

**12ª VARA DO TRABALHO DE BELO HORIZONTE**  
**SENTENÇA DO PROCESSO Nº. 0010044-43.2017.5.03.0012**

**RECLAMANTE: CHARLES SOARES FIGUEIREDO.**

**RECLAMADO: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.**

**I – RELATÓRIO**

Charles ajuizou reclamação trabalhista em face de Uber Tecnologia pretendendo vínculo de emprego. Juntou documentos e atribuiu à causa o valor de R\$ 100.000,00.

O reclamado, devidamente notificado, apresentou defesa escrita, instruída com documentos, na qual arguiu preliminares e contestou articuladamente os pedidos, pugnando pela improcedência das pretensões.

Foram produzidas prova documental e oral. Sem outras provas a serem produzidas, encerrei a instrução processual.

Razões finais remissivas.

Propostas conciliatórias rejeitadas.

É o relatório. DECIDO.

**II – FUNDAMENTAÇÃO**

**DA INCOMPETÊNCIA EM RAZÃO DA MATÉRIA**

Tratando-se de causa cujo pedido e as causas de pedir narram a existência de um vínculo de emprego, e sendo o substrato da demanda uma relação contratual, entendo que competente para o processamento e julgamento dela é a Justiça do Trabalho, razão pela qual, rejeito a preliminar.

**DA INÉPCIA DA INICIAL.**

A inicial, muito bem elaborada, atendeu o requisito do art. 840, § 1º, da CLT, que é narrar e pedir, não contendo os vícios listados pelo reclamado, tanto que permitiu-lhe a apresentar vasta defesa sobre cada um dos fatos da causa.

Não houve omissões, e todos os fatos foram bem expostos, razões pelas quais, rejeito a preliminar.

### **QUESTÃO DE ORDEM. PEDIDO INDIRETO. INTERPRETAÇÃO DAS NORMAS JURÍDICAS. “UPGRADE”**

Requer o reclamante em sua narrativa, de forma indireta, que eu faça um *upgrade* das normas jurídicas, a fim de adequá-las ao tempo presente.

Analisando o requerimento, e com o maior respeito pelos entendimentos em contrário, resolvo rejeitar a pretensão.

Sobre normas jurídicas, e sob pena de violação frontal do art. 2º, da Constituição Federal (separação de Poderes), somente ao Poder Legislativo compete criar, atualizar ou extinguir normas jurídicas. Ao Judiciário cabe, apenas e tão somente, aplicá-las, interpretando-as quando a literalidade não seja evidente.

Quando uma norma jurídica, seja por que fundamento for, não se adequar aos regramentos constitucionais presentes, existe uma técnica bem definida para o Juiz deixar de empregá-la, sendo única essa técnica, por todos conhecida como declaração incidental de inconstitucionalidade.

Ainda, quando a Sociedade assiste a atuação do Poder Judiciário, espera vê-lo agir com isenção de ânimos e, no meu caso, como Julgador, sinto profunda incapacidade de atender o pedido de *up grade* sem macular a minha maneira isenta de decidir as causas.

Isso porque, como as normas jurídicas trabalhistas, em geral, geram efeitos para as duas partes da relação de emprego (são bilaterais), se eu realizar o *up grade* pretendido, eu poderia modernizá-la tanto em favor do reclamante, quanto, em favor do reclamado, hipótese em que o próprio requerente não ficaria satisfeito com o resultado do que pediu.

Por esses fundamentos, indefiro o pedido indireto, aplicando as normas jurídicas tais quais se encontram no ordenamento. Caso não exista previsão legal, entenderei que a atividade é de livre regulação entre as partes.

### **QUESTÃO DE ORDEM: O PARTICULAR NÃO É A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

Aprendizados escolares de Direito Privado e de Direito Administrativo, cotejados, nos ensinam que é a Administração Pública quem só pode fazer aquilo que a lei autorizar, e o particular, por sua vez, pode fazer tudo aquilo que a lei não vede.

Restringir, sem previsão legal, forma de operação empresária, com caráter de solução de tecnologia da informação, inerente ao Século XXI, sem que essa atividade em si tenha qualquer tipo de vedação legal, é ferir os princípios acima mencionados.

Como no Brasil não há lei que regule o uso de tecnologias da informação para ligar/lincar motoristas e seus passageiros, nem essa atividade foi vedada em qualquer norma jurídica, a CLT, e tão somente ela, da forma como está escrita, poderá ser a fonte normativa para a solução da lide, sob pena de violação do princípio da legalidade (art. 5º, *caput*, da CF/88, segundo o qual ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer algo, senão em virtude de lei).

### **DA ANÁLISE DO VÍNCULO DE EMPREGO CONFORME OS ARTIGOS 2º E 3º DA CLT**

Em virtude do que analisei nos capítulos anteriores desta sentença, e para entregar uma prestação jurisdicional segura, analisarei os pedidos de direitos trabalhistas do reclamante conforme as disposições dos artigos 2º e 3º, da CLT, dos quais surgiram os elementos (ou requisitos, conforme cada doutrinador) para a caracterização da relação de emprego.

### **DA PESSOALIDADE. AUSÊNCIA**

Em breves linhas, a pessoalidade é o elemento da relação de emprego pelo qual uma pessoa, e apenas ela, poderia ser o prestador dos serviços, o executor das tarefas perante o seu empregador.

Informação importante, que foi omitida pelo reclamante na narração dos fatos junto a petição inicial (não podendo precisar se propositalmente), é que ele começou sua relação jurídica com o reclamado sem o elemento jurídico pessoalidade pois, conforme ele mesmo confessou na instrução, estava desempregado e um amigo de nome Fernando o convidou para dirigir para ele no UBER, em troca de um salário mínimo mensal, o que foi prontamente aceito.

Preclusa a prova documental, conforme art. 845 da CLT.

