

ANÁLISE JURÍDICA DO VÍNCULO TRABALHISTA E O IMPACTO SOCIAL DO USO DE APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA NO BRASIL: O CASO UBER

Antônio Sérgio Ferreira da Costa Poli¹

Andrea Ântico Soares²

Natureza do Trabalho³

RESUMO

Com a evolução digital e os avanços tecnológicos, inúmeras áreas de atuação estão se transformando. Um exemplo claro é como vem mudando o modo das pessoas se transportarem. E neste contexto temos os aplicativos de mobilidade urbana, aqui abordado a UBER, empresa inovadora, que se utiliza da tecnologia para oferecer um transporte individual e alternativo, mais eficiente e rápido que os tradicionais. Porém, por ter um “modus operandi” inovador, tal empresa fez despertar inúmeras discussões jurídicas, como por exemplo, a relação empresa vs motorista parceiro. Seria esta, uma relação de emprego ou apenas de trabalho? Para isso, este trabalho observa os requisitos ensejadores da relação de emprego. Sendo seu objetivo geral pesquisar se realmente há um vínculo empregatício em acordo com Constituição Federal e CLT, bem como o impacto social do uso de tais aplicativos de mobilidade. O método utilizado no trabalho foi indutivo e hipotético-dedutivo. Podendo o final, constatar se alguns dos requisitos da CLT são integralmente preenchidos ou não.

Palavras-chave: Uber. Tecnologia. Motorista. Trabalho. Emprego.

ABSTRACT

With digital evolution and technological advances, countless areas of activity are changing. A clear example is how the way people transport themselves is changing. And in this context we have urban mobility applications, addressed here by UBER, an innovative company, which uses technology to offer individual and alternative transport, more efficient and faster than traditional ones. However, as it has an innovative “modus operandi”, this company has triggered numerous legal discussions, such as the relationship between company vs. partner driver. Is this an employment relationship or just a work relationship? For that, this work observes the requirements that give rise to the employment

¹ Aluno do Curso de Direito da Fundação de Ensino Eurípedes Soares da Rocha, Marília, São Paulo;

² Professora Ms/ Dra. Andrea Antico Soares do Curso de Direito da Fundação de Ensino Eurípedes Soares da Rocha, Marília, São Paulo;

³ Trabalho de Conclusão de Curso em Direito apresentado à Fundação de Ensino Eurípedes Soares da Rocha, Mantenedora do Centro universitário Eurípedes de Marília, para a obtenção do grau de bacharel em Direito.

relationship. Its general objective is to research if there really is an employment relationship in accordance with the Federal Constitution and CLT, as well as the social impact of the use of such mobility applications. The method used in the work was inductive and hypothetical-deductive. The end can be seen if some of the CLT requirements are fully met or not.

Keywords: Uber. Technology. Driver. Work. Job.

SUMÁRIO: INTRODUÇÃO, 1. TRAJETÓRIA TECNOLÓGICA, 2. PROCESSO DE APRENDIZAGEM, 3. CONSIDERAÇÕES SOBRE O MERCADO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, 4. PROCESSO DE DIFUSÃO DOS APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA, 5. RESPALDO JURÍDICO BRASILEIRO, 6. ACEITAÇÃO MUNDIAL, 7. AUMENTOS DOS CANCELAMENTO DAS CORRIDAS E INFLAÇÃO, CONCLUSÃO, REFERÊNCIAS.

INTRODUÇÃO

A Uber é um serviço privado que necessita de regulamentação como qualquer outro sistema de negócio. A partir de sua instalação no Brasil, gerou situações conflituosas com outros prestadores de serviço de transporte. À vista disso, desde o tema principal que é a mobilidade urbana e o aplicativo, discute-se as teses jurídicas, vínculo trabalhista, regulamentação, bem como sua associação com a constituição federal e os conflitos sociais que vem surtindo.

O direito não só no Brasil, como no mundo todo vive o interminável desafio de se manter atualizado perante os avanços da tecnologia e a complexidade social que apresenta. A inexistência de uma base legislativa completa e justa tem motivado inúmeros conflitos sociais, desde manifestações até agressões físicas e danos patrimoniais, visto que, na lacuna normativa, não há entendimento a qual ramo do direito se relaciona ou pertence.

Por tratar-se de um aplicativo disponível na rede mundial de computadores, e ao mesmo tempo utilizar-se de pessoas humanas para o serviço de motorista, tenciona uma parte do povo quanto ao seu uso. Este confronto ocorre rigorosamente entre transporte e internet que, na maior parte dos países em que é utilizado, tem surgido desentendimentos quanto à sua atuação e provável regulamentação.

