

**Análise das relações de trabalho de motoristas por aplicativo
a partir das legislações e decisões judiciais no Brasil**

*Analysis of drivers' labor relations by application
based on laws and judicial decisions in Brazil*

Ana Cirne Paes de BARROS¹
Alexandre Soares de MELO²

Resumo

Uma legião cada vez maior de pessoas trabalha e faz uso de serviços sob demanda intermediados por plataformas. O transporte de passageiros por meio de aplicativos é um bom exemplo dessas novas formas de organização do trabalho, caracterizadas pela ausência de cobertura de direitos trabalhistas e uma relação fortemente precarizada. Em meio a uma disputa de sentido entre os que defendem e os que recusam a existência de vínculo de trabalho entre os motoristas por aplicativo e as plataformas que exploram o serviço, este artigo objetiva investigar a posição assumida pelo Estado brasileiro no tocante a esta questão. A abordagem metodológica se concentra na análise de legislações e em decisões judiciais proferidas pelas Cortes Superiores no Brasil. Como será demonstrado, o Estado brasileiro ainda não firmou uma posição definitiva sobre a natureza jurídica dessa relação entre motoristas e plataformas.

Palavras-chave: Motoristas de aplicativo. Vínculo trabalhista. Legislações. Decisões judiciais. Brasil.

Abstract

A growing legion of people works and makes use of on-demand services intermediated by platforms. Passenger transportation through applications is a good example of these new forms of work organization, characterized by the absence of coverage of labor rights and a highly precarious relationship. Amidst a dispute over meaning between those who defend and those who reject the existence of an employment relationship between app drivers and the platforms that operate the service, this article aims to investigate the position taken by the Brazilian State regarding this issue. The methodological approach focuses on the analysis of legislation and judicial decisions handed down by the Superior Courts in Brazil. As will be demonstrated, the Brazilian State has not yet established a definitive position on the legal nature of this relationship between drivers and platforms.

Keywords: Application drivers. Labor bond. Legislations. Judicial decisions. Brazil.

¹ Doutora em Comunicação pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio Grande do Norte - IFRN, Campus Natal - Cidade Alta. E-mail: anapaesdebarros@gmail.com

² Mestre em Direitos Humanos pela Universidade Federal da Paraíba – UFPB. Professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Roraima - IFRR. E-mail: alexandresmelo@hotmail.com

Introdução

O trabalho realizado por motoristas de aplicativo vem sendo objeto de atenção no Brasil e em diversos países do mundo. Embora existam diversas razões que colocam o fenômeno em destaque, a atual centralidade do debate parece mesmo estar sobre os impactos promovidos no mundo do trabalho.

Empresas que atuam nesse segmento, como por exemplo, a UBER, Cabify, Lyft, 99, iFood, Rappi dentre outras, sustentam o argumento de que mantém com motoristas por aplicativo uma relação de parceria, marcada pela autonomia e flexibilidade no horário de trabalho, fruto da livre iniciativa dos indivíduos e decorrente da concepção de empreendedorismo que atualmente prepondera no imaginário popular. Estas organizações enxergam o fenômeno como uma simples reorganização do mundo do trabalho e das práticas de consumo (BOTSMAN & ROGERS, 2011).

Por sua vez, na literatura da comunicação, do direito, da sociologia do trabalho e de outras áreas do conhecimento humano, não é raro localizar fortes críticas que recaem sobre essa forma de se conceber as relações de trabalho na atualidade. Pesquisadores buscam dar sentido diferenciado à dinâmica de trabalho mediada pelas plataformas e aplicativos e defendem que a uberização do trabalho (SLEE, 2015), expressão cunhada para demonstrar a reprodução da dinâmica imposta pela Uber e por diversas outras empresas de aplicativo, acarreta o aumento expressivo de trabalhadores precarizados, cada vez mais destituídos de garantias e direitos sociais, cujos trabalhos são marcados por baixos salários e realizados através de jornadas exaustivas (SLEE, 2015; RUSHKOFF, 2016). Para aqueles que defendem esta vertente, as empresas que atuam neste segmento promovem exploração (SLEE, 2015) e espoliação de uma legião de trabalhadores (SCHOLZ, 2016).

O presente artigo busca investigar como o Estado brasileiro vem se posicionando em relação a esta problemática. A questão de fundo a ser respondida é: como o Estado brasileiro entende e regulamenta a relação entre motoristas por aplicativos e as empresas às quais estes trabalhadores estão vinculados? E mais ainda, de que modo trata a inserção e os efeitos das plataformas de serviço no mundo do trabalho?

O estudo pretende retratar e analisar criticamente o cenário brasileiro no tocante à regulamentação do trabalho do transporte de passageiros por aplicativo. O percurso metodológico inclui o mapeamento da legislação correspondente, projetos de lei em

tramitação no Congresso Nacional, além de decisões judiciais das Cortes Superiores brasileiras em torno do tema delimitado, com posterior análise dos argumentos e narrativas produzidas pelo Estado brasileiro, através do parlamento e do judiciário.

Com esta discussão, este artigo busca contribuir para a compreensão do que está posto atualmente no Brasil em termos de regulamentação do trabalho de motorista por aplicativo e demarcar a atuação do Estado frente ao complexo processo de reconhecimento de vínculo de trabalho entre motoristas por aplicativo e as plataformas. De um modo mais amplo, permite aos interessados na literatura refletir a respeito dos impactos das tecnologias e plataformas de serviço na sociedade, e mais especificamente, no âmbito das relações de trabalho.