**DEPOIMENTO PESSOAL DA RECLAMANTE:** "que conheceu o Uber por meio de um amigo, que estava dirigindo pela Plataforma; que antes disso o depoente já era motorista de carro pequeno para uma empresa, supervisionando uma equipe, que transportava; que o contato com o Uber iniciou com o depoente dirigindo Uber por esse amigo, de nome Fernando; que o Sr. Fernando propos ao autor que dirigisse para ele, em troca de um salário mínimo, que Fernando pagaria por mês ao depoente; que nessa época o depoente estava desempregado; que para dirigir para Fernando, mesmo o depoente ainda não tendo ingressado no Uber, teve que ir no escritório da empresa no Padre Eustáquio, entregar documentos, inclusive atestado, de bons antecedentes, e participar de uma reunião na qual era explicado o que era o Uber funcionava; que terminada esta reunião, e ouvidos os termos da Plataforma, o depoente não foi obrigado a nela permanecer, e nem a concordar forçadamente com seus termos; que nessa reunião recebeu

Quando uma pessoa pode indicar outra(s) pessoa(s) para dirigir "por/para ela" no reclamado, e sendo essa afirmação fruto de confissão, entendo que surge prova robusta da ausência da pessoalidade.

Aliás, colhendo prova oral no processo 0010497-38.2017.5.03.0012, no dia 19/05/2017, identifiquei uma figura até então por mim desconhecida, mas que já é a segunda vez que surge em processos que me competem julgar, e que em ambos os feitos foi omitida nas petições iniciais. Falo da figura do INVESTIDOR.

Segundo confessou o reclamante daquele feito, Sr. Marcelo Sena de Oliveira, ele não dirigia para o reclamado, mas para o INVESTIDOR Gustavo, que tinha ele (reclamante) e mais outras pessoas dirigindo para referido INVESTIDOR. Nos presentes autos, o INVESTIDOR era Fernando.



ou seguro de veículo; que o depoente só cancelou os chamados quando era caso de área de risco; que o depoente ficou 11 meses na plataforma; que os cancelamentos começaram depois que o depoente foi para o UBER BLACK; que, na verdade, o depoente não trabalhava para a UBER, trabalhava para o que chamam de "INVESTIDOR" explicando que é o caso de uma pessoa, que ela sim trabalha para a UBER, credenciada na UBER, e essa pessoa chama diversas outras para prestar serviços para ela, e no caso específico do depoente, esse investidor chamava Gustavo; que Gustavo era o dono do carro; que Gustavo, além do depoente, tinha outros motoristas; que dos pagamentos das corridas que o depoente fazia na plataforma, o depoente tirava R\$600,00 por semana para pagar Gustavo; que sendo vinculado ao investidor Gustavo, as despesas do carro que o depoente dirigia eram todas pagas por Gustavo; que incidentes na condução, ou danos ao veículo não eram questionados pelo UBER, eram cobrados por Gustavo; que não conhece contrato no qual nada é feito a

Trata-se de realidade exatamente oposta ao conceito da pessoalidade, seja o contido na CLT, seja aquele emergente das diversas doutrinas a respeito, pois em ambos os processos vi que o reclamado não se importa e não exige a pessoalidade, não sendo afeto a ele controlar se uma pessoa irá dirigir, ela própria, ou pela contratação de diversos terceiros.

É muito importante não confundir a tomada de cuidados mínimos do reclamado quanto a quem irá dirigir na plataforma (como possuir CNH - válida e não vencida, não possuir antecedentes criminais, ter smartphone para “rodar” a aplicação), com a exigência de que uma pessoa, e apenas ela, possa prestar os serviços.

Referida situação de ausência do elemento pessoalidade ficou demonstrada nos autos, pois como confessou o reclamante, ele iniciou no reclamado dirigindo para Fernando, que por sua vez era o “dono da placa” no reclamado no Uber Black (mesmo caso do citado INVESTIDOR Gustavo), em troca de um salário mínimo.

Logo, concluo que a pessoalidade não foi elemento exigido do reclamante na relação que manteve com o reclamado e não se fez provada pelo reclamante.

## **DA ONEROSIDADE – AUSÊNCIA DELA SOB A ÓTICA DA CLT**

Diz o art. 2º, da CLT, que empregador é a pessoa física ou jurídica que admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviços. (destaquei).

E o que vem a ser, conceitualmente, assalarar? Em breves linhas, seria a regra de negócio na qual alguém, quando contratado, tem um retorno financeiro prometido pelo contratante, depois de certo tempo ou depois de ocorridas certas hipóteses geradoras do direito ao pagamento.

O Direito do Trabalho veda a transferência, para o empregado, dos riscos do negócio, razão pela qual, vencida a periodicidade pactuada, o salário fica prontamente exigível.

Identifiquei na instrução que, na regra de negócio do reclamado, não existe promessa alguma de pagamento, nem expectativa de ganho. Na verdade, o Uber é uma plataforma de tecnologia da informação, que linkando passageiros e motoristas, estabelece formas de calcular o quanto o passageiro pagará pela corrida (tal qual acontece com os taxímetros), as formas de pagamentos que poderão ser utilizadas (dinheiro, cartão, bônus, etc.), coletando do passageiro a quantia e repassando ao motorista a parte que lhe é devida.

Não há onerosidade, segundo a CLT, na relação reclamante x reclamado e, a prova disso, é que inicialmente, o reclamante, não importando quanto tempo dirigisse, recebia apenas um salário mínimo de Fernando.

**DEPOIMENTO PESSOAL DA RECLAMANTE:** "que conheceu o Uber por meio de um amigo, que estava dirigindo pela Plataforma; que antes disso o depoente já era motorista de carro pequeno para uma empresa, supervisionando uma equipe, que transportava; que o contato com o Uber iniciou com o depoente dirigindo Uber por esse amigo, de nome Fernando; que o Sr. Fernando propôs ao autor que dirigisse para ele, em troca de um salário mínimo, que Fernando pagaria por mês ao depoente; que nessa época o depoente estava desempregado; que para dirigir para Fernando, mesmo o depoente ainda não tendo ingressado no Uber, teve que ir no escritório da empresa no Padre Eustáquio, entregar documentos, inclusive atestados de bons antecedentes, e participar de uma reunião na qual era explicado o que era o Uber funcionava; que terminada esta reunião, e ouvidos os termos da Plataforma, o depoente

Nesse caso, quando trabalhou para Fernando, certamente existiu a onerosidade celetista pois, vencido o mês, Fernando deveria pagar ao reclamante um salário mínimo, independente do quanto tivesse faturado no período.