A relação desordeira se dá entre os que atuam, utilizem ou sentem-se prejudicados pelo uso do aplicativo, bem como sobre as ações do Poder Judiciário, propensos em

solucionar a questão. Assim permeia a dúvida: A Uber e os aplicativos de mobilidade em geral possuem com o motorista parceiro, um vínculo empregatício ou uma simples parceria laboral?

As relevâncias dos estudos aqui propostos referem-se a sua contribuição para pesquisas em outras áreas do saber, claramente no direito do Trabalho e Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, a carência de estudos sobre o assunto, tal como a discussão da legislação e da jurisprudência sobre o tema.

Diante dos questionamentos apresentados o objetivo deste estudo é elucidar estas questões trabalhista entre aplicativo e motorista, afim de adquirir conhecimento específico quanto a regulamentação deste serviço no Brasil.

Foi utilizado métodos de abordagem com estudo de casos, com emprego da revisão bibliográfica e legislativa. A pesquisa é classificada como qualitativa e será abordada fazendo-se uso do método hipotético-dedutivo. Quanto aos procedimentos técnicos a pesquisa é classificada como: legislação, jurisprudência, artigos, com base em dados já analisados e publicados, e documental com material ainda não analisado, nem publicado.

Os métodos de procedimentos desenvolver-se-á com a utilização de um plano de trabalho que irá orientar, primeiramente, a cuidadosa identificação e seleção das fontes bibliográficas e documentais que serão utilizadas, tais como: estudos jurídicos existentes; legislação nacional pertinente; jurisprudência relevante. As informações foram obtidas por meio de artigos publicados em revistas especializadas, livros, textos publicados na internet, anais de congressos, dissertações e teses que tratam das relações do Direito do Trabalho.

Os dados bibliográficos e documentais foram analisados de maneira sistemática, com o auxílio do método histórico, enfatizando-se a evolução do conceito de trabalho e do Direito do Trabalho, articulando-os com dignidade humana do trabalhador, para daí tirar possíveis conclusões.

1. TRAJETÓRIA TECNOLÓGICA

Por ser algo relativamente novo, os aplicativos de mobilidade e a Uber estão passando por uma profunda transformação devido ao surgimento do serviço de transporte individual privado intermediado por tecnologia e isso está gerando dúvidas quanto sua forma de operar e como fica o vínculo entre a empresa e motorista parceiro, correndo risco de uma tardia

regulamentação, podendo fazer o serviço estar em desacordo com a Consolidação das Leis do Trabalho e a Constituição Federal.

O objetivo do presente trabalho visa esclarecer quais as políticas e métodos de serviço adotado pela plataforma Uber, bem como se ela garante algum tipo de benefício para o motorista parceiro. Também é importante identificar se há vínculo trabalhista, ou qualquer outro meio de amparo legal ao motorista.

Assim, a pesquisa tem sua relevância em tentar demonstrar para os leitores a importância da livre concorrência, bem como os benefícios e malefícios que estes aplicativos de mobilidade urbana trazem para a sociedade em geral.

2. PROCESSO DE APRENDIZAGEM

Usar aplicativos de mobilidade urbana é uma revolução não apenas no Brasil, mas no mundo todo, com o mesmo intuito, executar viagens com um custo mais acessível para o passageiro em relação aos tradicionais meios de locomoção. A intenção da pesquisa é conscientizar sobre o sistema de trabalho adotado pela empresa e como fica o vínculo empregatício com o motorista, bem como mostrar uma visão das garantias constitucionais de quem utiliza a plataforma, tanto para os motoristas parceiros, quanto passageiros e terceiros.

Os aplicativos que proporcionam a função de transporte de passageiros se classificam como empresas de tecnologia, que reúnem condutores particulares e passageiros. Fornecem uma plataforma tecnológica para que motoristas parceiros se interliguem de forma fácil e aos clientes que procuram percursos acessíveis e de confiança. Entendem que, para afrontar a dificuldade da mobilidade nos grandes centros, é necessário disponibilizar uma série cada vez mais generosa de alternativas à população. Permitem que qualquer pessoa que tenha habilitação com a devida observação Exerce Atividade Remunerada (EAR) possam ter mais oportunidades de gerar renda ao conectar-se com clientes que almejam se transportar pela cidade. Criam um incrível potencial para reduzir a necessidade de se ter um veículo, contribuindo assim para a redução dos engarrafamentos nas cidades. Assim, pode-se dizer que esses aplicativos de mobilidade particular de passageiros, como UBER, 99 Táxi e Cabify, instrumentos de estudo deste trabalho são globais nos dias de hoje.

