretudo, o acesso ao comportamento digital de milhões de usuários são unidos em um arcabouço de valores imateriais que potencializa a precificação especulativa empresarial, passando a formar um vultoso castelo de cartas financeiras que se sustenta necessariamente na existência do serviço de transporte como base essencial. E para isso, o uso da força de trabalho dos motoristas, a demanda por transporte e a satisfação dos usuários são fundamentais, sendo que, os usuários, ao mesmo tempo em que compõem um produto imaterial como mercadoria, participam como consumidores de transporte.

Causa espécie, portanto, a insistência da reclamada em frisar em seus documentos, com destaques e a todo momento, que "não presta serviço de transporte", visando nitidamente um efeito jurídico pela negativa reiterada da realidade, como se a mera inclusão de uma informação em documento tivesse o condão de transformar a natureza.

Seria o mesmo que admitir juridicamente como verdadeira uma fábula somente por estar consignada diversas vezes em letras garrafais em um documento de adesão. Analisar os fatos partindo da premissa de que o contrato social e os termos e condições estipulam que a Uber seria "apenas" uma empresa de tecnologia, e que "não explora o serviço de transportes", seria o mesmo, por exemplo, que consignar expressamente em um contrato que uma "onça" é um "gato doméstico", e que, no caso de acidente, sustentar que o recebedor da onça "aceitou", mediante a assinatura do contrato e "boa-fé", que se tratava de um "gato doméstico".

O exemplo parece infantil, e é, mas como dito anteriormente, vivemos um tempo em que o óbvio precisa ser enfatizado.

Como operadores do direito e jurando cumprir a Constituição, não podemos admitir "fantasias" e "alegorias" jurídicas ou normativas que tentam ocultar deliberadamente uma escancarada exploração de trabalho em atividade econômica.

Não podemos aceitar "roupagens formais" que tão somente visam desviar a regulamentação da proteção social que tem como escopo equilibrar (pelo menos no discurso) o sistema capitalista de produção e serviços.

Aliás, quando se fala em "modernizar" a regulamentação social, o sentido óbvio seria justamente adaptar a legislação às novas formas de exploração do trabalho oriundas das novas formas de reprodução de capital.

Caso contrário, se a tal "modernização" significar desregulamentação ou desvio da regulamentação, estaremos apenas criando ou reproduzindo uma variável temporal correspondente a um "*Século XIX hi-tech*", com todas as suas mazelas.

No mesmo sentido da argumentação acima cito a coluna publicada em 10/04/2019 pelo pesquisador Michel Alcoforado, membro do Instituto Millenium, em seu *blogligado* ao portal *blogosfera Universo On Line - Uol* (<http://michelalcoforado.blogosfera.uol.com.br/2019/04/10/uber-e-bom-mas-.../>) - acesso em 10/04/2019), onde relata uma conversa com um motorista da Uber em Chicago, chamado Mohammed, e que se achava "livre" por ser motorista da empresa. Alcoforado observa o seguinte:

"Com o passar dos anos, observa-se que os aplicativos de corrida, com algoritmos e regras pouco claras, borram os vínculos entre as empresas e os parceiros. E, é justamente nesse ponto que residem as maiores ameaças. Afinal, quando está Mohammed trabalhando, ele trabalha para quem?"

*Para si mesmo, ele é dono do próprio nariz, diriam. **Eu tenho dúvidas. Mohammed está longe disso.** Apesar de definir as horas trabalhadas, os motoristas de aplicativo não tem nenhuma interferência no negócio. **Não decidem o preço da corrida, não escolhem quando dar descontos e não planejam nenhum ação estratégica da empresa.** Mohammed é rei sem pompa e poder. Então, ele trabalha para a Uber?"*

(...)

*"Mohammed diz trabalhar para os passageiros. **Só não escolhe quem são, não elege o melhor trajeto, a forma de pagamento, não tem direito de negar uma corrida e nem define as áreas de atuação na cidade, etc.** Ele não é patrão, não é funcionário e não é prestador de serviço. Dirige por mais de 40 horas semanais o carro do amigo para proporcionar uma vida melhor para sua família **a partir das ordens que recebe dos algoritmos.** **Sempre que tem uma dúvida sobre seu trabalho, envia um email para uma plataforma e recebe uma resposta padrão como resposta. Na maior parte das vezes, não tem seu problema resolvido**".*

***A necessidade de ganhar dinheiro, regras de trabalho pouco claras, falta de regulamentação e tarefas a cumprir determinadas por um algoritmo fazem com que Mohammed se transforme em um trabalhador precarizado dos novos tempos.** Seu chefe não tem nome, não tem cara, não entende suas particularidades e não está preocupado em motivá-lo. Ele não tem direitos, só corridas a cumprir. O *coolness*, frescor e a graça, de trabalhar para um aplicativo se esfacela em poucos meses. No mundo de hoje, a *Gig Economy* já é vista com suspeição. Perdeu o glamour. **Trata-se de uma nova economia capaz de potencializar relações precárias, o trabalho mal remunerado e o subemprego. O FUTURO DO CAPITALISMO É O RETORNO AO PASSADO.** (destaquei)*

A Uber, em verdade, quer o "melhor dos mundos" ao afirmar não ser uma empresa de transportes: quer escapar da regulamentação dos transportes, escapar da regulamentação trabalhista, escapar da regulação tributária, escapar da regulamentação previdenciária (por isso sequer trata o motorista como autônomo) e

escapar da regulamentação consumerista. É como se fosse possível criar um estado de exceção (ou exceção de estado) para a Uber atuar.

Inclusive, constata-se como promessa de segurança ligada inequivocamente ao serviço de transporte uma aproximação no mínimo estranha em relação aos poderes públicos, causando espanto a confessa arregimentação de ex-agentes públicos para atuarem em investigações oficiais no sentido de "legalizar" a atividade e supostamente promover a segurança do transporte. Tal conduta está indicada no próprio sítio eletrônico na parte sobre "viaje com segurança" (doc. 4 - <https://www.uber.com/pt-BR/ride/safety/> - acesso em 11/04/2019) na parte "mais segurança para todos" onde afirma "parceria com autoridades policiais" com as seguintes informações:

"Nosso compromisso com a segurança vai além do aplicativo. Temos parcerias com diversas organizações para ajudar a promover a segurança em nossas comunidades. Nossa equipe inclui ex-integrantes das forças policiais que apoiam as investigações oficiais em curso, nos termos da lei." (destaquei)

Note-se, por fim, que a todo momento a própria Uber admite em seu sítio eletrônico que explora serviços de transportes, como na página <https://www.uber.com/br/pt-br/ride/> (doc. 5 - acesso em 11/04/2019) onde constam frases como "a viagem que você deseja", "por que viajar com a Uber" (a palavra "com" é muito representativa sobre a realidade fática), "consiga uma viagem confiável em minutos, quando quiser", "compare os preços e escolha a opção ideal para a sua ocasião, seja para ir ao trabalho ou sair com amigos".

Em sua página <https://www.uber.com/pt-BR/blog/sao-paulo/viaje-em-seguranca-com-a-uber> (doc. 6 - acesso em 11/04/2019), o reconhecimento de seu serviço como transporte é claro como a luz:

"Todos os dias milhares de Brasileiros confiam na Uber para se movimentar de forma segura pelas suas cidades. Ao conectar usuários com motoristas parceiros por meio do nosso aplicativo, oferecemos mais uma opção de transporte confiável e acessível." (destaquei)

Portanto, inequívoca a exploração, pela Uber, de atividade econômica de transporte que é oferecida a usuários consumidores e prestada por trabalhadores e trabalhadoras por ela contratados e remunerados.

7. Controle sobre a atividade do motorista. Poder diretivo. Total ingerência no trabalho do motorista. Subordinação. Proteção social. Relação de emprego

O reclamante afirma que foi admitido pela Uber em 20/01/2017, como motorista de aplicativo, permanecendo até 13/05/2017, quando foi sumariamente desligado pela empresa, recebendo por viagem (tarefa). Postula o reconhecimento do vínculo empregatício e o pagamento de verbas rescisórias e direitos inerentes à relação de emprego. Afirma que estão presentes os requisitos da relação de emprego e que a subordinação é exercida pelo controle total.

A reclamada, como já mencionado, afirma não existir relação de emprego por não existir subordinação e demais elementos exigidos pela CLT.

Verifica-se, porém, que os próprios "Termos de uso", "Política de Privacidade", "Código de Conduta" e demais informações contidas no sítio eletrônico da empresa desmentem as afirmações da defesa quanto à ausência dos requisitos da relação de emprego.

Uma das grandes pedras de toque da presente discussão é a existência de poder diretivo e, conseqüentemente, subordinação, de modo que, para aferi-los, mostra-se necessário compreender a peculiaridade da atividade e a forma como o serviço é controlado.