A inclusão do trabalho por aplicativos de transportes na economia do compartilhamento

Em larga medida, o impasse quanto à natureza da relação de trabalho existente entre os trabalhadores por aplicativo e as plataformas se deve ao fato do transporte de passageiros acontecer por intermediação de aplicativos conectados à internet e disponibilizadas aos usuários, uma realidade não exclusiva do segmento de transporte e que é tipicamente presente nas prestações de serviço da conhecida economia do compartilhamento (BELK, 2013; SCHOLZ, 2016; JOHN, 2017; SCHOR, 2017).

A economia do compartilhamento produz um significado semântico positivo muito forte sobre si, sobretudo em função da associação da mesma à diminuição das diferenças sociais, ao empoderamento das pessoas comuns, à restauração dos excessos do capitalismo (JOHN, 2017) bem como às redes e processos abertos (SCHOR, 2017). Além destes aspectos, há ainda a busca pelo vínculo do fenômeno à potencial troca de produtos e serviços entre redes de indivíduos e uma eventual preservação de recursos naturais que o modelo promete instaurar. Por essa razão, o sentido usualmente empregado para definir a economia do compartilhamento é carregado de expectativas de que as práticas enquadradas como parte do fenômeno sejam benéficas para os envolvidos e para a sociedade como um todo.

A partir desta construção, estar inserido na economia do compartilhamento passa a ser estrategicamente importante para empresas, mesmo quando a “economia do compartilhamento não tem nada a ver com compartilhamento” (JOHN, 2017, p. 69) e a

dinâmica realizada pela organização se adequa muito mais a ideia de capitalismo de plataforma (LANGLEY & LEYSHON, 2016; LOBO, 2014; SCHOLZ, 2017). Esta expressão, capitalismo de plataforma, em contraposição ao que vem sendo difundido sobre economia do compartilhamento, destaca o desequilíbrio provocado pelas plataformas em favor do capital e aponta as mesmas como instrumentos de organização de negócios, caracterizados pela alta monetização dos dados e precarização do trabalho, como evidencia Scholz (2017, p. 43, tradução nossa³):

Como podemos falar sobre compartilhamento genuíno ou inovação quando um terceiro monetiza imediatamente todas as suas interações para o benefício de um pequeno grupo de acionistas? As plataformas estão substituindo as empresas, e as práticas de subcontratação direcionam grandes pagamentos para pequenos grupos de pessoas.

É exatamente a partir desta construção de sentido positiva que as empresas de aplicativos se autoproclamam pertencentes à chamada economia do compartilhamento e, deste modo, buscam se descolar de modelos tradicionais de trabalho, deixando assim de se responsabilizar quanto a obrigações trabalhistas, por entenderem serem empresas de tecnologia que simplesmente intermediam o contato entre usuários da plataforma e seus clientes ou parceiros, como são denominados os motoristas pelas plataformas.

Desconsideram que não é o fato de fazerem uso de novas tecnologias que as garantirá incorporação à cultura do compartilhamento, ou mesmo a uma diferente organização do trabalho. Se por um lado é inegável reconhecer que as novas tecnologias impactam nos trabalhos realizados por meio de plataformas digitais e reconfiguram as atividades laborais, por outro, também é crível deduzir que as tecnologias não são determinantes por si só, sobretudo quando relativizam o atendimento de princípios caros ao mundo do trabalho, como a dignidade da pessoa humana.

As tecnologias são tão boas quanto o contexto social e político no qual forem realizadas (SCHOR, 2017). Por sua vez, o trabalho desenvolvido por meios digitais não deixa de ser uma continuidade das relações de trabalho anteriores, como opina Scholz (2013). Para o autor, apesar de estamos diante de novas formas de trabalho, velhas formas de exploração continuam a ser praticadas e as práticas decorrentes do novo modelo se

³ How can we talk about genuine sharing or innovation when a third party immediately monetizes your every interaction for the benefit of a small group of stockholders? Platforms are replacing firms, and subcontracting practices direct big payouts to small groups of people” (SCHOLZ, 2017, p. 43).

referem muitas vezes a formas jurássicas de trabalho realizadas por uma máquina assindical (SCHOR, 2016).

É fato que as relações de trabalho estão mudando a uma velocidade que confunde quem legisla, quem trabalha e quem consome (SCHOLZ, 2016). Embora desde 2015 já existam diversas iniciativas de regulamentação voltadas para o transporte de passageiros na Europa, México, Filipinas, Índia, Estados Unidos e no Brasil, dentre outros países, as legislações, de um modo geral, não explicitam a natureza da relação de trabalho entre as empresas que administram os aplicativos e os motoristas por aplicativo.

No caso específico do Brasil, o poder legislativo se concentra no reconhecimento da legalidade da atividade, nos critérios de autorização para exploração da atividade, bem como nos percentuais de tributos que devem ser pagos, na definição da responsabilidade na contratação de seguros ou mesmo nas condições exigidas para que o automóvel possa ser cadastrado junto à plataforma.