Analisar o que faz os cidadãos se sentirem confiantes e seguros no uso dos aplicativos de mobilidade é o meio com que são tratados nas relações de consumo. A pessoa utiliza o sistema não apenas pelo preço mais em conta, mas sim por segurança e pela autonomia que

adquirem, podendo chamar um veículo quando e onde quiserem (dentro dos limites de funcionamento), sabendo exatamente quanto irá gastar ao final da viagem mesmo antes de solicitá-la. Quanto mais utilizado e divulgado, paulatinamente são ampliadas as mais diversas discussões sobre o assunto, e uma delas a qual será abordada no presente trabalho, visa esclarecer como ficam as garantias do trabalhador brasileiro que adentra na plataforma buscando uma fonte de renda.

3. CONSIDERAÇÕES SOBRE O MERCADO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Primeiramente deve-se destacar que transportar, significa mudar de um lugar para outro, independente do meio de locomoção utilizado, ou seja, conforme enfatiza Morlock *apud Lopes* (2019) o significado do transporte se dá através da junção entre ciência e matemática “com o desígnio de locomover pessoas e adequar a vida destas na sociedade em que se vive”.

Sendo assim “transporte nada mais é que a movimentação de pessoas e coisas móveis de um ponto a outro[...] através de carro, moto, ônibus...” (LOPES, 2019).

Diante da crescente necessidade de ir e vir do cidadão, e da falta de transporte público de qualidade, surgiu os táxis, porém a falta de concorrência, e a burocratização dos serviços do taxista, os preços tornaram-se cada vez menos atrativos para o consumidor. Aproveitando este nicho de mercado, e o desenvolvimento de novas tecnologias, chegou ao Brasil o aplicativo Uber.

Com aplicativo Uber é possível solicitar um serviço de transporte pelo celular, de antes de confirmar a solicitação é possível calcular o valor a ser pago no fim da corrida, para essa cobrança é considerada a quilometragem percorrida e o tempo que o passageiro ficará dentro do carro. “Essa atividade é confundida com a desempenhada pelos taxistas, que possuem legislação e regulamentação própria” (OLMOS, FAVERA, p.2).

De acordo com a nota técnica nº 39/2017 do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) a “A regulação do serviço de táxi é fundamentada na ideia de que o mercado de transporte individual de passageiros possui duas grandes falhas de mercado: as informações assimétricas e as externalidades negativas” (ESTEVES, 2015a). A primeira refere-se ao seguinte fato:

[...] os consumidores não possuem conhecimento prévio sobre o tipo e a qualidade do serviço que adquirirão, e, ainda, possuem pouca capacidade de negociar o preço da corrida”. Assim, a corrida de táxi pode ser classificada como um bem credencial, pois o passageiro só consegue dimensionar a quantidade e a qualidade do serviço após o consumo do bem (encerramento da corrida). Devido a essa assimetria de informações, o taxista poderia ter um incentivo adicional a fazer um percurso maior do que o necessário, cobrar preços abusivos ou utilizar um veículo com pouca segurança (HARDING; KANDLIKAR; GULATI, 2016).

A falha das externalidades negativas deve-se ao fato do reflexo causado no trânsito e na poluição ambiental em decorrência do transporte individual de passageiro. Conforme afirmam Harding, Kandlikar, Gulati, (2016) “a livre entrada pode ser caracterizada como exemplo de uma tragédia dos comuns: o livre acesso ao recurso (mercado de táxis) provoca um acúmulo de externalidades negativas que acaba destruindo o próprio recurso”.

O fato é que existe semelhança entre o serviço prestado pelo UBER e o serviço dos taxis, e existe a competitividade entre eles, porém o serviço do Uber é considerado privado e individual.

É sabido também que o táxi, de caráter privado, embora não demonstre elementos essenciais para adequação à natureza jurídica de serviço público, possui alguns elementos que o caracterizam como serviço de utilidade pública[...]Para este serviço, foram adotados costumes que o tornaram peculiar, como, por exemplo, a cobrança de tarifa. De fato, esse costume mundial trouxe a necessidade de se padronizar as unidades de medida, tendo em vista que a tarifa é cobrada mediante equipamento denominado taxímetro.(MOURA, SALES. 2017).