Mas, no caso do reclamado, não houve promessa alguma de pagamento, nem de padrão remuneratório mensal, nem de valor, média ou qualquer conceito que se aproxime do celetista, razão pela qual entendo não caracterizada a onerosidade da CLT.

## **DA NÃO EVENTUALIDADE. AUSÊNCIA**

Não eventualidade seria, mais uma vez em singelas linhas, a forma de contratar pela qual o empregado se obriga a aguardar ou executar ordens do seu empregador, com certa regularidade temporal (uma vez por semana, uma vez por mês, todos os dias da semana, apenas nos finais de semana, etc.).

Segundo confessou o reclamante, ele ainda permanecia na plataforma do reclamado na data da audiência (março/2017), mesmo fazendo dois ou três meses que nela não ingressava:

manutenção, infrações de trânsito e seguro eram arcados pelo autor; que no caso do depoente, apenas ele dirigia o próprio veículo; que se o depoente decidisse que naquele dia não iria dirigir, ele não se logava na Plataforma, e não era punido por isso; que na vez em que ficou mais tempo sem logar, foi quando mandaram ao depoente a mensagem "faça uma viagem ou sua conta será desativada"; que tem uns dois ou três meses que o depoente não entra na Plataforma; que na reunião inicial foi esclarecido que os 20% seriam para o custeio das operações do Serviço que passavam para a gente, e por isso ressaltavam que não podiam entregar cartão; que o usuário do veículo é quem avalia como foi a viagem conduzida pelo depoente; que o depoente não atendeu outros aplicativos, não existiam outros aplicativos, agora é que surgiram; que desde semana passada conseguiu serviço esporádico como motorista em uma outra empresa; que perguntado se tinha que prestar contas do trabalho ou do dia para o Uber, respondeu que "a gente não tem que prestar contas, não tem contato com o Uber"; que no caso de não estar com a roupa correta, é o próprio cliente quem denuncia quando faz a avaliação da viagem; que nesse caso o Uber já corta a pessoa por um período direto, o motorista não é ouvido; que o depoente fez entrevista quando começou na Uber, entrevista feita por Michelle; que perguntado se o depoente foi entrevistado individualmente, respondeu que Michelle questionou coletivamente os motoristas

Confessou ele, ainda, que dirigia no aplicativo quando quisesse, na hora que quisesse e nos dias que quisesse, ficando evidente a ausência de períodos ou regularidades.

Não provada a não eventualidade, e confessa a autonomia no período em que prestaria serviços, impossível a materialização da não eventualidade.

### **DA SUBORDINAÇÃO JURÍDICA. AUSÊNCIA, INCLUSIVE SOB A ÓTICA DA SUBORDINAÇÃO ESTRUTURAL**

Novamente recorrendo-me às disposições dos arts. 2º e 3º, da CLT, para manter o compromisso com a legalidade (art. 5º, *caput*, da CF/88), seria empregador aquele que dirige a prestação de serviços e, seria empregado aquela pessoa que se compromete a cumprir as determinações do empregador.

O empregador é quem detém os diversos poderes para a gestão da empresa e do empreendimento, dentre eles o de direção e o disciplinar.

Conforme confessou o reclamante, o reclamado não exercia poderes de direção, disciplinar, ou qualquer outro legalmente previsto e inerente ao empregador, pois declarou ele no depoimento pessoal que poderia fazer 10h de serviços em um único dia, escolher ir ao cinema de tarde, desligando-se do aplicativo e religando posteriormente, decidir, ele próprio, se já ganhou o suficiente no dia e assim desligar-se da plataforma e deixar de atender corridas, fazendo outras tarefas particulares.

Respeitosamente, até mesmo a volátil teoria da subordinação estrutural, que permite ao julgador um elevadíssimo grau de subjetividade na sua aplicação aos casos concretos, dando-lhe uma ampla capacidade de fixar quais atividades estariam, ou não, vinculadas na estrutura da atividade econômica do empregador, não se enquadra no caso dos autos, em virtude da total autonomia, no mais amplo sentido, que o reclamante tinha para fazer uso da plataforma do reclamado.

Confessou ele que trabalhava os dias que queria, ele próprio escolhia os períodos do dia que iria dirigir, as pausas que iria fazer, o tempo de intervalo (conceito emprestado da CLT) que faria, as regiões da cidade nas quais receberia chamadas dos passageiros, a ausência de ordem para que dirigisse nessa ou naquela região e até mesmo a ausência de punição se recebesse mensagem indicando qual área da cidade estava com maior demanda de passageiros em dado momento do dia ou da noite:

e exclusão; que tinha que dirigir um mínimo de 10h pela Plataforma, semanais; que, se quisesse fazer as 10h em um dia só, poderia fazer; que por mensagem de celular e por email o Uber indicava para a gente um local onde havia uma maior demanda, do tipo "coloque seu terno, guarda-chuva e carro limpo, água e bala e vá para tal região"; que essa menção tinha caráter indicativo, inclusive o depoente poderia continuar atendendo na região que estava; que não havia punição se permanecesse na região que estava; que na reunião inicial, já sabia que todo carro tinha que ter água, bala e guarda-chuvas e o motorista, terno e gravata; que o depoente era quem escolhia a hora que se logava no aplicativo para receber chamadas; que se o depoente quisesse ir ao cinema de tarde, podia se desligar do aplicativo, assistir seu filme e depois voltar a logar; que ao longo do dia, o motorista do Uber sabe o quanto já ganhou naquele dia; que se o depoente concluísse que já ganhou o bastante naquele dia, podia se desligar da aplicação, ficando offline, e não recebendo mais chamadas; que recebia nesse caso, mensagens tipo popup, dizendo "você pode ganhar mais, não desligue agora"; que não era uma ordem para permanecer logado, e nem havia punição por ter se deslogado; que o depoente, quando contratou com o reclamado, só sabia que seriam retidos 20%, e não a política de aferições dos deslocamentos; que depois que o Uber lançou a opção