Nesse cenário de vácuo normativo quanto à natureza da relação existente entre trabalhadores e plataformas, o poder judiciário vem sendo o grande protagonista dessa discussão no Brasil. Segundo dados estatísticos do Tribunal Superior do Trabalho – TST desde 2019 até outubro de 2022, 342 reclamações trabalhistas ingressaram no tribunal, tendo como objeto o reconhecimento de relação de emprego entre motoristas de aplicativos e as plataformas (TST, 2022). Somam-se a esse universo, milhares de ações que tramitam na Justiça do Trabalho no país, indicando a quantidade de conflitos existentes e tramitando no judiciário envolvendo esse tema.

Esse fenômeno também se reproduz em diversos outros países, como por exemplo: o Tribunal de Justiça da União Europeia – TJUE, as Cortes Americanas⁴, os Tribunais na Inglaterra⁵, além da Corte de Cassação na França⁶. Todos estes tribunais vêm se debruçando sobre a questão e decidindo por reconhecer a existência de subordinação e vínculo de emprego de um motorista em relação à empresa UBER.

No Brasil, a posição do legislativo e do judiciário ainda é ambivalente, pouco clara, conforme será apresentado na seção seguinte.

⁴ Dynamex Operations West, Inc. v. Superior Court, 4 Cal.5th 903 (2018)

⁵ Central London Employment Tribunal (case nos 2202550/2015, Mr Y Aslam; Mr. J Farrar v. Uber B.V; Uber London Ltd; Uber Britannia Ltd.)

⁶ Tribunal de Cassação – Câmara Social – Sentença nº 375, de 04/03/2020. ECLI:FR CCAS: 2020 SO00374.

Sobre a regulamentação do trabalho de motoristas por aplicativos no Brasil: um caminho em construção

A onda conservadora que se abateu sobre diversos governos nos últimos anos, também chegou ao Brasil. No campo das relações de trabalho, a política neoliberal se materializou por um conjunto de medidas, dentre as quais a implementação da reforma trabalhista em 2017, que provocou a supressão de direitos anteriormente conquistados.

A flexibilização das regras no mercado de trabalho privilegiou o acordo entre empregados e empregadores em detrimento do dirigismo e da intervenção estatal nas assimetrias decorrentes dessas relações, a exemplo da regulamentação do trabalho intermitente⁷. Apesar da promessa da ampliação dos empregos através da reforma trabalhista, o número de pessoas em condições precarizadas e de subemprego no país, nos anos de 2018 e 2019⁸, aumentou, tendo ainda esse quantitativo exacerbado durante a pandemia. Parte expressiva desse contingente de trabalhadores precarizados e subempregados é representada no Brasil por motoristas e entregadores por aplicativos. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Ipea, anunciou em 2022 que estes trabalhadores contabilizam, aproximadamente, 1,5 milhão de pessoas (IPEA, 2022).

Esse cenário de reorganização do sistema capitalista no Século XXI gera implicações concretas no mundo do trabalho. É o que assevera Antunes:

Em pleno século XXI, mais do que nunca, bilhões de homens e mulheres dependem de forma exclusiva do trabalho para sobreviver e encontram, cada vez mais, situações instáveis, precárias, ou vivenciam diretamente o flagelo do desemprego. Isto é, ao mesmo tempo que se amplia o contingente de trabalhadores e trabalhadoras em escala global, há uma redução imensa dos empregos; aqueles que se mantêm empregados presenciam a corrosão dos seus direitos sociais e a erosão de suas conquistas históricas, consequência da lógica destrutiva do

⁷ Intermitente é o trabalho prestado com subordinação, não contínuo, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, independentemente do tipo de atividade do empregado e do empregador.

⁸ Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE revelam que em 2018, a taxa de desocupação no Brasil alcançou 12,3%, atingindo 12,2 milhões de brasileiros. Em 2019, a taxa de desocupação alcançou 11,9%, o que representa 11,6 milhões de brasileiros, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua – PNAD Contínua. Apesar de uma leve queda na taxa de desemprego no período, viu-se ao final de 2019, entre as pessoas ocupadas, uma elevação expressiva da informalidade (representada pela soma dos trabalhadores sem carteira de trabalho, trabalhadores domésticos sem carteira de trabalho, empregador sem registro, trabalhadores por conta própria, e trabalhador familiar auxiliar) que alcançou o patamar de 41%, representando em números cerca de 38,4 milhões de pessoas, maior contingente desde 2016.

capital que, conforme expulsa centenas de milhões de homens e mulheres do mundo produtivo (em sentido amplo), recria, nos mais distantes e longínquos espaços, novas modalidades de trabalho informal, intermitente, precarizado, “flexível”, depauperando ainda mais os níveis de remuneração daqueles que se mantêm trabalhando (ANTUNES, 2018. p. 25).

Nesse cenário, resgatar as discussões que estão em curso no âmbito do parlamento brasileiro sobre o mundo do trabalho se faz necessário.

No Brasil, antes da reforma trabalhista de 2017, a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT foi modificada através da Lei nº 12.551/2011 (BRASIL, 2011) para possibilitar o reconhecimento de vínculos de emprego nas situações envolvendo o *home office*, em que há certa flexibilidade no exercício das atividades e o controle, o comando e a supervisão ocorrem através de meios telemáticos. Nestes casos, também estaria presente o elemento “subordinação” e, por consequência, o vínculo de emprego estaria caracterizado. Embora no momento de sua alteração não se previsse o trabalho por aplicativo nos moldes que temos hoje, a lei nos ajuda a comparar os trabalhadores que estão vinculados às plataformas aos indivíduos que trabalham no sistema *home office*.