Percebe-se, portanto, que o serviço do taxi é socialmente inclusivo, mas não considerado essencial. Em caso de suspensão, o impacto nos planos de transporte é mínimo e não causa transtornos à comunidade. Tem um status adicional entre os serviços de transporte público e sua provisão não é uma função importante do governo.

O Uber surgiu com o conceito de revolucionar o mercado de transporte urbano seus idealizadores, a início objetivaram o desenvolvimento de um “aplicativo que permitisse chamar um carro de luxo” (UBER,2016). Porém este conceito foi remodelado, tornando o transporte mais acessível para as pessoas com menor poder aquisitivo. E também visando a atração de mais motoristas.

4. PROCESSO DE DIFUSÃO DOS APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA

O avanço tecnológico insere no mercado novos produtos, processos e serviços, que por muitas vezes necessita da aceitação da sociedade ao qual está sendo inserida. O aplicativo do Uber é uma destas novas tendências que facilita a vida das pessoas, que conseguem chamar um transporte pelo celular. “O serviço oferecido pela Uber é voltado para um segmento da sociedade que dá importância à conectividade e ao compartilhamento de experiências”. (MANZO, 2016, p. 18).

Com o intuito de uma nova tecnologia ser implementada, necessita-se que o valor de sua realização seja inferior do que os gastos para permanecer a “velha” tecnologia, no caso aqui, os taxis.

Outro motivo notável que atinge diretamente a taxa de difusão e o procedimento de evolução da criação original é o processo de experiência entre usuários e criadores da plataforma. Permitindo a evolução e familiaridade de habilidades e capacidades humanas ao longo da inserção e ampliação da plataforma, tornando os usuários mais confiantes no decorrer do uso.

Este tipo de tecnologia no meio econômico e social depende dessas capacidades humanas para acharem-se eficientemente estudadas. Essas capacidades não são obtidas do dia para a noite, mas sim pelo processo de aprendizado lento e gradual, no qual é influenciado por alguns fatores, bem como a obscuridade dos novos métodos já existentes.

Além da experiência adquirida ao longo do tempo pelos criadores da inovação, também existe o aprendizado de forma tácita, isto é, quando os usuários aprendem algo sem um manual ou referência, descobrem as funcionalidades na prática. O desempenho do aplicativo por si só possibilita a correção e desenvolvimento de novas melhorias. Praticamente quem utiliza a plataforma algumas vezes, já manuseia com destreza o aplicativo. Ou seja, se aprende por meio de repetição, trazendo ao usuário mais agilidade e praticidade na hora de executar uma tarefa, logo, se tem mais confiança com as suas funcionalidades.

Constata-se, portanto, que após o lançamento do aplicativo originário, é essencial passar por um processo de melhorias e aceitação pelos usuários, afinal, sem eles, a plataforma não se tornaria o que é hoje em dia. Uma vez que possibilita não apenas a evolução da invenção, mas também busca uma efetivação econômica.

Mas, mesmo que uma invenção ou tecnologia seja aceita pela sociedade e seja viável economicamente, a introdução dessa novidade traz contigo a possibilidade de modificar as relações entre consumidor e produtor que já existiam, fazendo com que os usuários não

utilizem mais as tecnologias antigas, buscando algo mais rápido e prático. Assim como aconteceu entre os aplicativos de mobilidade urbana e os tradicionais taxis.

Nesta perspectiva, fica claro que as taxas de propagação de um novo mecanismo tecnológico serão diretamente afetadas pelas decisões dos governantes, ou dos sistemas sociais em aceitar ou não a ferramenta inovadora. Em caso de não aprovação, novas leis podem ser criadas para limitar o uso desses aplicativos, o que poderia atrasar ou até mesmo restringir totalmente seu uso.

As instituições são capazes de impossibilitar parcial ou completamente a difusão de novas tecnologias, contudo, percebe-se que o caso Uber ficou tão popular que mesmo o governo tem encontrado contratempos para regulamentar sua utilização. A chave do sucesso das empresas de transporte individual urbano são os seus consumidores, que, tendo um amparo por parte do governo e os usuários fieis, se torna cada vez mais destacadas no mercado.

5. RESPALDO JURÍDICO BRASILEIRO

Tendo em vista o paradigma quebrado pela plataforma Uber, reunindo a qualidade na prestação de serviços e um preço mais acessível do que os regulados pelo Estado, o que antes não tinha concorrentes, é certamente, a melhor oferta de transporte para a população em relação aos tradicionais taxis, os quais entendem ser um aplicativo que concorre diretamente com suas atividades.