O reclamante ainda confessa que não tinha qualquer contato com o reclamado, e que não havia punições por qual fundamento fosse, quanto a maneira como dirigia na plataforma (na verdade, tinha apenas que observar apenas as pouquíssimas regras de negócio definidas em contrato, previamente explicadas quando do interesse em dirigir na plataforma, como manter CNH válida).

como era a origem das chamadas pelo depoente, que o depoente não lembra como exatamente, mas existem outros aplicativos, agora é que surgiram; que desde semana passada conseguiu serviço esporádico como motorista em uma outra empresa; que perguntado se tinha que prestar contas do trabalho ou do dia para o Uber, respondeu que "a gente não tem que prestar contas, não tem contato com o Uber"; que no caso de não estar com a roupa correta, é o próprio cliente quem denuncia quando faz a avaliação da viagem; que nesse caso o Uber já corta a pessoa por um período direto, o motorista não é ouvido; que o depoente fez



Instruindo o processo 0010497-38.2017.5.03.0012 vi que essa ausência de subordinação (jurídica, estrutural, ou qualquer outra) é uma regra no *modus operandis* do reclamado, que não dá ordens aos motoristas da plataforma, e nem deles cobra qualquer desempenho, tempo a disposição, forma de prestar o serviço, fixando apenas regramentos mínimos voltados a aparência daqueles que estão na plataforma e à segurança de todos (motoristas e passageiros, como alertas de velocidades ou suportes de segurança), conforme extrato de depoimento pessoal abaixo daquele citado processo:

ciência que o UBER não interfere e nem obriga em quais locais o depoente deveria fazer abastecimento, revisão ou limpeza do carro, o que foi explicado eram as condições em que o carro deveria estar; que durante todo o contrato, o UBER nunca deu, por voz ou texto, de qualquer natureza, ordem ao depoente sobre a execução dos serviços, às vezes recebia e-mail ou mensagem de texto dizendo "vá para tal lugar porque a demanda está maior"; que nunca foi falado ao depoente que se ficasse determinado período sem logar, seria desligado da plataforma; que perguntado se, antes do início dos serviços, foi explicado ao depoente que havia um certo limite para recusa de corridas, o reclamante começa a gaguejar e responde que não; que na contratação, não foi comunicado ao depoente que a UBER forneceria segurança ou seguro de veículo; que o depoente só cancelou os chamados quando era caso de área de risco; que o depoente ficou 11 meses na

Por esses fundamentos, entendo ausente a subordinação, por qualquer de suas formas ou conceitos na relação jurídica mantida entre as partes.

### **DA SUBORDINAÇÃO JURÍDICA: “COMANDOS” DO RECLAMADO OU SOLUÇÃO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO?**

Confessou o reclamante, em seu depoimento pessoal, que o reclamado apresentava no smartfone informações sobre pontos de maior demanda de motoristas, encaminhava alertas sobre eventos com possibilidade de maior passageiros a serem transportados, e outras comunicações de mesma natureza:

que possuía para fazer o mesmo serviço que estava para Uber, mas para o encaminhamento de comando e exclusão; que tinha que dirigir um mínimo de 10h pela Plataforma, semanais; que, se quisesse fazer as 10h em um dia só, poderia fazer; que por mensagem de celular e por email o Uber indicava para a gente um local onde havia uma maior demanda, do tipo "coloque seu terno, guarda-chuva e carro limpo, água e bala e vá para tal região"; que essa menção tinha caráter indicativo, inclusive o depoente poderia continuar atendendo na região que estava; que não havia punição se permanecesse na região que estava; que na reunião inicial, já sabia que todo carro tinha que ter água, bala e guarda-chuvas e o motorista, terno

Ao tentar fazer prova a seu favor, juntando os documentos ID 305eb9e, 6ebc628 e efcc9b0 com a denominação de “comandos e atos de subordinação”, na verdade, o reclamante provou o inverso, que não havia “comando” do reclamado de qualquer natureza, mas meras indicações de maior probabilidade de ganhos.

A confissão anteriormente mencionada, em depoimento pessoal, é coerente com os referidos documentos (mesmo que a inicial tente fazer crer que eles representam “comandos”), sendo fácil chegar a esta conclusão pela ausência completa de qualquer verbo cogente (vá, dirija-se, encaminhe-se, destine-se, mude-se) nos seus textos.

Li os textos que citei nos Ids, e vi o contrário, meras indicações e informações úteis ao usuário motorista, a exemplo de eventos como shows, jogos, bares e setores geográficos com probabilidade de maiores demandas.

Ainda, na esteira da confissão do reclamante (contrariando a ideia de “comandos”), disse ele que não era obrigado a ir a nenhuma das indicações, ou seguir qualquer apontamento do reclamado, podendo permanecer na região geográfica em que estava, sem a menor punição pelo reclamado.

Por outro lado, vejo que os “comandos de subordinação” na verdade são uma materialização, no mundo dos fatos, daquilo que as soluções de tecnologia da informação se propõem: servir, com dados e informações, aos seus usuários. Tão somente isso.

Através de inúmeras fontes de dados, públicas e privadas, as informações que tem pertinência com a regra de negócios do reclamado são coletadas e depois disponibilizadas aos parceiros da plataforma, que pagam por essas informações.

Assim o fazendo, o reclamado atende a regra constitucional da função social da propriedade, aproximando (literalmente) motoristas e passageiros, diminuindo o tempo de espera de passageiros que saem dos eventos por uma condução, e aumentando as chances dos motoristas de fazerem uma ou mais corridas.