Em 2015, foi promulgada no Brasil a Lei nº 13.103/2015 (BRASIL, 2015) que estabeleceu a regulamentação da profissão de motoristas na condição de empregado ou autônomo, todavia, sem fazer alusão aos motoristas por aplicativo.

Mas foi somente em 2018 que o parlamento brasileiro se debruçou pela primeira vez na tentativa de estabelecer regulamentação em relação à atuação dos motoristas por aplicativo. A tramitação dos Projetos de Lei nº 5587/2016 (BRASIL, 2016) e nº 28/2017 (BRASIL, 2017) foram marcados por intensos e acalorados debates no Congresso Nacional. As empresas UBER, 99 e Cabify realizaram campanhas voltadas para os usuários do serviço e promoveram *lobby* junto aos parlamentares em busca de uma regulamentação que as favorecesse. Ao final dos debates, a Lei nº 13.640/2018 (BRASIL, 2018) que alterou a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012) foi promulgada, todavia, sem nada mencionar sobre o vínculo de trabalhos em relação a empresas e trabalhadores.

A nova legislação, em verdade, limitou-se a determinar aos motoristas por aplicativo o pagamento de tributos municipais e a inscrição no instituto de previdência, isso na condição de contribuinte autônomo, e não como empregado.

O quadro de insuficiência de regulamentação não é diferente se analisarmos os projetos de lei em tramitação no Congresso Nacional. Atualmente tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 4.439/2019 (BRASIL, 2019) que busca assegurar aos motoristas de aplicativo a isenção de tributos na aquisição de veículos e obtenção de financiamento, do mesmo modo que é assegurado aos taxistas pela legislação brasileira. Também na Câmara dos Deputados, tramita o Projeto de Lei nº 1.471/2022 (BRASIL, 2022b) que busca estabelecer um valor mínimo a ser repassado aos motoristas por aplicativo, superior ao valor horário do salário mínimo vigente. Por sua vez, no Senado, encontra-se em tramitação o Projeto de Lei nº 1.807/2022 (BRASIL, 2022a), que busca estabelecer o limite para a remuneração da plataforma de transporte de passageiros na ordem de 10% do valor cobrado pela corrida.

Conforme é possível perceber, referidos projetos, ao associar os motoristas por aplicativo aos taxistas, que são autônomos por definição e que exercem suas atividades mediante autorização administrativa dos municípios, resta demonstrada, em princípio, a compreensão dos legisladores brasileiros sobre o caráter autônomo dos motoristas de aplicativo.

Por sua vez, a transição governamental no Brasil em 2023, pode apontar para uma nova realidade no que se refere à regulamentação das relações de trabalho por meio de aplicativos. Através do Decreto nº 11.513/2023 (BRASIL, 2023), o governo federal constituiu Grupo de Trabalho, no âmbito do Ministério do Trabalho e Emprego, com a finalidade de elaborar uma proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas. O referido grupo será composto por representantes das centrais sindicais, dos motoristas de aplicativos, da sociedade civil, das empresas de tecnologia e representantes governamentais. Terá o prazo de 150 dias para apresentar relatório e estudos que irão subsidiar o poder executivo federal a encaminhar ao Congresso Nacional ato normativo visando regulamentar as atividades.

Esta iniciativa é a mais ousada medida adotada nos últimos anos, com um objetivo claro de se chegar a um entendimento sobre a regulamentação das relações de trabalho mediadas por aplicativo. Todavia, nesse cenário de indefinição e insegurança jurídica, o poder judiciário brasileiro passa a ser provocado com maior frequência, estabelecendo desse modo, os atuais contornos jurídicos da relação entre motoristas e plataformas.

As decisões judiciais no Brasil envolvendo motoristas por aplicativo: entre o mito da parceria e a subordinação estrutural/algorítmica

Os diversos fatores mencionados anteriormente acabaram favorecendo a formação de um terreno fértil para que litígios e ações judiciais se multiplicassem pelo país nos últimos anos. O fato do parlamento brasileiro não ter enfrentado suficientemente a questão, fez com que coubesse ao judiciário analisar e definir a natureza jurídica destas relações.

Milhares de ações foram protocoladas na justiça do trabalho nos últimos anos no Brasil buscando reconhecimento da relação de emprego entre empresas de aplicativo e motoristas. Nesse sentido, se faz necessário analisar as decisões judiciais consideradas paradigmáticas no direito brasileiro, por serem as primeiras proferidas por Cortes Superiores envolvendo o tema da relação de emprego entre motoristas e plataformas.

A primeira decisão foi proferida em 2019 pelo Superior Tribunal de Justiça – STJ, que apreciou o pedido de um motorista de aplicativo do UBER que alegava ter sofrido danos, por ter o aplicativo lhe descredenciado da plataforma de forma sumária. O autor não reivindicava propriamente nesta ação a existência de vínculo de emprego com a UBER, mas o direito de ser indenizado pelo fato de ficar impedido de trabalhar, por ato unilateral da empresa, durante vários dias. Como nas instâncias judiciais de primeiro e segundo grau os juízes entenderam que não possuíam competência para julgar a ação, o caso chegou ao STJ, que na ocasião estabeleceu que não havia entre o motorista e a UBER qualquer tipo de relação de emprego, fundamentando o tribunal o entendimento com base nas premissas da chamada “economia compartilhada”

As ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a *sharing economy*, em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos geridos por empresas de tecnologia. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma (BRASIL, 2019b).