Em tais circunstâncias, na sociedade da escassez, o processo de modernização encontra-se e consuma-se sob a pretensão de abrir com as chaves do desenvolvimento científico-tecnológico os portões que levam às recônditas fontes da riqueza social. (BECK, 2011, p.24).

Com todo o exposto, percebe-se que a plataforma Uber favorece a livre concorrência de um ponto de vista inovador, até então pouco explorado pela sociedade, que esta em fase de constante transformação rumo à quarta revolução industrial, a qual é marcada pela presença de novas tecnologias em desenvolvimento, que com a velocidade de transformação extinguiu profissões de hoje, mas em contra partida, surgirão novas ocupações até então inexistentes.

A livre concorrência figura entre os princípios inscritos na vigente Constituição brasileira (artigo 170, inciso IV), sendo benéfica para a economia e para o consumidor. No âmbito econômico, o transporte de passageiros nos limites de uma localidade implica a questão conhecida como assimetria de informação: os passageiros desconhecem os trajetos ideais, enquanto que os motoristas não possuem informações sobre seus clientes. (RODAS, 2015).

Assim, percebe-se o claro embate entre os princípios que regem a Consolidação das Leis Trabalhistas. Logo, antes de aprofundar na análise dos requisitos da relação de emprego, observemos o disposto no artigo 3ª da CLT:

“Art. 3º - Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário”.

Como se extrai do dispositivo acima, são requisitos para a relação de emprego:

A “pessoa física”, ou seja, que o trabalho seja exercido por ser humano, haja vista o trabalho centrar-se em obrigação de fazer pessoal.

A “pessoalidade”, isto é, que o trabalho seja realizado pelo próprio trabalhador, dando um caráter de infungibilidade à atividade desenvolvida pelo mesmo, não podendo este, em momento algum, fazer substituir-se por outra pessoa no mesmo vínculo de emprego.

A “habitualidade”, qual seja, a ideia de permanência, também conhecida como “não eventualidade”, caracterizada pela regularidade na prestação de serviços.

A “subordinação”, assinalada pelo dever de respeito e submissão às diretrizes do empregador. Inclusive, como leciona Nascimento (NASCIMENTO, 2010, p.210) a subordinação se dá no fato de o trabalhador utilizar sua força de trabalho a fim de favorecer o tomador de serviços. Isto é, direcionando seu esforço ao submetimento dos critérios de direção do empregador.

A “onerosidade”, que se perfaz na reciprocidade das prestações entre o trabalhador e empregador. Enquanto aquele que presta sua força humana na realização da obra, este por sua vez, lhe remunera com valores em pecúnia e ou em in natura.

Sintetizando tais pressupostos, temos as palavras de Delgado (2011, p.279), in verbis:

Os elementos fático-jurídicos componentes da relação de emprego são cinco: A) prestação de trabalho por pessoa física a um tomador qualquer; B) prestação efetuada com personalidade pelo trabalhador; C) também efetuada com não eventualidade; D) efetuada ainda sob subordinação ao tomador dos serviços; e) prestação de trabalho efetuada com onerosidade. (DELGADO, 2011, p. 279).

E como se pode observar, os requisitos devem ser preenchidos cumulativamente. Diante disso, a falta de implemento de um ou outro, ou a implementação parcial, leva a entender a não caracterização da relação de emprego com base na CLT.

Logo, percebe-se que o sistema utilizado pela Uber, não preenche todos esses requisitos, com isso, resta o conflito e a dúvida na população sobre a legalidade da plataforma.

6. ACEITAÇÃO MUNDIAL

Esse é um tema não só presente no Brasil, mas ao redor do mundo onde se tem o funcionamento do aplicativo. Em alguns lugares como Déli na Índia e Quebec no Canadá proibiram o aplicativo por ser considerado ilegal. Já na União Europeia a ideia estratégica é investir em sistemas tecnológicos em favor da sociedade em geral.

Dentre os mercados internacionais de primeiro mundo, como América do Norte e Europa que possuem uma excelente infraestrutura de telecomunicações, proporcionou a implementação do aplicativo de forma tranquila e gradual. A excelente qualidade de serviço prestado pela plataforma, bem como a facilidade no manuseio fez com que a empresa Uber se tornasse referência no mercado internacional. Tanto que pelo seu crescimento exponencial chamou a atenção de novos usuários, e deixou os taxistas descontentes nas localidades onde o aplicativo foi implantado.