Vejo nos autos uma boa mostra da finalidade das tecnologias da informação no mundo dos fatos.

### **SUBORDINAÇÃO JURÍDICA: EXISTE ALGUM CONTRATO, DE QUALQUER NATUREZA, SEM UM MÍNIMO DE REGRAS PARA OS CONTRATANTES?**

A regra principal em todo o tipo de contrato, seja que natureza for, é a do dever de contratar conforme a boa-fé (art. 422, do CCB). Posso concluir, com razoabilidade, que

não existe contrato, de que natureza for, que deixe de impor às partes direitos e obrigações recíprocas.

Ora, sem analisar o móvel dos contratantes (reclamante e reclamado), no momento em que pactuaram, seria temerário concluir que, se de um lado temos uma empresa, do outro uma pessoa física, basta eles contratarem que surgirá com certeza uma relação de emprego. Também é temerário concluir que, na dúvida, ou na ausência de normas que regulem a questão, temos uma relação de emprego.

Como disse, obrigações existem em qualquer tipo de contrato, sem que esse fato jurídico possa tornar todo contrato, um contrato de emprego.

Ouvido o reclamante em depoimento pessoal, vi que ele tomou conhecimento das regras de negócio do reclamado, ao menos por duas vezes, (quando começou na plataforma dirigindo para o INVESTIDOR Fernando, e depois quando ele próprio foi dirigir), ficando ciente que o reclamado não interferiria na forma como prestaria os serviços, e que ele teria que cumprir obrigações mínimas para estar na plataforma (água e bala para os passageiros, carro limpo, CNH válida e boa apresentação).

Entendo ser desprovido de razoabilidade concluir que essas ínfimas obrigações contratuais gerem algo muito mais profundo, que é a relação de emprego, pois nelas há ausência de caráter diretivo na prestação do trabalho.

## **DO SÉCULO XXI. DAS SOLUÇÕES DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO COMO REALIDADES SOCIAIS**

Finda a análise dos pedidos sob a ótica da CLT, acrescento outros fundamentos para a decisão, iniciando por um, no meu ver de elevada importância, que é a realidade vivida no Século XXI.

Basta uma passada pelo Google Play ou na Apple Store para verificarmos os milhares de aplicativos disponíveis para uma “extensão do corpo humano” atual, chamada *smartfone*. As soluções de tecnologia da informação, atualmente, são criadas com vertiginosa velocidade (exponencial, penso eu) sempre com duas finalidades essenciais:

facilitar a vida dos usuários (que se não ocorrer, ela vai ao desuso), e gerar lucros para os donos da regra de negócios.

Como exemplo de facilitação da vida moderna posso exemplificar com o I Food, pelo qual bastam poucos cliques no aplicativo para receber a refeição em casa, o *check in* das companhias aéreas, com o recebimento dos bilhetes no celular e, recentemente, aplicação do TRT para inscrição na conciliação, dentre inúmeros outros (como disse, são milhares).

Observado o caráter democrático, do Século atual, embora exista I Food, ninguém é obrigado a comprar comida, muito menos utilizando a plataforma. No mesmo sentido, ninguém é obrigado a dirigir pelo reclamado, ou “chamar” condução pelo aplicativo.

Se o fazem, sabem como é a regra de negócio.

Especificamente, no segmento de transporte de pessoas e cargas, cito alguns aplicativos os quais, invariavelmente, cobram do destinatário do serviço e do usuário do serviço (empresa que fornece, por exemplo, a alimentação), utilizando diversos critérios como “preço do negócio”: unidades entregues, quilômetros percorridos, situação geográfica onde as pessoas ou coisas serão buscadas e entregues, dentre outras.

Muitas dessas aplicações, inclusive, já desenvolveram “contas virtuais”, onde são contabilizadas as atividades e, ao final de dado período, ocorrem os acertos.

São exemplos dessas soluções de tecnologia:



## Play Delivery: app de motoboys do Sul contabiliza 128 mil entregas por mês

Fernando Paiva

[Tweet](#) [Curir](#) [G+](#) [Compartilhar](#)

O Play Delivery (Android, iOS) é um app de entrega de encomendas via motoboys que atua no sul do País, mais precisamente em cinco cidades: Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, Pelotas e Caxias. Atualmente registra 128 mil entregas por mês após um ano e meio da sua entrada em operação, que aconteceu em junho de 2015. Sua meta para 2017 é expandir para quatro novos estados e alcançar 500 mil entregas por mês, revela André Kautz, fundador da Play Delivery, em entrevista para Mobile Time.

Hoje o serviço pode ser contratado através de site na web, ou pelo app, ou por meio de e-commerces que estão integrados à sua plataforma, via API. O site na web concentra 70% dos pedidos, enquanto o app responde por 10% e os sites de comércio eletrônico de terceiros, por 20%. O Play Delivery funciona 24 horas, sete dias da semana. O sistema escolhe o motoboy mais próximo, por geolocalização, e permite o acompanhamento remoto da entrega. O motoboy fica com 80% do valor da entrega, enquanto a Play Delivery retém o restante. A empresa tem hoje 5,8 mil motoboys cadastrados.

Nestes primeiros 18 meses de operação, a Play Delivery realizou mais de 1 milhão de entregas para mais de 30 mil clientes, dos quais 7,5 mil são empresas.



**infobip**  
**O FUTURO É OMNI**  
Interaja com seus clientes usando os canais que eles preferem.  
**TESTE OMNI AGORA**

2ª EDIÇÃO DO SEMINÁRIO  
SOBRE AS TENDÊNCIAS  
DO MERCADO BRASILEIRO  
DE CHATBOTS. PARTICIPE!