A segunda decisão se refere a um julgamento proferido em fevereiro de 2020 pelo Tribunal Superior do Trabalho – TST, que é, no sistema judicial brasileiro, a última instância em matéria trabalhista. O caso envolvia uma reclamação de um motorista do aplicativo UBER em que se discutia a existência de vínculo empregatício entre a empresa

e o motorista. O autor da reclamação reivindicou todos os direitos trabalhistas assegurados na CLT, dentre os quais, férias, décimo terceiro salário, horas extras. A 5ª Turma do TST entendeu que, entre trabalhador e empresa, havia apenas a relação de “parceria”, não enquadrada como vínculo de natureza empregatícia.

Em sua decisão, o TST (BRASIL, 2020) argumentou que o motorista possuía ampla flexibilidade em determinar a rotina, os horários de trabalho, os locais em que deseja atuar e a quantidade de clientes que pretende atender por dia, o que descaracteriza qualquer pressuposto de subordinação à empresa. Além disso, segundo o TST (BRASIL, 2020), o valor recebido pelo motorista evidenciava vantagem remuneratória não condizente com o vínculo de emprego, que fez a Corte concluir que se tratava de relação de parceria.

Na decisão, a 5ª Turma do TST também asseverou que as relações de trabalho têm sofrido intensas modificações com a revolução tecnológica e que a atuação da empresa tem se revelado como alternativa de trabalho e fonte de renda em tempos de desemprego (formal) crescente. Por fim, advertiu que o intento de proteção ao trabalhador não deve se sobrepor a ponto de inviabilizar as formas de trabalho emergentes, pautadas em critérios menos rígidos e que permitem maior autonomia na sua consecução, mediante livre disposição das partes cabendo a Justiça Especializada permanecer atenta à preservação dos princípios que norteiam a relação de emprego, desde que presentes todos os seus elementos (BRASIL, 2020).

Como visto, as duas decisões judiciais analisadas defendem a inexistência de relação trabalhista entre motoristas por aplicativo e empresas, baseando-se na existência de um trabalhador empreendedor, autônomo, com trabalho flexível, que se constitui como parceiro das empresas por obter delas vantagem remuneratória. O argumento de fundo são as mudanças ocorridas no mundo trabalho em virtude das novas tecnologias e do florescer da chamada economia do compartilhamento ou *sharing economy*.

Em oposição a estas primeiras decisões do TST, sucederam-se outras, oriundas da 3ª (BRASIL, 2022c) e 8ª Turmas (BRASIL, 2022d), desta vez reconhecendo não apenas a existência de vínculo de emprego entre motoristas e plataformas, mas indo além, trazendo ao debate uma nova dimensão e novos elementos sobre a ideia de subordinação, tais como, a concepção de subordinação estrutural e algorítmica.

As novas decisões do TST partem do pressuposto de que não seria razoável imaginar que os trabalhadores que atuam por meio de aplicativos, para serem enquadrados

como trabalhadores subordinados, e, por sua vez, protegidos pela CLT, tivessem que se submeter aos parâmetros conceituais e tradicionais de subordinação que governaram as relações de trabalho do século XX. A questão a se refletir é: não seria a abrangência do sentido de “subordinação” que estaria a exigir uma ressignificação? Imaginar que a ideia de subordinação do trabalhador seja apenas aquela em que o empregador dá ordens expressas ao empregado, controla sua chegada e saída da empresa e sua produção, apenas dentro do ambiente de trabalho, não se revela uma compreensão amoldada aos nossos tempos.

A subordinação, diante das novas formas de trabalho deve ser analisada na perspectiva do que o jurista brasileiro Delgado (2016, p. 314) designa como “subordinação estrutural”:

(...) que se expressa pela inserção do trabalhador na dinâmica do tomador de seus serviços, independentemente de receber ou não ordens diretas, mas acolhendo, estruturalmente, sua dinâmica de organização e funcionamento. Nesta dimensão da subordinação, não importa que o trabalhador se harmonize ou não aos objetivos do empreendimento, nem que receba ordens diretas das específicas chefias deste: o fundamental é que esteja estruturalmente vinculado à dinâmica operativa da atividade do tomador de serviços.

Nesse sentido, o trabalhador ‘parceiro’ nada mais é do que o próprio trabalhador subordinado de antes, que agora passou a ser considerado trabalhador autônomo por determinação de quem não o quer como empregado (BATISTA, 2019). Sua aparente flexibilidade e autonomia significa uma autonomia restrita, dentro da subordinação, em que os trabalhadores não devem seguir mais ordens, como ocorria no regime anterior, mas sim regras do programa ao qual estão indelevelmente submetidos (OITAVEN *et al*, 2018), onde ao trabalhador é dado fazer tudo aquilo que quiser, mas desde que faça aquilo que o empregador/programador desejar. É exatamente nesta direção que recentes decisões do TST foram proferidas, reconhecendo a existência de vínculo laboral entre motoristas e aplicativos.

Ganhou relevo no debate jurídico a noção de subordinação algorítmica, ou seja, mais um esforço doutrinário e conceitual para alargar a compreensão do instituto da subordinação nas relações de trabalho mediadas por aplicativos. A ideia de subordinação algorítmica é própria do contexto tecnológico que orienta e baliza as relações empresarias nesse novo ambiente do mundo do trabalho, em que o empresário passa a usar

mecanismos telemáticos, computadorizados e internáuticos para promover a gestão de pessoas nas empresas. É uma forma de hiperdimensionar o controle, mantendo integralmente a gestão do processo produtivo e escalando cada vez mais a força de trabalho. Eventual flexibilidade na escolha do horário de trabalho, por óbvio, não pode significar ou caracterizar autonomia plena do trabalhador.