As novas tecnologias criam denominações novas e possibilidades infinitas de controle que esvaziam ou diluem o poder de mando pessoal tradicional, sendo este trabalho, hoje, muitas vezes realizado por complexos cruzamentos de informações tuteladas pela criação de algoritmos que estruturam o direcionamento da atividade econômica conforme fórmulas previamente definidas. Em outras palavras, o sistema digital é o "encarregado imediato" e o "algoritmo" o "chefe" que dá as ordens com base em fórmula de soluções concebidas previamente. É neste ponto que está o total controle da atividade.

Ao estudar o tema e, sobretudo, analisar as regras impostas pela Uber, **causou espécie a este magistrado a enorme intensidade de controle que a Uber impõe sobre seu motorista.**

Esta surpresa é potencializada, também, após a análise de decisões judiciais que acataram a tese da empresa e afirmaram que a Uber "não possui qualquer ingerência no trabalho do motorista", sendo que **o Código de Conduta imposto pela própria Uber evidencia realidade absolutamente oposta.**

O poder diretivo exercido pela Uber já se mostra em sua total potencialidade no início de seus "Termos de uso" (doc. 1 - <https://www.uber.com/legal/terms/br/> - acesso em 11/04/2019), onde, no item 1, já define situações como as seguintes:

"Ao acessar e usar os Serviços você concorda com os presentes termos e condições, que estabelecem o relacionamento contratual entre você e a Uber. Se você não concorda com estes Termos, você não pode acessar nem usar os Serviços."

"A Uber poderá imediatamente encerrar estes Termos ou quaisquer Serviços em relação a você ou, de modo geral, deixar de oferecer ou negar acesso aos Serviços ou a qualquer parte deles, a qualquer momento e por qualquer motivo."(destaquei)

"A Uber poderá alterar os Termos relativos aos Serviços a qualquer momento. Aditamentos entrarão em vigor quando a Uber fizer a postagem da versão atualizada dos Termos neste local ou das condições atualizadas ou Termos adicionais sobre o respectivo Serviço."

A frase sublinhada, inclusive, já prevê a imposição de extinção contratual como direito potestativo da Uber, não havendo qualquer discricionariedade do motorista na discussão de termos que, inclusive, ao arbítrio exclusivo da Uber, podem ser alterados a qualquer tempo.

E como se verá adiante, **o controle pela Uber chega ao ponto de fiscalizar a forma como o motorista dirige, a velocidade, tempo de deslocamento e até freadas e acelerações**, sendo isto, inclusive, objeto de punição, conforme previsão no Código de Conduta.

E tentando organizar a complexidade de relações, formas de controle e o poder diretivo e disciplinar, divido a explanação pelos seguintes itens que congregam diversos temas que se entrelaçam:

a) Controle de admissão;

b) Pessoalidade;

c) Definição do preço do serviço de transporte exclusivamente pela Uber. **Motorista NÃO define preço. Recibo emitido em nome da Uber;**

- d) Impossibilidade de escolha do motorista pelo usuário consumidor. Impossibilidade de escolha do usuário consumidor pelo motorista. Impossibilidade do motorista escolher (e até saber) com antecedência o destino do trajeto;
- e) Restrição de contato entre usuários e motoristas por meios próprios sem intervenção da Uber;
- f) Fiscalização e controle total por GPS e meios telemáticos de toda a forma de prestação do trabalho do motorista e controle da forma condução do veículo. Controle de direção, velocidade, frenagens e acelerações bruscas;
- g) Penalidades. Exercício de poder disciplinar. Bloqueios e suspensões. Extinção contratual;
- h) Onerosidade. Definição de valores que serão pagos ao motorista. Controle total. "Subordinação psíquica";
- i) A não exclusividade e o controle de horas de trabalho pelo próprio motorista como elemento contratual especial (e não elemento de autonomia);
- j) Fornecimento de seguro pela Uber aos motoristas;
- k) Proteção social de figuras assemelhadas;
- l) Direito comparado;
- Passo, então, a abordar e explicar cada item.

7.a) Controle de admissão

Para se cadastrar na Uber como motorista, de antemão, é necessário enviar a CNH e CRVL do veículo, de modo que, quem define se o motorista pode dirigir (ou não) é a Uber, ou seja, há necessidade de admissão à plataforma por meio de aprovação. Tal exigência é anunciada no sítio eletrônico da empresa (doc. 7 - <https://www.uber.com/pt-BR/drive/requirements/>- acesso em 11/04/2019), afirmando o seguinte:

*"Utilizamos as informações da sua CNH para **verificar sua elegibilidade para dirigir na plataforma**. Você não precisa fazer nada, em poucos dias você será avisado sobre o status da sua verificação de segurança."*

*"Envie seu CRLV e baixe o aplicativo. **Após ser aprovado**, basta nos enviar uma foto de seu CRLV e ficar online."*(destaquei)

Além disso, na mesma página citada a Uber **impõe** quais os veículos aceitos, sendo, para a categoria "UberX", ano/modelo 2008 ou mais novo, 4 portas e 5 lugares e ar condicionado; para a categoria "Select", ano/modelo 2008 ou mais novo, 4 portas e 5 lugares e ar condicionado; e para a categoria "Black", sedan ou SUV, cor preta, bancos de couro 4 portas e 5 lugares, ar condicionado, além de outras definições.

Constata-se, ainda, que, na página relativa à segurança (doc. 4 - <https://www.uber.com/pt-BR/ride/safety/> - acesso em 11/04/2019), há pesquisa de antecedentes criminas e controle de identificação por foto do rosto ("*selfie*") pelo *Smartphone*:

"Todos os motoristas parceiros passam por uma checagem de antecedentes criminais, nos termos da lei, feita por empresa especializada antes mesmo de começar a dirigir. De tempos em tempos, o app pede, aleatoriamente, para que eles tirem uma selfie antes de aceitar uma viagem ou de ficar on-line."

Na página <https://www.uber.com/pt-BR/blog/sao-paulo/viaje-em-seguranca-com-a-uber> - (doc. 6 - complemento - acesso em 11/04/2019), corroborando a informação anterior, próximo ao final da página na parte "quem está ao volante", há os seguintes dizeres em caixa alta:

"TODO MOTORISTA PARCEIRO DO UBER PASSA POR UM RÍGIDO PROCESSO DE VERIFICAÇÃO PRÉVIO, QUE INCLUI RIGOROSAS EXIGÊNCIAS DO VEÍCULO"

Não se trata, portanto, de mera "adesão" de um trabalhador motorista autônomo a uma plataforma digital, mas de uma admissão conforme diversos critérios objetivos e (também) discricionários definidos pela Uber, com controle permanente de identidade.

7.b) Pessoaalidade

A pessoaalidade, elemento do contrato de emprego, é exigida pela Uber na forma de uma "licença" (obviamente não no sentido jurídico do direito administrativo), pois, após a "aprovação" da admissão, segundo os "Termos de uso", a Uber estipula o seguinte:

*"Sujeito ao cumprimento destes Termos, a Uber outorga a você uma licença limitada, não exclusiva, não passível de sublicença, revogável e **não transferível**"(destaquei)*

Mais adiante nos "Termos de uso", especialmente no tópico "conduta e obrigações dos usuários", há a seguinte estipulação:

"Você não poderá ceder, nem de qualquer outro modo transferir, sua Conta a nenhuma outra pessoa ou entidade". (destaquei)

A exigência de pessoaalidade está, inclusive, ligada ao veículo cadastrado, sendo uma forma de segurança ao usuário consumidor do serviço, tanto que, no aplicativo, para o usuário, aparecerá o "primeiro nome" (do motorista), "foto", "modelo" e "placa" do veículo.

Como já mencionado no item anterior, a pessoaalidade também salta aos olhos pelo controle de segurança estabelecido pela empresa em que *"de tempos em tempos, o app pede, aleatoriamente, para que eles tirem uma selfie antes de aceitar uma viagem ou de ficar on-line"*.

Na página relativa à política de privacidade (doc. 2 - <https://privacy.uber.com/policy> - acesso em 11/04/2019), há a seguinte afirmação no tópico "*como usamos suas informações*", em especial no item "2" sobre "*segurança*":

"Nosso recurso de confirmação de identidade em tempo real, que solicita que os motoristas enviem uma selfie para poderem ficar online. Ele nos ajuda a confirmar se o motorista que está usando o app é o titular da conta da Uber"

Aliás, o próprio preposto confessa a pessoalidade ao afirmar que "*dois motoristas podem usar o mesmo carro, mas cada um com o seu cadastro*"

Com efeito, a pessoalidade é inerente ao serviço prestado pela Uber como promessa de segurança ao seu consumidor e ao seu próprio negócio.