No México, por exemplo, a agência regulamentadora local (Comisión Federal de Competencia Económica), deu seu parecer favorável ao uso de aplicativos de mobilidade urbana, pois reconheceu que estes aplicativos do ponto de vista do usuário e concorrência, proporcionam mais benefícios econômicos do que prejuízo, chegando a manifestar indicações às autoridades políticas locais aconselhando que nenhuma medida a fim de proibir ou inibir o uso de tais plataformas (CADE, 2015).

Logo, em outros países a atuação da plataforma foi decidida pelos tribunais locais, em Portugal, o tribunal de Lisboa proferiu uma decisão considerando o aplicativo ilegal. Em Madri na Espanha, foi determinado por um magistrado que fosse cessado suas operações na cidade.

O debate em torno do aplicativo Uber se baseia na ideia de se realmente há necessidade de regulamentar esse tipo de serviço e se a potencial interferência das

instituições pode afetar a comunidade e o modelo de negócios proposto pelo desenvolvedor do software.

O influxo do sistema Uber nos mercados globais criou uma série de questões polêmicas, envolvendo motoristas de táxi, governos locais, agências regulatórias e empresas de desenvolvimento de software. Os motoristas insatisfeitos com o aplicativo em suas cidades afirmam que o uso do sistema cria concorrência desleal, pois os motoristas de táxi têm que fazer vestibular e ter todos os tipos de despesas para poderem realizar trabalhos de direção autorizados, e os motoristas cadastrados da Uber não o fizeram tem que passar por todo o processo de gestão para operar como motoristas independentes.

7. AUMENTO DOS CANCELAMENTOS DAS CORRIDAS E INFLAÇÃO

Em 2020 a pandemia já havia prejudicado muito a renda dos motoristas já que as pessoas deixaram de circular pelas cidades, já em 2021 outro problema surgiu, o preço dos combustíveis. Só neste ano o valor da gasolina foi reajustado nove vezes com um aumento de mais de 50%, e em algumas cidades do Brasil o litro da gasolina chegou a R\$7,00 (sete reais), isso explica o aumento dos cancelamentos na Uber e demais aplicativos.

Muitos motoristas alegam que o trajeto que eles fazem de onde estão até o local que o passageiro está, é arriscado por eles mesmos e por isso a maioria dos motoristas está analisando milimetricamente cada pedido de corrida para valer realmente a pena.

Um breve exemplo, se o motorista está a 10 km do local do passageiro, ele vai fazer todo esse trajeto e vai receber só tarifa mínima do aplicativo, que é de R\$5,25 (cinco reais e vinte e cinco centavos), o que não vale a pena, e pra tentar amenizar esse problema os aplicativos aumentaram o repasse do valor das viagens dado aos motoristas, na Uber esse reajuste chegou até 35% (trinta e cinco por cento), enquanto na 99 varia de 10% (dez por cento) a 25% (vinte e cinco por cento). Só que mesmo assim, os motoristas alegam que esses repasses são insuficientes para equilibrar a renda.

Logo, também temos a problema da inflação. A expectativa é de que ela chegar até 8,5% (oito e meio por cento) no final de 2021, só que no caso da Uber, esse reajuste não vale para todas as corridas, e o motorista depende do local do passageiro em cima do horário e do tipo de corrida, com isso muitos motoristas deixaram os aplicativos.

A Uber e 99 não divulgam esses números, mas Segundo Associação Brasileira de Locação de Automóveis, cerca de 30.000 (trinta mil) veículos alugados por motoristas de

aplicativos foram devolvidos para as locadoras entre junho e setembro de 2021, só que esses cancelamentos abusivos também prejudicam os passageiros, e de olho nisso, a Uber emitiu uma nota falando que os cancelamentos em excesso configura um mau uso da plataforma, e por isso, alguns motoristas poderiam ser banidos, e foi o que aconteceu em setembro deste ano, a Uber anunciou que 1.600 (mil e seiscentos) motoristas e entregadores foram banidos da plataforma por abusarem do recurso de cancelamento.

A Uber também reconhece que os motoristas são profissionais independente, tendo direito de cancelar viagens quando julgarem necessário, porém na visão da Empresa, utilizar o recurso do cancelamento de viagens de forma abusiva é diferente da liberdade de recusar solicitações.