Porém, como visto, a questão da definição jurídica do enquadramento de motoristas por aplicativo como “empregado” ou “parceiro”, está longe de ser equacionada no âmbito do TST. Diante desse cenário de indefinições, os processos que versam sobre o tema no âmbito do TST estão todos, atualmente, submetidos à uniformização da jurisprudência a cargo da Subseção I Especializada em Dissídios Individuais – SDI do TST. O julgamento que iria lançar luzes sobre a pacificação de um entendimento no âmbito da Justiça do Trabalho no Brasil seria realizado no mês de outubro de 2022, porém, em razão de um pedido de vistas, a análise foi adiada e em princípio, não possui previsão para retorno a pauta de julgamento.

As recentes decisões evidenciam como a Corte Laboral do país está dividida em relação a este assunto. Esse cenário, associado à omissão do parlamento brasileiro em legislar sobre a matéria concorre para um ambiente de profunda insegurança jurídica e aumento exponencial da precarização das relações de trabalho de motoristas por aplicativo no Brasil. É este, portanto, o estado da arte no âmbito judicial.

Considerações finais

O trabalhador por aplicativo, inserido no que Antunes (2018) chama de novo proletariado de serviços da era digital, está submetido às condições de trabalho mais precárias possíveis, naquilo que o autor denomina de “privilégio da servidão”, para representar não apenas o retrocesso a que estão submetidos os trabalhadores, mas também para denunciar o engodo das narrativas que sugerem vantagens para este tipo de relação baseada na ideia de parceria.

Uma vez transformado em empresário de si mesmo, esse modelo não permite que o trabalhador observe que tal atividade exerce sobre si um regime de controle proibitivo e repressivo, que se disfarça de permissivo (HAN, 2014). O estímulo à alta performance, a remuneração instável e desvinculada de qualquer negociação junto aos mesmos, a exigência de excelente avaliação por parte dos usuários, o acompanhamento das horas de

trabalho, do tempo de duração e trajeto dos percursos realizados, o estudo de sua geolocalização, bem como a ausência de participação na definição das regras da relação, são algumas evidências do controle rígido exercido pelas plataformas, ao tempo em que defendem promover autonomia e flexibilidade.

Eventual pertencimento à economia do compartilhamento – desacreditado por pesquisadores que apontam categoricamente a não existência de compartilhamento no trabalho de transporte de passageiros realizado a partir de plataformas digitais - não justifica a ausência de regulamentações e violações das leis (BAKER, 2014). A economia do compartilhamento não está à parte da economia e os avanços implementados para os cidadãos não devem ocorrer à custa da piora das condições de trabalho e de vida dos trabalhadores, como afirma Kalil (2019).

Assim, mesmo reconhecendo nuances e peculiaridades do trabalho desenvolvido por motoristas por aplicativo, a literatura, de um modo geral, aponta que não há uma total reinvenção do mundo do trabalho, o que faz com que “respostas simplistas e apressadas destinadas à desregulamentação e redução da proteção dos trabalhadores devem ser evitadas” (DE STEFANO, 2016, p. 23, tradução nossa⁹).

Ao fazer uso de parâmetros de subordinação e condições de trabalho do século XX para analisar relações do século XXI (SPRAGUE, 2015), e ao defender uma nova atividade de trabalho instaurada a partir de novas tecnologias, a regulamentação brasileira que trata do vínculo trabalhista entre trabalhadores por aplicativo e empresas permite a isenção da responsabilidade sobre a precarização do trabalho de milhares de trabalhadores (SLEE, 2015; SCHOR, 2017) e os expõem a condições de trabalho indecentes, que muitas vezes se assemelha a um novo modelo de escravidão (ANTUNES, 2018).

O avanço na regulamentação da matéria no Brasil é urgente. Como foi possível observar ao longo deste estudo, o parlamento brasileiro se furta ao aprofundamento em torno do tema, e os projetos que atualmente tramitam no Congresso Nacional, não abordam a questão central da regulamentação, que é a relação de vínculo empregatício. No âmbito dos tribunais, a matéria encontra-se em aberto. O TST encontra-se atualmente dividido entre o reconhecimento ou não de vínculo empregatício entre motoristas e plataformas. É também urgente que TST possa consolidar o entendimento em torno do tema, se inspirando em outras Cortes Judiciais pelo mundo afora, que vem reconhecendo

⁹ “Simplistic and hastened responses aimed at deregulation and shrinking workers’ protection must be avoided” (DE STEFANO, 2016, p. 23).

a existência de vínculos de emprego entre os motoristas e as plataformas. Dada à relevância do tema e de aspectos constitucionais nela envolvidos, imagina-se, inclusive, que estas demandas que tramitam no TST ainda serão submetidas à apreciação da Suprema Corte no país (STF), a quem caberá, em última instância, a partir de uma abordagem constitucional e de direito comparado, dizer sobre a natureza jurídica destas relações, e assim estabilizar o debate que envolve milhões de trabalhadores no país.