7.c) Definição do preço do serviço de transporte exclusivamente pela Uber. Motorista NÃO define preço. Recibo emitido em nome da Uber

Quando um motorista verdadeiramente autônomo presta um serviço, o preço é definido por ele, conforme sua autonomia, podendo, também, conceder descontos ou diversificar a forma de pagamento. Quanto utilizamos um táxi, mesmo havendo uma regulamentação e precificação pública, o motorista pode negociar o valor da "corrida", aceitar ou não cartão de crédito ou débito. Com o motorista da Uber isso não acontece, pois quem define o preço é a Uber, sendo que as duas formas de pagamento, dinheiro ou cartão, são elegíveis pelo usuário conforme opções estipuladas pela Uber, não podendo o motorista exigir uma ou outra forma de pagamento.

A afirmação de quem fixa o preço é feita pela própria Uber, conforme seu sítio eletrônico (doc. 8 - <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/how-much-drivers-make/> - acesso em 11/04/2019):

"Seus ganhos com a Uber dependem de quando, onde e com que frequência você dirige. Vej a como calculamos os preços e conheça as promoções que podem te ajudar a ganhar mais."(destaquei)

O preço pode ser alterado apenas pela Uber, podendo aumentar ou diminuir conforme a demanda da Uber, consoante previsto na parte de "pagamento" dos "Termos de uso" (doc. 1 - <https://www.uber.com/legal/terms/br/> - acesso em 11/04/2019):

"(...) a Uber reserva-se o direito de estabelecer, remover e/ou revisar o Preço relativo a todos os serviços ou bens obtidos por meio do uso dos Serviços a qualquer momento, a critério exclusivo da Uber. Ademais, você reconhece e concorda que o Preço aplicável em certas áreas geográficas poderão (i) incluir cobranças, tarifas, taxas, impostos e/ou contribuições governamentais devidas em seu nome, inclusive, tarifas de pedágios ou cobranças de aeroportos, conforme a rota tomada pelo Prestador Terceiro, o local de origem e/ou destino da viagem ou, e legislação aplicável e, (ii) aumentar substancialmente quando a oferta de serviços por parte dos Prestadores Terceiros for menor do que a demanda por referidos serviços(...)" (destaquei)

Com efeito, o motorista não possui qualquer controle de preço, sendo que a única forma do motorista, eventualmente, conceder algum desconto, seria renunciar parte do valor das corridas em dinheiro, porém, as taxas e percentual da Uber nesse caso são aplicadas pelo preço total definido pela Uber (conforme admitido pelo preposto) e são deduzidas dos créditos existentes do motorista (com a Uber). E a aplicação de taxas sobre o valor originário impõe prejuízo que impossibilita, na prática, qualquer desconto, não tendo o motorista liberdade alguma.

Aliás, não é possível o usuário consumidor efetuar pagamento com cartão de crédito diretamente em máquina de cartão do motorista, pois esse pagamento somente pode ser feito à Uber.

O que também chama muito a atenção (e se mostra muito representativo) é que **o recibo ao usuário consumidor é fornecido pela Uber, em seu nome, e não pelo motorista.**

Não é possível, salvo melhor juízo, considerar como "autônomo" ou "independente" um motorista que sequer pode passar recibo de seu trabalho.

Logo, considerando que a Uber define e altera o preço a seu exclusivo arbítrio conforma cláusula contratual; impõe o percentual (hoje de 20% a 25%) sobre o preço que ela própria fixa arbitrariamente; controla os valores recebidos, pois o usuário paga à Uber e esta efetua o pagamento ao motorista (conforme notas fiscais juntadas aos autos pela empresa); desconta, quando do pagamento em dinheiro pelo usuário, o percentual do valor total por ela fixado dos créditos do motorista; e, por fim, emite recibo em nome próprio, não havendo fornecimento de recibo pelo motorista; **a ingerência da Uber na forma como o motorista gere seus ganhos é quase absoluta.**

7.d) Impossibilidade de escolha do motorista pelo usuário consumidor. Impossibilidade de escolha do usuário consumidor pelo motorista. Impossibilidade do motorista escolher (e até saber) com antecedência o destino do trajeto

Conforme regras de privacidade e segurança, o motorista somente sabe o destino do usuário após a aceitação da chamada e entrada no veículo, não podendo escolher a "corrida".

Este é um ponto crucial: um motorista que não pode escolher a "corrida" não é um motorista "autônomo" ou "independente". O motorista não pode escolher o usuário, não podendo, inclusive, escolher entre diversos pedidos ao mesmo tempo.

Não se nega que o motorista poder cancelar a viagem, porém, tal cancelamento (como será explanado no item "penalidades") é passível de punição pela Uber, o que demonstra à exaustão o direcionamento da forma com que o trabalho do motorista é exercido.

7.e) Restrição de contato entre usuários e motoristas por meios próprios sem intervenção da Uber

A Uber controla separadamente os bancos de dados dos usuários e dos motoristas, sendo que a Uber escolhe o motorista ao usuário e a Uber escolhe o usuário ao motorista.

Isto porque os contatos entre usuário e motorista somente são possíveis pela plataforma, com intermediação necessária da Uber, sendo que telefonemas não indicam o telefone de origem, mas um telefone próprio da Uber, o mesmo ocorrendo com mensagens SMS.

O "Código de Conduta" (doc. 3 - <https://www.uber.com/pt-BR/legal/community-guidelines/br-pt/> - acesso em 11/04/2019) estipulado pela Uber é esclarecedor quanto à intensidade da ingerência no trabalho do

motorista, pois criou tal restrição como forma de segurança dos consumidores, reconhecendo, assim, uma responsabilidade própria de quem não é um mero intermediador. Diz o "Código de Conduta":

"Lembre-se de que, na maior parte dos países, você pode mandar mensagem ou ligar para seu motorista por meio do aplicativo Uber, sem jamais ter que compartilhar seu número de telefone pessoal. Isso significa que seu telefone permanece anônimo e nunca é fornecido ao motorista."

Logo, não se mostra concebível inferir qualquer "autonomia" em uma relação em que o "autônomo", em regra, não pode contatar seu "cliente" sem a intermediação da Uber e não pode saber informações uns dos outros.

7.f) Fiscalização e controle total por GPS e meios telemáticos de toda a forma de prestação do trabalho do motorista. Controle da forma de condução do veículo. Controle de direção, velocidade, frenagens e acelerações bruscas

O grau e intensidade da fiscalização pela Uber impressiona. Há rigoroso controle via GPS e análise de dados coletados por meio do aplicativo de usuários e motoristas, sabendo-se exatamente o horário de chegada e partida, tempo de percurso, velocidade, congestionamentos e forma de condução.

Segundo a página eletrônica "*viaje com segurança com a Uber*" (doc. 6 - <https://www.uber.com/pt-BR/blog/sao-paulo/viaje-em-seguranca-com-a-uber> - acesso em 11/04/2019), um texto no início da página já diz o seguinte:

"A segurança está presente em toda a experiência Uber. Nossa tecnologia permite focar em segurança como nenhum outro aplicativo disponível. Trabalhamos todos os dias no desenvolvimento de soluções inovadoras para aumentar a segurança para os passageiros e motoristas parceiros, antes, durante e depois de cada viagem."

Na mesma página citada acima, na parte final onde há diagramas com explicações (doc. 6 - complemento) em especial na parte "bastidores", há a seguinte informação em caixa alta:

"TODAS AS VIAGENS SÃO RASTREADAS UTILIZANDO GPS. ENTÃO SABEMOS QUEM ESTÁ LEVANDO QUEM E PARA ONDE ESTÃO INDO" (*destaquei*)

Tal informação deixa patente o controle total sobre cada motorista, porém, tal coleta de dados é feita até sem a ativação da aceitação específica pelo trabalhador, conforme descrição contida na parte de "*dados gerados quando você usa nossa localização*", subitem "*dados de localização*", da página eletrônica "Política de Privacidade" (doc. 2):

"Dependendo dos serviços da Uber que você usa e das configurações do seu app ou permissões do aparelho, a Uber pode coletar sua localização exata ou aproximada determinada por meio de dados como GPS, endereço IP e WiFi (...)"

*"(...) Além disso, **os dados de localização vão ser coletados do motorista parceiro durante a viagem e relacionados à sua conta, mesmo que você não tenha ativado a coleta de dados de localização pela Uber.**" (destaquei)*

No entanto, o que causa mais impacto na análise da intensidade de controle da atividade do motorista pela Uber é a coleta pelo GPS de dados no intuito de **avaliar a forma com que o motorista dirige.**

Conforme previsão de política de privacidade da Uber (doc. 2 <https://privacy.uber.com/policy> - acesso em 11/04/2019), há a seguinte afirmação no tópico "*como usamos suas informações*", em especial no item "2" sobre "*segurança*":

*"Usar dados dos aparelhos dos motoristas para IDENTIFICAR COMPORTAMENTOS DE DIREÇÃO PERIGOSA, COMO **VELOCIDADE ACIMA DO LIMITE OU FRENAGENS E ACELERAÇÕES BRUSCAS.** e conscientizá-los a esse respeito." (destaquei)*

Com efeito, há controle intenso da forma em que o motorista conduz o veículo, pois fiscaliza aceleração, frenagens e limite de velocidade, sendo que a verificação de tais condutas sujeita o motorista ao bloqueio como penalidade (conforme será explanado no item sobre penalidades). Ou seja, com base na própria Política de Privacidade da Uber, causa espécie afirmações no sentido de que a Uber "não exerce ingerência no trabalho do motorista", ao passo que a afirmação não se sustenta e é refutada por sua própria regulamentação.