**INSCRIÇÕES ABERTAS**  
PARA A MAIOR PREMIAÇÃO  
DO MERCADO DE CONTEÚDO  
MÓVEL DO BRASIL!  
**prêmio telaviva móvel 2017**  
PATROCÍNIO **oi**  
**INSCREVA-SE AQUI!**

Fonte: <http://www.mobiletime.com.br/16/12/2016/play-delivery-app-de-motoboys-do-sul-contabiliza-128-mil-entregas-por-mes/462622/news.aspx>

## VaiMoto cria conta pós-paga para entregas de moto

Da Redação

[Tweet](#) [Curir](#) [G+](#) [Compartilhar](#)

A VaiMoto, empresa com serviço homônimo de entregas de moto com solicitação pela web e app móvel (iOS), disponibilizou uma versão voltada para empresas, com foco especialmente naquelas de pequeno e médio porte. A diferença é que elas passam a pagar para a VaiMoto uma conta única por mês, somando todas as corridas que contrataram nos últimos 30 dias, em vez de pagar ao motofretista a cada serviço realizado. Na prática, é como se fosse uma conta pós-paga. É cobrada do cliente uma taxa de 20% sobre o valor da conta, pelo uso da plataforma. 80 empresas já se cadastraram para utilizar essa nova modalidade de pagamento e a expectativa da VaiMoto é chegar a 200 até dezembro.

Do lado do motofretista, o que muda é o seguinte: em vez de receber o pagamento do cliente corporativo a cada corrida, ele receberá da VaiMoto. A empresa cobra do motofretista uma taxa de R\$ 1,99 por corrida, que é paga também em uma conta única mensal.

Vale lembrar que no VaiMoto o contratante negocia diretamente com o motofretista o preço de cada entrega. Ele pode receber vários orçamentos e escolher aquele que preferir – nem sempre o preço é determinante, mas a reputação do motofretista e a distância em que se encontra do ponto de coleta.

A VaiMoto opera em São Paulo, onde conta com mais de 3 mil motofretistas cadastrados que realizam em média 450 entregas pela plataforma por dia.



**infobip**  
**O FUTURO É OMNI**  
Interaja com seus clientes usando os canais que eles preferem.  
**TESTE OMNI AGORA**

2ª EDIÇÃO DO SEMINÁRIO  
SOBRE AS TENDÊNCIAS  
DO MERCADO BRASILEIRO  
DE CHATBOTS. PARTICIPE!



**INSCRIÇÕES ABERTAS**  
PARA A MAIOR PREMIAÇÃO  
DO MERCADO DE CONTEÚDO  
MÓVEL DO BRASIL!  
**prêmio telaviva móvel 2017**  
PATROCÍNIO **oi**  
**INSCREVA-SE AQUI!**

Fonte: <http://www.mobiletime.com.br/06/10/2014/vaimoto-cria-conta-pos-paga-para-entregas-de-moto/393860/news.aspx>

# Motoboys cariocas ganham novo app de entregas, o EasyDeliver

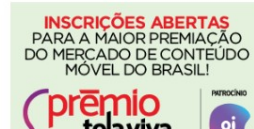
Fernando Paiva

Twitter Curtir 29 +1 0 Compartilhar

A maioria dos serviços on-line de contratação de motoboys lançados no Brasil nasceram em São Paulo e restringem sua operação à capital paulista. Agora o Rio de Janeiro ganhou uma opção nesse segmento, o EasyDeliver, que já conta com mais de 1 mil motofretistas cadastrados que vêm realizando algumas centenas de entregas por dia. Sua meta é alcançar 2 milhões de entregas acumuladas ao longo dos primeiros 24 meses de atuação.

Por trás do projeto está o empreendedor alemão Patrick Wegener. Antes de fundar a EasyDeliver ele foi responsável pela parte de logística de uma start-up de leilão virtual e sentiu na pele a dificuldade de realizar entregas no Rio de Janeiro. "O Patrick percebeu ali uma oportunidade de negócio", comenta o também sócio e diretor de marketing da EasyDeliver, Sydney Menezes.

A plataforma da EasyDeliver funciona como uma ponte entre o cliente e o motoboy mais próximo. O cliente contrata o serviço através da web, informando um roteiro com até cinco pontos de coleta e entrega e se há necessidade ou não de retorno. Dentro de algumas semanas serão lançados os apps em



Fonte: <http://www.mobiletime.com.br/19/09/2014/motoboys-cariocas-ganham-novo-app-de-entregas-o-easydeliver/392379/news.aspx>

Mas também existem exceções sobre a cobrança de quaisquer dos usuários, seja da empresa que fornece o material a ser transportado (no caso do Uber, esse “material” seria o próprio passageiro) e o do transportador (no caso do Uber, o motorista que usa a plataforma). Falo do “Uber dos Caminhoneiros”, que é gratuito e chamado Truck Pad:



Fonte: <https://www.truckpad.com.br/para-empresas> (nada cobra das empresas ou motoristas).

O Governo Federal, visando diminuir suas despesas, aplicando o princípio da economia dos recursos públicos (no meu ver merecedor de aplausos pela iniciativa), está se desfazendo de sua frota em Brasília e utilizando solução de tecnologia da informação para que os servidores federais sejam transportados, em serviço, de um local para outro do Distrito Federal.

Por meio dela, muitos problemas desapareceram (licitações para aquisição de frotas, especialmente) e muitas soluções surgiram, tanto para o Governo, quanto para os taxistas de Brasília que, por meio do livre arbítrio, podem se inscrever na plataforma (atendidos os requisitos mínimos da regra de negócio estabelecidas pelo Governo), e terem acesso a mais uma clientela.

Bom acrescentar que, como solução de tecnologia da informação, naturalmente facilitadora da vida dos integrantes da Sociedade, o TáxiGov também agilizou os deslocamentos dos servidores, que antes precisavam de burocráticos formulários e, agora, apenas baixam o aplicativo nos seus smartphones, e com poucos cliques, inserem origem e destino do transporte, cabendo ao Governo Federal o pagamento do taxista, por meio do detalhado controle das operações (até mesmo o lamentável uso indevido de veículo público em atividades particulares teve fim).