Esse debate, a propósito, deve se expandir para o âmbito do poder executivo federal, que por meio do Ministério do Trabalho tem plenas condições de fomentar a discussão e de desenhar modelos de políticas públicas de proteção à classe trabalhadora, levando em consideração as peculiaridades dos trabalhos desenvolvidos através de plataformas.

Faz-se necessário não apenas o alargamento do conceito de subordinação. É preciso pensar também em um modelo de regulamentação compartilhada (BALARAM, 2016), que envolva Estado, empresas que oferecem o serviço, mas também usuários, trabalhadores e sociedade civil em geral, como parece ser o esforço empreendido pelo governo federal ao promulgar o Decreto nº 11.513/2023 (BRASIL, 2023) e instituir um Grupo de Trabalho. A participação dos sujeitos envolvidos, assim como a explicitação de suas demandas e pontos de vista, amplifica a possibilidade de desenvolvimento de políticas públicas que garantam benefícios da atividade econômica para toda sociedade.

Um outro aspecto relevante para fins de consolidação das discussões está relacionado ao diálogo entre saberes e olhares multidisciplinares sobre o tema, visto a sua interlocução com reflexões nas áreas do direito, gestão pública, comunicação, tecnologia da informação, sociologia, dentre outras afins. Uma vez integradas e aprofundadas, as compreensões e proposições sobre a temática podem render fecundas iniciativas capazes de avançar no campo da regulamentação.

Referências

1,5 milhão de entregadores e motoristas estavam na Gig economy no final de 2021. **Ipea**, 2022. 10 mai. de 2022. Disponível em: <https://portalantigo.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=39223>. Acesso em: 01 fev. 2023

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. 1. ed. São Paulo: Boitempo, 2018.

BAKER, Dean. Don't Buy the 'Sharing Economy' Hype: Aibnb and Uber Are Facilitating Ripoffs. **The Guardian**. 2014. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/commentisfree/2014/may/27/airbnb-uber-taxes-regulation>>. Acesso em: 05 dez. 2017.

BALARAM, Brhmie. Fair Share: Reclaiming power in the sharing economy. **RSA Reports**. 12 jan. 2016. Disponível em: <<https://medium.com/rsa-reports/fair-share-reclaiming-power-in-the-sharing-economy-499b46bd4b00>>. Acesso em: 19 dez. 2017.

BATISTA, J. R. J. **Parassubordinação**: uma visão contemporânea. 2019. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/75494/parassubordinacao-uma-visao-contemporanea>>. Acesso em: 20 out. 2020.

BELK R. You are what you can access: sharing and collaborative consumption. In: **Journal of Business Research**, V. 67, n. 8, p.1595-1600, 2013. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.jbusres.2013.10.001>>. Acesso em: 01 ago. 2016.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é meu é seu**: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo. Porto Alegre: Bookman, 2011.

BRASIL. **Lei nº 12.551**, de 15 de dezembro de 2011. Altera o art. 6º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para equiparar os efeitos jurídicos da subordinação exercida por meios telemáticos e informatizados à exercida por meios pessoais e diretos. Brasília, DF, 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112551.htm>. Acesso em: 10 nov. 2020.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 10 nov. 2020.

BRASIL. **Lei nº 13.103**, de 2 de março de 2015. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências. Brasília, DF, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13103.htm>. Acesso em 10 nov. 2020.

BRASIL. **Projeto de Lei nº 5587**, de 2016. Altera a redação dos incisos VIII e X do artigo 4º e do artigo 12 na Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012 e acrescenta o art. 12-C na mesma Lei. Altera o artigo 1º da Lei 13.103, de 02 de março de 2015. Brasília, DF,

2016. Disponível em:

<<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2088280>>. Acesso em: 10 nov. 2020.

BRASIL. Projeto de Lei de nº 28 de 2017. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF, 2017. Disponível em:

<<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>>. Acesso em: 10 nov. 2020.

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei de nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF, 2018. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm>. Acesso em: 10 nov. 2020.

BRASIL. Projeto de Lei nº 4.439 de 2019. Altera as Leis nº 8.383, de 30 dezembro de 1991, nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para estender os benefícios tributários e de mobilidade urbana vigentes em favor de taxistas aos motoristas de transporte remunerado privado individual de passageiros cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. Brasília, DF, 2019a.

Disponível em: <<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/138106>>. Acesso em: 10 nov. 2020.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Recurso Especial nº 1000123-

89.2017.502.0038. Relator Ministro Breno Medeiros. 5ª Turma. Diário Eletrônico, Brasília, 7 fev. 2020. Disponível em: <

<http://aplicacao4.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do;jsessionid=3E7568E1B0E0A83FC311062C676DDF06.vm152?conscsjt=&numeroTst=1000123&digit oTst=89&anoTst=2017&orgaoTst=5&tribunalTst=02&varaTst=0038&consulta=Consultar.>> - Acesso em: 08 set. 2022.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Conflito de Competência nº 164.544. Relator Ministro Moura Ribeiro. 2ª Seção. Diário da Justiça Eletrônico, Brasília, 4 set. 2019b.

Disponível em: <

https://processo.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ITA&sequencial=1857953&num_registro=201900799520&data=20190904&formato=PDF.> - Acesso em: 22 jun. 2022.

BRASIL. Projeto de Lei nº 1.807 de 2022. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para definir a remuneração das plataformas de intermediação de transporte remunerado individual de passageiro. Brasília, DF, 2022a. Disponível em: <

<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/153857>>. Acesso em: 01 fev. 2023.