Ainda no mesmo tópico e item, logo abaixo da previsão de controle da forma com que o motorista dirige, consta também seguinte informação:

*"Usar dados do aparelho, de localização, de perfil, de utilização, entre outras, para evitar, detectar e combater fraudes e atividades perigosas. Isso inclui o processamento desses dados, em certos países, para **identificar práticas ou padrões que indicam fraude ou risco de incidentes** relacionados à segurança. **Também pode incluir dados de terceiros.** Em certos casos, esses **incidentes podem levar à desativação por meio de decisão automatizada.**"*

Logo, o controle é total, guardando semelhança com o controle de um *reality show*, além de trazer à tona lampejos assustadores de obras literárias futuristas como "*1984*", de George Orwell, e "*Admirável Mundo Novo*", de Aldous Huxley, não sendo crível e lógico afirmar qualquer autonomia no trabalho do motorista que vende seu trabalho à Uber.

7.g) Penalidades. Exercício de poder disciplinar. Bloqueios e suspensões. Extinção contratual

O exercício de poder disciplinar no sentido de punir os motoristas é notório e expressamente previsto em suas normas. A base do sistema de avaliações presume a possibilidade punição, sendo que a Uber estipula nota mínima, pune cancelamentos (o que escancara o controle sobre a atividade do motorista), impõe

taxas e bloqueios, além de punir com base na forma em que o motorista dirige, controlando, em tempo real, a velocidade, frenagens e aceleração (como já enfatizado no item anterior).

Obviamente que no intuito de tentar afastar juridicamente a existência de controles, muitas ordens de cunho trabalhista são dadas como "sugestões", porém, as "sugestões" são obrigatórias e sujeitas a penalidades e ao sistema de avaliações. Aliás, o próprio "Código de Conduta" da Uber afirma a responsabilidade de seu motorista quanto à segurança, além de consignar a necessidade de pausa e impor a forma de condução do veículo (doc. 3 - <https://www.uber.com/pt-BR/legal/community-guidelines/br-pt/> - acesso em 11/04/2019):

*"(...) os motoristas parceiros têm **uma responsabilidade adicional** quando se fala em segurança na plataforma Uber. Isso significa **respeitar os limites de velocidade, não enviar mensagens de texto enquanto dirige, usar sempre um suporte de telefone e jamais dirigir sob o efeito de álcool ou drogas. E, se você se sentir cansado enquanto dirige, faça uma pausa.**"*

Nessa esteira, o próprio "Código de Conduta" deixa evidente a existência de subordinação ao firmar previsão de penalidades, suspensões e bloqueios, tanto que no referido código há uma parte denominada " *Por que motoristas podem perder o direito e acesso à Uber*". **O grande ponto que deve ser enfatizado é o de que as penalidades não correspondem a atos de violação de acesso de plataforma digital, mas essencialmente da forma como o serviço de viagem é prestado.** A Uber controla e impõe regras sobre a viagem (e não ao mero acesso à plataforma) e a forma como ela se desenvolve, punindo o efetivo serviço ou trabalho. Tal punição jamais poderia existir caso o motorista fosse autônomo, pois eventual "punição" ao autônomo somente pode corresponder a uma negativa de escolha futura do cliente, o que, absolutamente, não é o caso em questão. Ou seja, a Uber define quem punir, como punir e quem bloquear, ainda que com base em avaliações e algoritmos, pois as fórmulas são definidas por ela conforme regras concebidas previamente.

O "Código de Conduta", na referida parte sobre a "perda do direito e acesso à Uber" (doc. 3 - <https://www.uber.com/pt-BR/legal/community-guidelines/br-pt/> - acesso em 11/04/2019), logo no início diz o seguinte:

*"Se você é motorista parceiro e sua conta for **temporariamente bloqueada ou desativada**, isso limita sua capacidade de gerar renda usando a plataforma. E é por isso que achamos importante ter políticas claras que expliquem as circunstâncias nas quais você pode ter o acesso negado.*

***Sempre poderão surgir situações imprevistas capazes de fazer com que você perca acesso a sua conta de motorista parceiro - e nós atualizaremos esta política regularmente** -, mas eventos relacionados às questões abaixo são causa suficiente para que a Uber tome providências: **qualidade, segurança, fraude e discriminação.**"*

Com efeito, a Uber reconhece a aplicabilidade de bloqueios temporários e desativação **em razão da forma como o trabalho é prestado**. Uma mera "plataforma digital" que afirma "não" prestar serviços de transporte não deveria, por coerência, controlar a "qualidade" **do transporte**, e, tampouco, aplicar penalidades e até extinguir o contrato em razão do trabalho de transporte prestado. A contradição é eloquente e demonstra, mais uma vez, o enorme poder diretivo que se subordina o motorista.

Uma das formas de avaliação do motorista é feita por "estrelas" dadas por usuários. Obviamente que as avaliações são feitas pelos usuários, porém, se realmente tratasse de uma mera empresa "facilitadora", a avaliação ruim permaneceria sem qualquer penalidade, cabendo ao usuário escolher utilizar os serviços,

tal como ocorre com plataformas digitais de reserva de hotéis. Em plataforma que faz intermediação de reserva hoteleira não há qualquer penalidade pela avaliação ruim, ao passo que na Uber sequer é possível escolher o motorista, ao passo que, caso o consumidor cancele a viagem em razão das "estrelas", ficará sujeito ao pagamento de uma taxa de cancelamento.

Logo, embora a avaliação com base em "estrelas" seja feita por usuários, **a definição de penalidade, estipulação de nota mínima a ser observada e decisão de desligamento é da Uber, circunstância que demonstra efetiva relação subordinada.** Diz o "Código de Conduta" da Uber (doc. 3 - <https://www.uber.com/pt-BR/legal/community-guidelines/br-pt/> - acesso em 11/04/2019):

"Existe uma média mínima de avaliação em cada cidade. Isso acontece, porque existem diferenças culturais na forma como pessoas em diferentes cidades avaliam umas às outras. Nós o informaremos quando sua avaliação estiver chegando perto desse limite e você também receberá material com informações sobre como melhorar a qualidade que o ajudarão a se aperfeiçoar. Entretanto, se a sua avaliação média continuar caindo, você poderá perder o acesso à sua conta."

Outra forma de controle e aplicação de penalidade é a taxa de cancelamento, evidenciando que o motorista não tem a liberdade de cancelar viagens sem ser ameaçado de punição. Segundo a mesma parte citada do "Código de Conduta":

***"Sua taxa de cancelamento é baseada no número de viagens canceladas do total de viagens aceitas. (Por exemplo, se você aceitou 100 viagens e cancelou 4, sua taxa de cancelamento é 4%.) Motoristas que prestam serviço de alta qualidade geralmente têm taxa de cancelamento abaixo de 5%."**(destaquei)*

Ao enfatizar que motoristas que prestam serviço de qualidade possuem taxa de cancelamento inferior a 5% a Uber já estipula parâmetro a ser seguido e, de forma subliminar, transmite a obrigação de aceitar viagens, sob pena de punição. E a punição é descrita da seguinte forma na parte "taxa de cancelamento" do "Código de Conduta":

***"Cada cidade tem uma taxa máxima de cancelamento baseada na média das taxas de cancelamento dos motoristas naquela área. Nós o informaremos diversas vezes, se sua taxa de cancelamento for muito alta, ou se você estiver cancelando com mais frequência do que os demais motoristas de sua cidade, o que poderá levá-lo a ser desconectado temporariamente do aplicativo. Se a sua taxa de cancelamento continuar a exceder o limite máximo, você poderá perder o acesso à sua conta."** (destaquei)*

Portanto, a "liberdade" de aceitar ou recusar viagens não existe, pois sujeita à punição, de modo que se o cancelamento for maior do que a média ou "muito alto" (critério discricionário definido pela Uber), o motorista será "informado" (leia-se "advertido"), podendo, também, ser "desconectado temporariamente" (leia-se "suspensão"), e caso continue excedendo pode "perder o acesso à sua conta" (leia-se demitido). A gradação na hipótese é típica da relação de emprego.

Portanto, salta aos olhos a relação de subordinação e a imposição de sanção disciplinar por recusa de viagens, o que afasta qualquer afirmação de autonomia da prestação de serviços.