Esses problemas dos aplicativos coloca um em dúvida se o modelo de negócios da Uber e da 99 é realmente vantajoso, porque até hoje essas empresas não tem lucro. No primeiro semestre de 2021, a Uber teve uma receita de 1,7 bilhões de dólares, porem os gastos com operação, pagamento de juros, marketing, pesquisa, desenvolvimento e outros, deram um prejuízo de 2,7 bilhões de dólares pra empresa, situação essa que não é um bom indicativo.

CONCLUSÃO

O presente trabalho se propôs a analisar a caracterização ou não do vínculo de emprego entre a empresa Uber e o motorista parceiro, verificando para tanto, a realidade do labor, bem como, o impacto social do uso de aplicativos de mobilidade urbana nos dias atuais.

Com relação ao vínculo de emprego, constatou-se que a exceção dos requisitos da Pessoa Física, Pessoalidade e Onerosidade, o da Habitualidade depende do trabalhador, transferindo o risco do negócio ao mesmo, logo descaracterizando a empresa como empregadora, e de quebra, limitando o preenchimento do requisito da subordinação, tendo este por parcialmente implementado.

Tal constatação foi reforçada pela decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região colacionada, onde o julgador decidiu pela não caracterização do vínculo de emprego justamente pela liberdade do trabalhador em definir o modo de trabalho e a periodicidade, levando-nos à conclusão de que a relação entre a Uber e o motorista parceiro não se configura relação de emprego nos padrões adotados pela CLT.

Percebe-se, neste estudo, que o sucesso da inovação depende da superação de diversos tipos de obstáculos: técnicos, financeiros e socioinstitucionais. O sistema social e as

instituições legais, governamentais e econômicas têm um impacto direto na difusão da tecnologia.

A respeito do impacto social causado por essa nova modalidade de transporte, ainda pode-se considerar algo recente no mundo, mas em uma perspectiva em prol da sociedade em geral, a qualidade dos serviços dessas plataformas de tecnologia facilitam o dia a dia das pessoas e ao mesmo tempo trazem mais autonomia, segurança e preço justo, pois qualquer um com celular pode cotar o preço de uma viagem e assim solicitar um veículo. Embora um taxi ainda ser uma opção, um ponto importante é o controle de qualidade oferecido pelas plataformas, a possibilidade de avaliação de um motorista e corrida é sempre benéfica para os demais utilizadores e para futuras melhorias. Enquanto quem utiliza as plataformas já tem o costume de avaliar o serviço logo após a corrida em seu celular, já quem utiliza taxi raramente qualifica o serviço.

Nos diversos países onde o Uber foi lançado, houve um debate acalorado, envolvendo interesses socioeconômicos entre consumidores, motoristas de táxi, prefeituras, agências regulatórias e policiais. Consumidores no exterior têm abraçado a tecnologia, que traz a promessa de conveniência, eficiência e economia. Em algumas áreas, os consumidores rejeitaram o aplicativo por motivos culturais e sentem que o Uber está prejudicando as empresas e motoristas locais. Órgãos reguladores que trataram do assunto, como o Cade, a Federal Trade Commission e a autoridade antitruste mexicana, deram uma opinião positiva sobre o lançamento do Uber no mercado, dizendo que a medida beneficiará os consumidores ao reavivar a concorrência.

Entretanto a desavença entre taxistas e motorista de aplicativo continuará restando prejuízos aos passageiros, que de certo modo se encontram no meio desse conflito. A grande dificuldade do direito nas civilizações complexas é compreender e conduzir esse progresso tecnológico ou alcançar respostas jurisdicionais rápidas e eficientes para entender e aplicar os instrumentos às leis e princípios presentes no direito.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A constitucionalidade da Uber: um estudo multidisciplinar no ordenamento jurídico.
Disponível em: <https://monografias.brasilecola.uol.com.br/direito/a-constitucionalidade-uber-um-estudo-multidisciplinar-no-ordenamento-juridico.htm> . Acesso em 21 Mai. 2020.

BECK, U. Sociedade de Risco. Tradução de Sebastião Nascimento. 2.ed. São Paulo: Ed. 34, 2011.

BEKKEN, J. T.; LONGVA, F. Impact of Taxi Market Regulation: an international comparison. TØI Report. v. 658, n. 1, p. 4–99, 2003.

BRASIL. LEI Nº 12.468, de 26 de agosto de 2011. Ementa. Dispõe sobre a proteção de dados pessoais e altera a Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014 (Marco Civil da Internet). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13709.htm . Acesso em: 21 Mai. 2020.