Eis o TáxiGov:



Governo móvel 13/02/2017 às 15h49

# Governo Federal cria o TáxiGov, app de táxi para servidores públicos em Brasília

Da Redação

[Tweet](#) [Curte](#) 49 [G+1](#) 2 [in](#) Compartilhar 13

O Ministério do Planejamento começa a testar nesta segunda-feira, 13, em Brasília, o TáxiGov (Android, iOS, Windows Phone), sistema de transporte de servidores públicos por meio de agenciamento de táxis. O objetivo é reduzir em até 60% as despesas relacionadas ao transporte de servidores, com economia estimada de R\$ 20 milhões ao ano.

A nova solução atenderá os servidores e colaboradores do Executivo Federal em exercício no Distrito Federal que necessitam se deslocar em função de atividades administrativas. A avaliação dos servidores ao final de cada corrida será fundamental para aprimoramento da ferramenta.

**O FUTURO É OMNI**  
Interaja com seus clientes usando os canais que eles preferem.  
**TESTE OMNI AGORA**

PATROCÍNIO PLATINUM

  
APOIO  


PATROCÍNIO SILVER

  
REALIZAÇÃO  


**INSCRIÇÕES ABERTAS**  
PARA A MAIOR PREMIAÇÃO  
DO MERCADO DE CONTEÚDO  
MÓVEL DO BRASIL!

Fonte: <http://www.mobiletime.com.br/13/02/2017/governo-federal-cria-o-taxigov-app-de-taxi-para-servidores-publicos-em-brasilia/466324/news.aspx>

## DAS SOLUÇÕES DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO. DOS CUSTOS (20% DO VALOR DAS CORRIDAS)

As provas processuais de “comando e subordinação” juntadas com a inicial demonstraram que o reclamado, sem sombra de dúvidas, é uma solução de tecnologia da informação e que cobra, do reclamante e dos passageiros que ele transporta, as despesas para sua operação, bem como para a geração de lucros (objetivo natural de qualquer sociedade empresária).

Quando o passageiro paga pelo transporte feito pelo reclamante, embutido no preço já está o custo da operação de comunicação com o motorista (via rede de telefonia móvel ou ponto de acesso da rede mundial de computadores), o monitoramento permanente do percurso (evitando que motoristas aproveitadores alonguem os percursos para que as corridas fiquem mais caras, permitindo o transporte seguro de crianças para as escolas, etc.), a intermediação do pagamento pela agenciadora de pagamentos de cartões (exceto quando ele ocorre em dinheiro), a previsão do valor da corrida (que sem o aplicativo, nos táxis, era uma incógnita) e tantas outras vantagens.

Do lado do reclamante, ele tinha descontado 20% do valor da corrida para custeio da plataforma, que o disponibiliza (sua placa) nos smartphones dos clientes, oferece

informações de melhores locais onde há possibilidade de demandas, eventos, previsão do clima, suportes para fins de segurança, indicações de várias naturezas como a localização do possível cliente que chama, qual o valor médio das corridas, a contabilidade diária das suas corridas, informações via satélite da localização do veículo, das rotas para o destino, velocidades das vias (mesmo utilizando o Waze, o reclamado emite alertas de velocidades, por exemplo).

Todas essas comodidades, para passageiros e motoristas, tem um custo, o qual precisa ser pago pelos usuários (reclamante e passageiros). Eis a explicação da retenção do percentual de 1/5 das corridas que o reclamante realizava.

Aliás, o reclamante confessa essa prévia e plena ciência de destinação dos 20% retidos, visando permitir a operacionalidade da plataforma:

...desativada"; que tem uns dois ou três meses que o depoente não entra na Plataforma; que na reunião inicial foi esclarecido que os 20% seriam para o custeio das operações do Serviço que passavam para a gente, e por isso ressaltavam que não podiam entregar cartão; que o usuário do veículo é quem avalia como foi a viagem conduzida pelo depoente; que o depoente não atendeu outros aplicativos, não existiam

E nesta mesma via estão todos os aplicativos que oferecem algum serviço, como os já citados I Food e Táxi Gov.

Não tenho dúvidas que o reclamado não é empregador aos moldes da CLT, mas uma real solução de tecnologia da informação.

## **DAS DECISÕES NOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA SOBRE O TEMA**

Peço licença para apresentar, ainda como fundamentos complementares da presente decisão, recente julgado da Corte de Apelação de Talahassee, na Flórida, quando fixou que o contrato com o Uber é de motorista independente, e não de empregados.

Acrescento ainda outro caso julgado na Califórnia, e neste vi a semelhança dos fundamentos que a Corte utilizou para fixar a independência contratual, a ausência de elementos caracterizadores de relação de emprego, muitos dos quais, coincidentemente, identifiquei aqui em confissões do reclamante no seu depoimento pessoal.

Abaixo, em inglês fácil, os julgados (writs), cujas fonte de consultas podem ser verificadas nos respectivos links.

(<http://miami.cbslocal.com/2017/02/01/court-uber-drivers-contractors-employees/>).

Reparem no emprego das palavras autonomia, liberdade, ausência de controle e várias outras similares às que utilizei na presente decisão.

The screenshot shows a news article from CBS Miami. The main headline is "Court: Uber Drivers Are Independent Contractors, Not Employees". Below the headline, it says "February 1, 2017 3:53 PM" and "Filed Under: Florida, Uber". The main image is a close-up of a hand holding a smartphone displaying the Uber app interface. Below the image, a caption reads: "A man poses holding a smartphone showing the App for ride-sharing cab service Uber in London on October 28, 2016. (DANIEL SORABJI/AFP/Getty Images)". To the right of the main image is a "LISTEN LIVE" button. Below the main image, there are social media links for Facebook and Twitter, and a section for "TALLAHASSEE (CBSMiami/NSF) — Siding with ridesharing company Uber, a Florida appeals court upheld a decision by the state governor's administration saying Uber drivers are independent contractors, not employees. This means they are no eligible for unemployment benefits.". To the right of the article is an Amazon.com advertisement for a Yamaha RX-A2060BL 9.2 Channel Network AV receiver, priced at \$1,599.95 with Prime shipping. The page also features sidebars with "GET TESTED BROWARD TEST TREAT BEAT HIV" and "ASK YOUR DOCTOR FOR AN HIV TEST AS PART OF YOUR CHECKUP!" messages.