Mas não é só. O motorista não pode deixar de aceitar viagens por muito tempo, sob pena de punição. Embora a Uber consigne no termo de conduta que a não aceitação de viagens "não" leva à perda "permanente" da conta (podendo ser desconectado temporariamente), ela exige que o motorista, para não aceitar viagens, fique desconectado, não tendo a opção de se conectar e decidir o momento de aceitar viagens, como ocorreria se, de fato, fosse autônomo. Diz a parte que versa sobre a "taxa de aceitação" do "Código de Conduta":

"Se você recusar viagens repetidamente, o sistema presumirá que você está ocupado e não deseja aceitar mais viagens, e você poderá ser desconectado do aplicativo."

Ou seja, se o motorista não se logar no sistema pode ser punido com perda temporária, ao passo que se estiver logado e não aceitar viagens, será desconectado do aplicativo (até porque influencia no cálculo da demanda e preço definido pela empresa), revelando-se, mais uma vez, a ausência de autonomia e o total controle sobre a vontade do motorista.

E a Uber, ao estabelecer regras sobre crimes, discriminação de todas as espécies, dentre outras, embora sejam regras racionais, legais e até óbvias, acaba por admitir o controle sobre a atividade de transporte. Inclusive, o "Código de Conduta" impede o motorista de "enviar mensagem de texto, telefonar, entrar em contato em mídia social ou visitar alguém **após o término da viagem**". Isso é algo surreal se pensarmos na definição de "trabalho autônomo".

Além disso, o motorista está sujeito à "investigação", sendo que no curso da investigação, segundo o "Código de Conduta", o motorista pode ter sua conta "suspensa".

E como afirmado anteriormente quanto ao controle do modo e da forma do motorista dirigir, e até do tempo que leva no trajeto, a Uber também impõe no "Código de Conduta", na parte de "segurança", o seguinte:

"A Uber também desativará a conta de qualquer motorista que receba diversas ou sérias reclamações de má direção, direção insegura ou distração ao volante durante o uso do aplicativo."

A frase "a Uber desativará" é (mais uma vez) muito representativa não só na constatação de que explora um serviço de transporte, como na constatação de que exerce forte poder disciplinar sobre a forma em que o motorista trabalha.

A Uber exige, também, sob pena de punição, a constante atualização cadastral e o respeito às regras por elas criadas, tal como o respeito exigido de um empregado ao regulamento da empresa em que trabalha.

Aliás, em defesa, a própria Uber admite a subordinação e o exercício do poder disciplinar no caso concreto por (suposta) violação de seu regulamento, conforme pretensão subsidiária de aplicação da justa causa ao autor. Segundo a contestação (pág. 74/75 do PDF):

"inviável seria o reconhecimento de suposta dispensa imotivada do autor, já que a desvinculação junto ao aplicativo UBER decorreu de descumprimento contratual, pelo motorista parceiro - violação à cláusula 2.4.2, segundo a qual o motorista se compromete a manter uma avaliação média, dada pelos usuários, que exceda a avaliação média mínima - situação que, por cautela, trazida ao plano do Direito do Trabalho, equivale a uma

dispensa por justa causa (indisciplina ou mau procedimento), nos termos do art. 482, alínea "b", in fine, da CLT9 ou do art. 482, alínea "h", da CLT." (destaquei)

A existência de um forte poder disciplinar e um forte controle sobre toda a forma de trabalho do motorista revela a enorme subordinação existente na relação entre a Uber e o motorista.

7.h) Onerosidade. Definição de valores que serão pagos ao motorista. Controle total. "Subordinação psíquica"

Como já amplamente demonstrado, não há autonomia no trabalho, sendo que a onerosidade é patente, pois o pagamento é feito pela Uber conforme critério por ela definido, em razão de trajeto não escolhido pelo motorista e mediante controle financeiro total da empresa.

A imposição de uma "taxa" da Uber oculta, na verdade, uma estipulação fixada por ela própria como retorno lucrativo garantido extraído do trabalho. Ao subverter a ordem legal claramente explorando a atividade econômica de "transporte" e considerar o trabalho do motorista qualificando-o como "independente", a Uber visa claramente "externalizar" seus custos/riscos e arbitrar o retorno financeiro do serviço na exploração do trabalho alheio. Obviamente que o retorno financeiro arbitrado é só um mecanismo complexo da lucratividade da empresa, mais ligada a elementos imateriais, porém, conforme já enfatizado, a base essencial de toda a lucratividade é o serviço de transporte prestado pelo motorista e, por óbvio, o labor por ele prestado (aliás não é a toa que a Uber tenta "eliminar" o "custo" do trabalho humano com projetos de veículos sem condutores).

Logo, a Uber define o percentual que o motorista vai receber, o valor que paga de taxas, além de controlar totalmente a parte financeira do trabalho do motorista, algo inimaginável em uma relação verdadeiramente autônoma. E beira a má-fé a afirmação da defesa de que a Uber fica apenas com 1/4 da atividade econômica, pois, conforme já mencionado, o motorista não possui qualquer ingerência ou participação na notória (e vultosa) lucratividade da exploração da atividade econômica como um todo.

Frise-se, ainda, que, conforme "Código de Conduta", é considerado dentre as "**atividades inaceitáveis**", sujeitas à punição maior de desligamento:

"solicitar pagamentos fora do sistema Uber"

Obviamente que a intenção é explorar o trabalho de forma precarizada, sendo a peculiar e natural intermitência do efetivo trabalho muito bem explorada economicamente (e juridicamente), porém, as regras e penalidades aliadas ao total controle telemático, em especial quanto às restrições de cancelamentos, punição temporária por desconexão e possibilidade de punição por não atender chamadas, acabam impondo cada vez mais trabalho ao motorista, sendo absolutamente falsa a "liberdade" de trabalho, lembrando-se que todos que passam a ser motoristas da Uber o fazem por necessidade financeira.

E não obstante a imposição camuflada de exigência de trabalho, a Uber utiliza mecanismos psicológicos como forma de extrair mais trabalho, a exemplo de promoções e premiações que, inclusive, não ficam aberta a todos os motoristas, sendo o critério obscuro e definido conforme arbítrio da Uber. Segundo consta na página <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/how-much-drivers-make/> (doc. 8 - acesso em 11/04/2019):

*"As promoções no app se baseiam nos lugares em que **prevemos picos de solicitações na sua região**. Assim, você pode se planejar com antecedência e definir objetivos para maximizar seus ganhos. **Nem todas as promoções ficam disponíveis para todos os motoristas parceiros**." (destaquei).*

Promoções como meta de número de viagens com mensagens do tipo (encontrada no sítio eletrônico da empresa) "*você ganha mais ao completar um número predeterminado de viagens em um período definido*", revelam o mecanismo psicológico de interferir na vontade do motorista e incutir desejo de trabalhar mais, conforme técnicas utilizadas em jogos de *vídeogame*, popularmente conhecida como "*gamificação*".

Em matéria publicada na Folha de São Paulo em 01/06/2017 (<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/06/1888708-como-o-uber-usa-truques-psicologicos-para-manipular-seus-motoristas.shtml> - acesso em 10/04/2019), baseada em reportagem do jornal americano *New York Times*, o assunto da *gamificação* foi abordado, em especial quanto a intenção da Uber de controlar os motoristas para um equilíbrio perfeito de demanda, ainda que a "recompensa" faça o motorista se deslocar a locais que não são interessantes financeiramente. Segundo a matéria:

*"O Uber resolve esse problema fundamental por meio de **técnicas de persuasão psicológica e outros métodos desenvolvidos pelas ciências sociais com o objetivo de influenciar quando, onde e por quanto tempo seus motoristas trabalham**. A empresa está em busca de um sistema perfeitamente eficiente, que equilibre a procura dos passageiros e a oferta de motoristas ao menor custo possível para os passageiros e o Uber.*

Empregando centenas de cientistas sociais e especialistas em dados, o Uber testou técnicas de videogames, recursos gráficos e recompensas não monetárias de baixo valor capazes de estimular os motoristas para que trabalhem mais - e ocasionalmente em lugares e horários que são menos lucrativos para eles. (destaquei)

Logo, até a pequena liberdade de simplesmente parar o trabalho subordinado é objeto de manipulação psíquica pela Uber, aproveitando-se, inclusive, do limbo jurídico em que propositalmente se coloca. Ou seja, aquilo que poderia até representar um pouco de liberdade do motorista é objeto de manipulação, algo como uma espécie de "subordinação psíquica" ou "subordinação psicológica".

Lógico que o exercício de vontade, mesmo manipulado, é um exercício de vontade, contudo, o que é necessário enfatizar com o argumento é o de que a Uber adota total controle sobre a atividade econômica de modo direto, objetivo e estrutural, incluindo a vontade do trabalhador de trabalhar, utilizando o estímulo de ganho financeiro (onerosidade) como controle dessa vontade, além de estímulos não financeiros por meio de metas e premiações.