BRASIL. Projeto de Lei nº 1.471 de 2022. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para estabelecer diretrizes de remuneração de motoristas do transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF, 2022b. Disponível em:

<<https://www.camara.leg.br/propostas-legislativas/2325768#:~:text=O%20Projeto%20de%20Lei%201471%2F22%20determina%20que%20a,superior%20ao%20valor%20hor%C3%A1rio%20do%20sal%C3%A1rio%20m%C3%ADnimo%20vigente>>. Acesso em: 01 fev. 2023.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista nº 100353-02.2017.501.0066**. Relator Ministra Maria Cristina Peduzzi. 3ª Turma. Diário Eletrônico, Brasília, 11 abr. 2022c. Disponível em: <[https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=100353&digitoTst=02&anoTst=2017&orgaoTst=5&tribunalTst=01&varaTst=0066&submit=.](https://consultaprocessual.tst.jus.br/consultaProcessual/consultaTstNumUnica.do?consulta=Consultar&conscsjt=&numeroTst=100353&digitoTst=02&anoTst=2017&orgaoTst=5&tribunalTst=01&varaTst=0066&submit=.>)> - Acesso em: 08 set. 2022.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº 100853-94.2019.501.0067**. Relatora Ministra Agra Belmonte. 8ª Turma. Diário Eletrônico, Brasília, 22 dez. 2022d. Disponível em: <[http://aplicacao4.tst.jus.br/consultaProcessual/resumoForm.do?consulta=1&numeroInt=207344&anoInt=2022&qtd_acesso=120383451.](http://aplicacao4.tst.jus.br/consultaProcessual/resumoForm.do?consulta=1&numeroInt=207344&anoInt=2022&qtd_acesso=120383451.>)> - Acesso em: 03 mar. 2023.

BRASIL. **Decreto nº 11.513, de 1º de maio de 2023**. Institui Grupo de Trabalho com a finalidade de elaborar proposta de regulamentação das atividades de prestação de serviços, transporte de bens, transporte de pessoas e outras atividades executadas por intermédio de plataformas tecnológicas. Brasília, DF, 2023. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/D11513.htm>. Acesso em: 01 fev. 2023.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 15ª ed. São Paulo-SP: LTr, 2016.

DE STEFANO, Valerio. **The rise of the “just-intime workforce”**: On-demand work, crowdwork and labour protection in the “gigeconomy”. International Labour Office, Inclusive Labour Markets, Labour Relations and Working Conditions Branch. Geneva: ILO. Conditions of work and employment series. N71, 2016.

HAN, Byung-Chul. **Psicopolítica**: neoliberalismo y nuevas técnicas de poder. Herder, 2014.

JOHN, Nicholas. **The age of sharing**. Malden, MA: Polity, 2017.

KALIL, Renan Bernardi. **Capitalismo de plataforma e direito do trabalho**: crowdwork e trabalho sob demanda por meio de aplicativos. Universidade de São Paulo Faculdade de Direito. São Paulo – SP, 2019.

LANGLEY, Paul.; LEYSHON, Andrew. **Platform capitalism**: the intermediation and capitalisation of digital economic circulation. Finance and Society, 2016.

LOBO, Von Sascha. **A uf dem Weg in die Dumpinghölle**. Der Spiegel. 2014. Disponível em: <<http://www.spiegel.de/netzwelt/netzpolitik/sascha-lobo-sharing-economy-wie-bei-uberist-plattform-kapitalismus-a-989584.html>>. Acesso em: 06 abr. 2020.

PEDIDO de vista suspende julgamento de vínculo empregatício entre motorista e a Uber. **TST**, 2022. 06 out. 2022. Disponível em: <<https://www.tst.jus.br/-/pedido-de-vista-suspende-julgamento-de-v%C3%ADnculo-%20empregat%C3%ADcio-entre-motorista-e-a-uber>>. Acesso em: 01 fev. 2023

OITAVEN, Juliana Carreiro Corbal; CARELLI, Rodrigo de Lacerda; CASAGRANDE, Cássio. **Empresas de transporte, plataformas digitais e a relação de emprego: um estudo do trabalho subordinado sob aplicativos**. Brasília: Ministério Público do Trabalho – MPT, 2018.

RUSHKOFF, Douglas. **Throwing rocks at the google bus: how growth became enemy of prosperity**. New York –NY: Penguin, 2016.

SCHOLZ, Trebor. **Digital labor: the internet as playground and factory**. New York: Routledge, 2013.

SCHOLZ, Trebor. **Cooperativismo de plataforma: contestando a economia do compartilhamento corporativa**. São Paulo: Fundação Rosa de Luxemburgo; Editora Elefante, Autonomia Literária, 2016.

SCHOLZ, Trebor. **Uberworked and underpaid: how workers are disrupting the digital economy**. Malden, MA: Polity Press, 2017.

SCHOR, Juliet. Debatendo a economia do compartilhamento. In: ZANATTA, Rafaela A. F.; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz (orgs). **Economias do compartilhamento e o direito**. Curitiba: Juruá, 2017.

SLEE, Tom. **What's yours is mine: against the sharing economy**. OR Books, 2015.

SPRAGUE, R. **Worker (mis) classification in the sharing economy: square pegs trying to fit in round holes**. A.B.A. Journal of Labor & Employment Law 53. 2015. Disponível em: <https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2606600>. Acesso em: 10 mai. 2017.