BRASIL. LEI Nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Ementa. 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. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm . Acesso em: 22 Mai. 2020.

BRASIL. LEI Nº 13.640, de 26 de março de 2018. Ementa. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm>. Acesso em: 22 Mai. 2020.

BRASIL. LEI Nº 13.709, de agosto de 2018. Ementa. Dispõe sobre a proteção de dados pessoais e altera a Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014 (Marco Civil da Internet). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13709.htm>. Acesso em: 22 Mai. 2020.

CADE. Uber: O Mercado de Transporte Individual de Passageiros. Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano. Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), 01 Setembro 2015. Disponível em: Acesso em: 24 Ago. 2021.

CANOTILHO, J.J.G. Parecer: A actividade económica privada de transporte individual de passageiros, na sua modalidade privada, e o “sistema Uber”. Coimbra, 26 out. 2015. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf>>. Acesso em: 20 Mai. 2020.

DELGADO, Maurício Godinho. Curso de direito do trabalho, 10ª. ed. São Paulo: LTr, 2011.

ESTEVES. L. A. O Mercado de Transporte Individual de Passageiros: Regulação. Externalidades e Equilíbrio Urbano. Documento de Trabalho do Departamento de Estudos Econômicos do CADE, v. 1, n. 1, p. 5–49. 2015a.

ESTEVES. L. A. Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de táxi porta-a-porta. Documento de Trabalho do Departamento de Estudos Econômicos do CADE, v. 1, n. 3, p. 5–26, 2015b.

FARIAS. F. M. V. Avaliação da Percepção de Qualidade da Prestação dos Serviços de Transporte Individual de Passageiros do Distrito Federal: Táxi e Uber. Universidade de Brasília - Dissertação de Mestrado em Transportes. 2016.

HARDING, S.; KANDLIKAR, M.; GULATI, S. Taxi apps, regulation, and the market for taxi journeys. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, v. 88, n. 4, p. 15–25. 2016.

LOPES, F.F.B.S. O enquadramento jurídico do transporte privado individual de passageiros.

MARTINS, Sergio Pinto. *Direito do Trabalho*, 27ª. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

MINAS GERAIS. Tribunal Regional do Trabalho. Recurso Ordinário. TRT-RO PJe: 0010774-87.2017.5.03.0001. Relator: Convocada Sabrina de Faria F.Leao. Belo Horizonte/Minas Gerais. Disponibilização: 19/12/2017. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/155050500/processo-n-0010774-8720175030001-do-trt-3>>. Acesso em 21 Mai. 2020.

MISUGI, G. FREITAS, C.O.A. EFING, A.C. Releitura da privacidade diante das novas tecnologias: realidade aumentada, reconhecimento facial e internet das coisas / Guilherme Misugi, Cinthia Obladen de Almeida Freitas, Antônio Carlos Efing. – *Revista Jurídica Cesumar*: maio/ago de 2016, v. 16, n. 2, p. 427-453.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. *Curso de direito do trabalho*, 25ª. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

OFICIAL. Uber. Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Jurídico da Uber. Disponível em: <<https://www.uber.com/legal/pt-br/>>. Acesso em 21 Jan. 2020.

RODAS, J.G. A Uber, minimamente regulamentado, favorece a livre concorrência. *Consultor Jurídico*, [São Paulo], 15 out. 2015. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/2015-out-15/olhar-economico-uber-minimamente-regulamentado-favorece-livre-concorrencia>>. Acesso em: 20 Mai. 2020.

SARMENTO, D. Ordem constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o “caso Uber”. Rio de Janeiro, [s.n], 10 jul. 2015. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 20 Mai. 2020.

SCHWAB, K. *A quarta revolução industrial* / Klaus Schwab; tradução Daniel Moreira Miranda. – São Paulo: Edipro, 2016.

SCHWAB, K. *Aplicando a quarta revolução industrial* / Klaus Schwab, Nicholas Davis; prefácios de Satya Nadella, João Dória; tradução Daniel Moreira Miranda. – São Paulo: Edipro, 2018.

SHREIBER, C. The Economic Reasons for Price and Entry Regulation of Taxicabs. *Journal of Transport and Economics and Policy*, v. 9, n. 3, p. 268–279, 1975.

The \$10 billion club: Meet the 8 most valuable startups in the US. Disponível em: <https://www.businessinsider.com/most-valuable-us-startups-2016-12> . Acesso em 21 Mai. 2020.