Relevante ressaltar a afirmação (citada na reportagem acima mencionada) do professor de Direito da Universidade de Washington, Ryan Carlo, que faz pesquisa sobre a maneira pela qual empresas recorrem a dados e algoritmos a fim de explorar fraquezas psicológicas. Segundo cita a reportagem, o Professor Ryan Carlo assevera o seguinte:

*"Estamos falando sobre uma espécie de manipulação que literalmente afeta a renda das pessoas" (...) "estão usando aquilo que conhecem sobre os motoristas, seu controle da interface e dos termos da transação, **a fim de canalizar o comportamento dos motoristas na direção desejada pela empresa**". (destaquei)*

É assustador testemunhar o controle psicológico do ser humano direcionado no sentido da extração de maior riqueza do trabalho alheio propiciada pelas tecnologias disruptivas.

Por fim, completando a afirmação da onerosidade, **e como já enfatizado anteriormente, o recibo do serviço prestado não é fornecido pelo motorista, mas pela Uber ao usuário, ao passo que as notas fiscais juntadas pela própria empresa com a defesa deixam evidente que o valor destinado ao motorista constitui efetivo pagamento pela Uber.**

7.i) A não exclusividade e o controle de horas de trabalho pelo próprio motorista como elemento contratual especial (e não elemento de autonomia)

Como consolidado pela jurisprudência, a exclusividade não é um elemento essencial da relação de emprego, não sendo, também, exigência da Uber.

Logo, a possibilidade de utilização de outra relação de trabalho, inclusive com outro aplicativo de transporte, não se mostra relevante para definir ou não a existência de uma relação de emprego, pois o elemento essencial é a subordinação, amplamente já explanada.

Aliás, embora a regra seja da não exclusividade, o exercício do poder diretivo pela Uber mediante rígidas regras com punições por cancelamentos e não atendimento de chamadas, consoante tratadas na alínea "7.g" acima, revelam, na prática, a exigência habitual ou intermitente do trabalho enquanto cadastrado, sob pena de suspensão temporária e desligamento definitivo.

Feitas tais considerações sobre a exclusividade, o grande "trunfo" (se assim pode ser dito) argumentativo utilizado para defender a "autonomia" do trabalho do motorista é o seu controle sobre a quantidade de trabalho.

Aqui, o "trunfo" - controle de trabalho - recebe um tratamento enviesado justamente para defender uma autonomia que, como visto, não existe, pois tal controle constitui peculiaridade fática que se traduz em peculiaridade contratual da forma exploração do trabalho pela Uber.

Tal forma de abordagem jurídica no sentido de afastar vínculo de emprego não é nova, pois já utilizada, por exemplo, quanto à suposta ausência de pessoalidade em discussões de vínculo de emprego de policiais militares ou guardas municipais com estabelecimentos que os contratam para segurança patrimonial em folgas da escala. Muitos sustentam a ausência de vínculo - e de pessoalidade - pelo fato de que nos dias de escala não comparecem, sendo substituídos. Porém, conforme já enfatizado em diversos julgamentos, o respeito à escala constitui "elemento especial do contrato", já que a ausência de trabalho no dia de chamada da corporação é algo assentido pelo tomador, constituindo, assim, uma cláusula contratual especial, não desnaturando todos os elementos restantes.

No caso do trabalho em prol da Uber, a escolha da quantidade de trabalho pelo motorista (escolha essa que sofre efeitos da "subordinação psíquica" e da própria necessidade de sobrevivência) constitui elemento contratual especial de uma clara relação de emprego, pois a Uber concorda que assim seja. Ademais, conforme já explanado, o regramento da Uber acaba exigindo, na prática, um trabalho habitual ou intermitente, pois se eventual sofrerá punições.

A possibilidade de escolher o dia e a hora de trabalho, na peculiaridade do trabalho em prol da Uber, não está revestida de "autonomia", revelando, na verdade, uma condição especial admitida pela empresa, ou seja, uma cláusula especial do contrato, porquanto presentes na prestação do trabalho todos os elementos de subordinação jurídica e todo o poder diretivo na estrutura montada pela Uber, com regras, controles telemáticos *on-line*, exigências de conduta até após as viagens, bem como punições como advertências, suspensões e desligamento.

A diferença que talvez confunda juridicamente é a escolha de horário e quantidade pelo motorista, porém, isto se revela, na verdade, repise-se, como condição contratual especial, na medida em que o poder

diretivo da Uber consegue efetivar sua atividade econômica por meio de trabalho atomizado, ao passo que, eventual diminuição de motoristas criando obstáculo ao próprio negócio (que promete transporte ágil e rápido) terá como resposta a ação desse poder diretivo para reverter o cenário, seja no sentido de exigir mais trabalho de quem se mantém, seja no sentido de aumentar os ganhos dos motoristas, pois a Uber define e controla os valores cobrados e pagos aos trabalhadores, além de estruturar mecanismos de potencialização da captação de demanda.

Esta realidade contemporânea quanto à forma de exploração do trabalho que se aproveita da consequência da marginalização do trabalho para impor outra forma precarizada exige como resposta coletiva a proteção social e a adoção de raciocínio moderno, conforme a Constituição, devendo a proteção acompanhar a evolução das relações trabalho subordinadas. Quando se fala em "proteção" não se trata de colocar o trabalhador ou a trabalhadora como "coitadinhos" ou "coitadinhas", mas de reconhecê-los como seres humanos inseridos, por seu trabalho, não só em uma engrenagem de exploração capitalista, mas dentro de um sistema social solidário em que parte da riqueza gerada pelo trabalho sustenta benefícios decorrentes de vulnerabilidade social.

E nada impede, para efeito de relação de emprego remunerada por produção ou tarefa, a definição pelo trabalhador do horário de trabalho, tal como vendedores, comerciantes externos, comissionistas, etc.

7.j) Fornecimento de seguro pela Uber aos motoristas

A própria Uber reconhece que é uma empresa de transportes e explora o trabalho humano ao fornecer seguro aos motoristas, conforme consta de sua página eletrônica (doc. 9 - <https://www.uber.com/pt-BR/driver/insurance/> - acesso em 11/04/2019):

"Cobertura do seguro. Como funciona

Este seguro cobre os motoristas parceiros desde o momento em que se deslocam para buscar o usuário, e também os usuários a partir de seu embarque da viagem até o momento em que esta é encerrada.

**Morte acidental: R\$ 100.000,00 (cem mil reais);*

**Invalidez permanente total ou parcial por Acidente: até R\$ 100.000,00 (cem mil reais), dependendo do grau de perda ou redução funcional do membro afetado;*

Despesas Médicas Hospitalares e Odontológicas: até R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) de reembolso."

Portanto, até para se resguardar, dada a ocultação jurídica de sua real atividade, a Uber, como toda empresa que possui empregados e clientes, fornece seguro aos seus trabalhadores em razão do trabalho por eles prestado em nome da instituição.

7.k) Proteção social de figuras assemelhadas.

E mesmo que se considere o trabalho evidenciado nos autos como uma forma de trabalho *sui generis*, conforme já mencionado, a proteção social da regulamentação legal deve ser reconhecida e estendida, sendo que isso não chega a ser uma novidade, pois há figuras assemelhadas de proteção social de espécies de trabalho que não se enquadram de forma tradicional ao conceito (também) tradicional de relação de emprego.

Sem entrar no mérito de inconstitucionalidades (algumas flagrantes) ou formas precarizadas pela própria regulamentação de figuras assemelhadas de trabalho, utilizo tais figuras como exemplo tão somente para reforçar o argumento da necessidade de proteção social a quem trabalha, pois, pela própria lógica e razão de existência de uma lei versando sobre alguma forma de trabalho peculiar, ainda que, na prática, possa precarizar a própria regulamentação geral existente, a mera existência da norma reconhece institucionalmente a necessidade de proteção social.

Cito, como exemplo, o trabalhador avulso que possui tratamento constitucional equiparado ao empregado, sendo-lhe aplicável toda a legislação trabalhista, lembrando-se que recebe pelo tempo trabalhado e presta serviços a diversos tomadores organizados por meio de um órgão gestor de mão de obra formado por operadores portuários diferentes, não se enquadrando especificamente no conceito de relação de emprego.

Também cito a Lei 12.690/2012, sobre as cooperativas de trabalho, ressaltando-se que o cooperado, mesmo sendo membro de uma sociedade, tem resguardado pela referida lei, por exemplo, "*retiradas não inferiores ao piso da categoria profissional*" ou "*salário mínimo*", "*calculadas de forma proporcional às horas trabalhadas ou às atividades desenvolvidas*". Além do piso, o cooperado tem resguardo o limite de horas de trabalho (8 diárias e 44 semanais), repouso semanal remunerado, repouso anual remunerado, retirada para o trabalho noturno superior à do diurno, adicional sobre a retirada para as atividades insalubres ou perigosas e seguro de acidente de trabalho. Ou seja, mesmo sendo "sócio", o cooperado tem garantias legais equiparadas ao trabalhador empregado.

Por fim, cito a recente previsão trazida com a Lei 13.467/2017 relacionada ao trabalho intermitente. Ainda que tal previsão padeça de inconstitucionalidades e possa ser utilizada de forma a precarizar o trabalho tal como regulamentada, certo é, porém, que reforça como premissa inerente à sua existência o reconhecimento da intermitência de trabalho como relação de emprego. Logo, a "barreira" colocada como impedimento jurídico do reconhecimento da relação de emprego é refutada pela própria legislação, já que, se antes da reforma trabalhista não havia óbice ao reconhecimento da relação de emprego por trabalho intermitente, a própria regulamentação da matéria reforça a possibilidade de reconhecimento como empregado de trabalhador que presta serviços que, por sua natureza, podem se apresentar de forma intermitente em razão de condição especial de contrato, sobretudo quando se revela com todos os requisitos da relação de emprego, como no caso.

7.1) Direito comparado

Tomando contato distante com discussões relacionadas ao trabalho de motoristas da Uber em outros países e me deparando com notícias de reconhecimento de relação de emprego (e trabalho dependente, conforme peculiaridades trabalhistas de cada país), de fato, sem conhecer a estrutura montada pela Uber para a exploração do trabalho, tais decisões causaram um pouco de estranheza.

Contudo, após análise pormenorizada (resumida nos itens da presente sentença) da forma de controle imposta pela Uber por meio de suas regras de "política de privacidade", "Termos de uso" e "Código de Condutas", bem como o uso da tecnologia no controle total da atividade, fica fácil compreender os motivos pelos quais diversos países, incluindo alguns com tradição de prevalência contratual e cultura econômica liberal, a exemplo de Reino Unido e EUA, vem reconhecendo a condição de "empregados" dos motoristas do Uber (além do reconhecimento de empresa de transportes), pois, diante de tanto controle e de tanto poder de direção, não há como adotar entendimento diverso. Inclusive, em razão de aspectos legais de regulamentação de transporte, enquadramento tributário e análise de concorrência desleal, a Uber chegou a ser proibida de operar por decisões judiciais na Alemanha, Itália, Espanha, Dinamarca.

Cito as seguintes matérias veiculadas:

- União Europeia

<https://www.dw.com/pt-br/uni%C3%A3o-europeia-determina-que-uber-%C3%A9-empresa-de-transporte/a-41873318> - acesso em 10/04/2019

- Reino Unido:

<http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/10/justica-do-reino-unido-decide-que-motoristas-sao-empregados-do-uber.html> - acesso em 10/04/2019

<https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2018/12/19/justica-reafirma-vinculo-trabalhista-entre-uber-e-motoristas-no-reino-unido.ghtml> - acesso em 10/04/2019

- EUA

<https://canaltech.com.br/juridico/justica-reconhece-motorista-como-funcionaria-do-uber-em-processo-nos-eua-43569/> - acesso em 10/04/2019

<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/07/1900981-motoristas-da-uber-nos-eua-lutam-por-vinculo-empregaticio.shtml> - acesso em 10/04/2019

8. Relação de emprego. Fatos concretos dos autos. Danos morais pelo desligamento

Nos termos da inicial, o reclamante foi admitido na Uber em 20/01/2017, sendo que, conforme cadastros juntados pela própria empresa (fls. 120 do PDF), o último dia de trabalho ocorreu em 14/05/2017. Diferentemente do que afirma a defesa, não houve desativação entre 16/02/2017 e 08/07/2017, pois os próprios documentos juntados pela empresa comprovam o trabalho normal no período, como demonstram os relatórios de fls. 139 a 181.

Como amplamente explanado, a subordinação jurídica é patente pelo total controle da empresa na forma como o serviço é prestado (incluindo o controle da forma de condução do veículo) e presente em todas suas formas: direta, objetiva e estrutural, além de se verifica a existência de uma "subordinação psíquica" ou "subordinação psicológica". Presentes, também, os demais requisitos da relação de emprego, como pessoa física e pessoalidade (item 7.b), onerosidade (item 7.h) e habitualidade com possibilidade de intermitência como cláusula contratual especial (item 7.i).

Quanto à remuneração, trata-se de remuneração por produção (ou tarefa), tal como diversas espécies de empregados, de tal sorte que, considerando um contrato extinto, a verificação matemática fica mais fácil. Os valores afirmados na inicial não correspondem à realidade, sendo que os valores pagos pela Uber ao motorista estão demonstrados nos relatórios de fls. 119 de totalizam a quantia de R\$ 7.450,87 em 114 dias de contrato (20/01/2017 a 14/05/2017). Com efeito, aplicando-se a proporcionalidade para se perquirir uma média mensal, a conta resulta em uma média mensal de R\$ 1.960,80, que, aplicando-se a remuneração do descanso semanal previsto em lei (DSR de 1/6), arbitro o salário médio do autor em R\$ 2.287,60.

Quanto à forma de extinção, a reclamada afirma que o autor foi por ela desligado em razão de avaliações baixas de usuários, sendo que tal circunstância configura justa causa. Contudo, a reclamada não apresentou qualquer documento indicando a avaliação baixa de usuários, a informação ao autor de que sua avaliação estava baixa (conforme prevê seu próprio regulamento), bem como não apresentou qualquer justificativa ao reclamante para o desligamento. Aliás, não há qualquer documento nos autos indicando o

motivo do desligamento e a comunicação do desligamento. Portanto, reconheço a extinção do contrato sem justa causa por iniciativa da empresa.

Assim, reconheço o vínculo de emprego entre o reclamante e a Uber no período de 20/1/2017 a 13/06/2017 (já considerando a projeção do aviso prévio de 30 dias), na função de motorista de aplicativo, com extinção contratual sem justa causa por iniciativa da empresa, remuneração por produção e média salarial de R\$ 2.287,60 (já incluído o DSR).

Em face disso, condeno a reclamada no pagamento de aviso prévio indenizado de 30 dias, 13º salário proporcional (04/12 avos), férias + 1/3 proporcionais (05/12 avos), FGTS sobre todas as verbas salariais do contrato e multa de 40% sobre todo o FGTS devido. Tendo em vista a inequívoca intenção de camuflar relação de emprego, aplico as multas dos arts. 467 e 477 da CLT.

A reclamada deverá anotar a CTPS do trabalhador, após o trânsito em julgado, no prazo de 10 dias contados da disponibilização do documento, mediante recibo, pelo autor, sob pena de multa mensal de R\$ 1.000,00, considerando como vencimento nos meses subsequentes o mesmo dia correspondente ao do vencimento inicial.

Indefiro a indenização do seguro-desemprego em razão do tempo de contrato, não se verificando os requisitos para a habilitação.

Em relação ao ressarcimento postulado quanto a "balinhas" e demais comodidades aos consumidores, o próprio reclamante admitiu em depoimento que não possuía tal obrigação, razão pela qual rejeito a pretensão.

Quanto aos danos morais postulados, a forma como a Uber explora a força de trabalho dos motoristas e, em especial no caso concreto, a forma com que o autor foi demitido pelo arbitrário desligamento de sua conta, sem qualquer explicação sobre motivo, além da ausência de prova documental do motivo afirmado na defesa, inclusive violando suas próprias regulamentações, revelam grave dano à dignidade, já que o reclamante se viu privado de trabalhar pela conduta arbitrária no exercício do poder disciplinar pela Uber. Portanto, diante do evidente e grave dano à dignidade, do dolo da empresa, de seu porte econômico, bem como do aspecto social da conduta antijurídica, condeno a Uber a pagar ao reclamante danos morais que arbitro em R\$ 10.000,00.

9. Horas extras. Intervalo intrajornada. Intervalo interjornada. DSRs e feriados laborados

O reclamante afirma na inicial que laborava de segunda a domingo, das 7h às 21h, com 30 minutos de intervalo, incluindo feriados. Postula o pagamento de horas extras, intervalo intrajornada, intervalo interjornada, DSRs e feriados em dobro.

Em relação à jornada, os relatórios de fls. 120 a 198 trazem todas as viagens do reclamante, incluindo as que houve cancelamento, indicando os respectivos horários. Considero, assim, como dias trabalhadas e jornada cada período contínuo de trabalho conforme relatórios, com base em seu início e fim.

Considerando que os relatórios somente trazem os horários da viagem completada, ou seja, de seu fim, reconheço como início o tempo arbitrado de 15 minutos antes da primeira viagem do período e o fim os horários de registro da última viagem completada no período. Observando-se a dinâmica do trabalho por produtividade, reconheço o intervalo de 30 minutos.

Portanto, arbitro como dias trabalhados os dias constantes no relatório, a jornada conforme cada período diário de trabalho, o horário de início 15 minutos antes do horário da primeira viagem completada e o fim da jornada no horário da última viagem completada, além de 30 minutos de intervalo por dia trabalhado.

Como o pagamento era feito por produtividade, aplicável a Súmula 340 do C. TST, pois a hora trabalhada está paga, sendo devido apenas o adicional em relação às horas excedentes à 8ª diária ou 44ª semanal.

Todavia, tal raciocínio não se aplica à violação do intervalo intrajornada, interjornada e ao labor em feriados e DSRs, pois constituem violações de institutos diversos e próprios, sendo devida a hora inteira acrescida do adicional, no caso dos intervalos, e dos feriados e DSRs trabalhados em dobro.

Considero o trabalho realizado nos dias de feriado nacional, sendo devidos em dobro, bem como dos DSRs em dobro a cada período consecutivo de trabalho que exceda 6 dias.

No tocante ao intervalo intrajornada, nos termos da Súmula 437 do C. TST que firmaram o entendimento no sentido de que a não concessão parcial implica o pagamento total do período, tendo natureza salarial, faz jus o trabalhador a uma hora extra diária integral, com adicional de 50%.

Não há de se falar em pagamento somente do adicional, porquanto fruição não integral do intervalo mínimo constitui violação de norma específica que não atingiu sua finalidade, não se confundindo, também, com a limitação de jornada diária. Por este motivo a condenação é integral do período e não apenas os minutos faltantes.

Constata-se, também, violação do intervalo interjornada quando o intervalo entre uma jornada e outra é inferior a 11 horas, sendo devidas as horas extras, com adicional de 50%, do tempo suprimido do intervalo mínimo interjornada.

Com efeito, com base da jornada e média salarial arbitradas, condeno a reclamada no pagamento do adicional de horas extras (apenas do adicional) em relação às horas excedentes à 8ª diária ou 44ª semanal; de uma hora extra, com adicional de 50%, por dia trabalhado pela violação do intervalo intrajornada mínimo; do tempo suprimido do intervalo mínimo interjornada de 11 horas, com adicional de 50%; dos feriados nacionais em dobro; dos DSRs em dobro, assim considerados cada período consecutivo de trabalho que exceda 6 dias. Defiro os reflexos em DSRs e com estes em aviso prévio, 13º salários, férias + 1/3, FGTS + 40%. Defino os seguintes parâmetros: dias trabalhados; jornada reconhecida; média salarial arbitradas; número de horas trabalhadas como divisor das horas extras; divisor 220 para o intervalo intrajornada, interjornada, feriados e DSRs.

10. Justiça Gratuita

Diante da declaração de insuficiência de recursos apresentada, restam preenchidos os requisitos do art. 790, §3º, da CLT, razão pela qual defiro à reclamante os benefícios da justiça gratuita. Independentemente da discussão sobre a constitucionalidade da sucumbência prevista na Lei 13.467/2017, posiciono-me no sentido de que suas regras somente são aplicáveis aos processos apresentados após sua vigência, considerando a substancial alteração do tema.

11. Honorários advocatícios

O pedido refere-se apenas aos honorários de sucumbência, não existentes no processo do trabalho em lides decorrentes da relação de emprego, conforme Súmula 219 o C. TST. Independentemente da discussão sobre a constitucionalidade da sucumbência prevista na Lei 13.467/2017, posiciono-me no sentido de que suas regras somente são aplicáveis aos processos apresentados após sua vigência, considerando a substancial alteração do tema.

12. Correção Monetária e Juros

O STF, na ADI 4357, declarou inconstitucionais diversos dispositivos da EC 62/2009, dentre eles a expressão "atualização conforme os índices da caderneta de poupança" como critério de apuração das dívidas contra a Fazenda Pública, incluindo, por arrastamento, o disposto no art. 1-F da Lei 9.494/97, com

redação dada pela lei 11.360/2009. A discussão teve como cerne a utilização da Taxa Referencial (TR) como correção monetária de tais dívidas, sendo constatado que a forma de cálculo da TR não representa índice de correção monetária e não pode ser usado para tanto. Nessa esteira, o entendimento no sentido de que a TR não representa índice de correção monetária resta pacificado no âmbito do STF, devendo nortear, por lógica, os contratos decorrentes de relações privadas. Diante disso, afasto a determinação da Lei 8.177/91 de utilização da TRD (posteriormente substituída pela TR), bem como da Lei 13.467/2017, e determino que os créditos trabalhistas sejam corrigidos pelo índice que mede a inflação oficial e utilizado pelo mesmo STF no julgamento da referida ADI, qual seja, o IPCA-E, que deverá ser calculado, *pro rata die*, a partir do vencimento de cada obrigação (art. 397 do Código Civil), sendo a partir do arbitramento quanto aos danos morais.

Ressalte-se que a decisão posterior do STF (Reclamação 22.012) no sentido de suspender a utilização, pelo C. TST, da tabela do IPCA-E de forma generalizada, perdeu seu efeito, pois em 05/12/2017 a referida Reclamação foi julgada improcedente. Ainda que assim não fosse, a referida liminar não produziria efeito na presente sentença, porquanto, aqui, trata-se de controle difuso da matéria, valendo-se da *ratio* utilizada pelo STF na citada ADI, sem, contudo, aplicar qualquer efeito vinculante ou geral abstrato da mencionada decisão.

Juros de 1% ao mês, não capitalizados, contados a partir da inicial (art. 883 da CLT) e calculados sobre o valor já corrigido (Súmula 200 do C. TST).

III- DISPOSITIVO

Em face do exposto, reconheço a incompetência material para julgar extinto o processo sem resolução do mérito em relação ao pedido de contribuição previdenciária de verbas "pagas", nos termos do art. 485, IV, do CPC; afasto as demais preliminares; e **julgo procedentes em parte** os pedidos formulados por **JUNAR FRANCISCO DE ABREU** em face de **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA** para, nos termos da fundamentação que passa a integrar o presente dispositivo, reconhecer o vínculo de emprego no período de 20/1/2017 a 13/06/2017 (já considerando a projeção do aviso prévio de 30 dias), na função de motorista de aplicativo, com extinção contratual sem justa causa por iniciativa da empresa, remuneração por produção e média salarial de R\$ 2.287,60 (já incluído o DSR), bem como condenar a reclamada ao pagamento das seguintes verbas e obrigações:

- 1) Aviso prévio indenizado de 30 dias, 13º salário proporcional (04/12 avos), férias + 1/3 proporcionais (05/12 avos), FGTS sobre todas as verbas salariais do contrato e multa de 40% sobre todo o FGTS devido;
- 2) Multas dos arts. 467 e 477 da CLT;
- 3) Danos morais arbitrados em R\$ 10.000,00;
- 4) Adicional de horas extras (apenas do adicional) em relação às horas excedentes à 8ª diária ou 44ª semanal; de uma hora extra, com adicional de 50%, por dia trabalhado pela violação do intervalo intrajornada mínimo; do tempo suprimido do intervalo mínimo interjornada de 11 horas, com adicional de 50%; dos feriados nacionais em dobro; dos DSRs em dobro, assim considerados cada período consecutivo de trabalho que exceda 6 dias. Defiro os reflexos em DSRs e com estes em aviso prévio, 13º salários, férias + 1/3, FGTS + 40%. Defino os seguintes parâmetros: dias trabalhados; jornada reconhecida; média salarial arbitrada; número de horas trabalhadas como divisor das horas extras; divisor 220 para o intervalo intrajornada, interjornada, feriados e DSRs;

5) A reclamada deverá anotar a CTPS do trabalhador, após o trânsito em julgado, no prazo de 10 dias contados da disponibilização do documento, mediante recibo, pelo autor, sob pena de multa mensal de R\$ 1.000,00, considerando como vencimento nos meses subsequentes o mesmo dia correspondente ao do vencimento inicial.

Julgo improcedentes os demais pedidos.

Liquidação por cálculos observados os parâmetros já traçados na fundamentação, bem como os seguintes critérios:

- Correção monetária a partir do vencimento de cada obrigação, *pro rata die*, calculada pelo índice oficial IPCA/E, sendo a partir do arbitramento quanto aos danos morais.

- Juros de 1% ao mês, não capitalizados, contados a partir da inicial e calculados sobre o valor já corrigido.

- Contribuições previdenciárias e fiscais nos termos da Súmula 368 do C. TST.

Concedo ao reclamante os benefícios da justiça gratuita.

Custas, pela reclamada, no importe de R\$ 400,00, calculadas sobre o valor da condenação que arbitro em R\$ 20.000,00.

Intimem-se as partes.

Nada mais.

Bruno da Costa Rodrigues

Juiz do Trabalho

SUMÁRIO

Documentos			
Id.	Data de Juntada	Documento	Tipo
47bd13d	11/04/2019 18:45	Sentença	Notificação