*TALLAHASSEE (CBSMiami/NSF) — Siding with ridesharing company Uber, a Florida appeals court upheld a decision by the state governor's administration saying Uber drivers are independent contractors, not employees. This means they are no eligible for unemployment benefits.*

*The unanimous decision by the three-judge panel of the 3rd District Court of Appeals stems from an unemployment claim filed in 2015 by Darrin McGillis, who spent five months as an Uber driver before the company dropped him.*

*Uber, which hooks up drivers and riders through a smart-phone app, requires drivers to sign a contract outlining the terms and conditions of its software platform and informing drivers that they serve as independent contractors, not employees, Judge Thomas Logue wrote in a 14-page opinion joined by judges Barbara Lagoa and Vance Salter.*

*Wednesday's appellate decision is the latest in a string of victories for Uber, which has posed a major challenge to limo and taxi companies in Florida and other states.*

*Uber last year agreed to pay up to \$100 million to settle a pair of class-action lawsuits filed by drivers in California and Massachusetts. The settlement allows Uber to continue to classify the drivers as independent contractors.*

*The Florida decision addressed the “changes rippling through our society” resulting from the advent of new technologies.*

*“In this case, we must decide whether a multi-faceted product of new technology should be fixed into either the old square hole or the old round hole of existing legal categories, when neither is a perfect fit,” Logue wrote.*

*“Due in large part to the transformative nature of the internet and smartphones, Uber drivers like McGillis decide whether, when, where, with whom, and how to provide rides using Uber's computer programs. This level of free agency is incompatible with the control to which a traditional employee is subject,” Logue concluded. (neste parágrafo, os destaques foram meus).*

Igualmente, na Califórnia, outro julgado entendendo pela autonomia da relação negocial entre motoristas e UBER, conforme se vê no extrato abaixo, que pode ser confirmado no link: <http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=bb3e8266-4e97-42b4-8f41-af50e9a55e2f>

*A California court quietly granted ride-sharing giant Uber a significant victory last week in the ongoing misclassification battle over whether its drivers are properly classified as independent contractors. Although this ruling received scant attention due to the procedural quirks surrounding the decision, its significance cannot be overstated. Sharing economy companies everywhere could – and should – cite this ruling if their classification structures are challenged by plaintiffs' attorneys or government agencies, but should also proactively apply the lessons taught by this case to reduce the chances of being caught in a misclassification trap to begin with.*

### ***Uber's Classification Structure Offers Maximum Flexibility***

*Unless you have been living under a rock for the past five years, you are probably familiar with the ride-sharing model offered by Uber and its competitors. Individuals sign up as drivers and are connected with passengers needing a ride. The drivers are classified as*



independent contractors because of the lack of control levied by Uber; indeed, the drivers own their own cars, choose when and when not to work, and have few of the trappings usually associated with the employee-employer relationship.

That has not stopped drivers from bringing lawsuits against the ride-sharing company seeking to be classified as employees. We have extensively covered the major milestones in the most significant of these lawsuits, from *the initial \$100 million agreement* that appeared to resolve a massive class action case in *April 2016*, to the *rejection of that settlement by a federal court judge* in August 2016 who believed the resolution was not adequate, to *the 9th Circuit ruling in September 2016 handing Uber a significant victory* by upholding the company's arbitration agreements.

In early February 2017, the company received some good news when *a Florida state appellate court ruled that drivers are independent contractors*, not employees, and therefore not entitled to unemployment compensation benefits when their working relationship with the ride service terminates. However, the news had not been so good in California, where a 2015 court decision determined that drivers were employees entitled to certain benefits. The tide may have started to turn, however, with a February 21, 2017 ruling from the Los Angeles County Superior Court in a case that started with a hug between a driver and his passenger.

**Abaixo os pontos de coincidências da fundamentação pela ausência de vínculo de emprego, extraídos do mesmo julgado acima:**

### ***Uber's Legal Victory Affirmed By State Court***

*In November 2016, the arbitrator ruled in Uber's favor and rejected Eisenberg's claim in a thorough 50-page written decision. The arbitrator noted that most of the factors present demonstrate that Uber does not maintain the right to control its drivers, and thus has no employer-employee relationship with them. Some of the factors cited by the arbitrator as determinative included:*

- Uber does not provide drivers with an employee manual or handbook. (Uber não fornece aos usuários motoristas manual)*
- To the extent the company offers training to its drivers, it is modest and brief (focusing on how to use the app itself and offering several customer service tips). (Uber não faz treinamento dos usuários motoristas, mas um modesto briefing de como opera)*
- Uber requires drivers to provide their own cars. (Uber não fornece veículo, o usuário motorista deve usar o seu)*
- Drivers are responsible for paying for their own vehicle repairs, gas, and liability insurance. (Usuário motorista deve custear todas as despesas do seu veículo).*
- The company does not guarantee drivers any number of rides per day. (Uber não garante aos usuários motoristas um número de corridas por dia)*



- *Drivers are not required to provide a minimum amount of time spent online ready to offer rides to passengers.* (Usuários motoristas não são exigidos em dedicar um mínimo de tempo, logados na plataforma, para transportar passageiros).
- *Drivers can offer services to competitors, and in fact can be available for both Uber and any number of competitors at the same time.* (Usuários motoristas podem oferecer serviços para a concorrência do Uber, ao mesmo tempo)
- *Uber offers no instructions to drivers on where to drive when they are on the app.* (Uber não dá instruções para que os usuários motoristas vão dirigir em determinado lugar, quando eles estão no aplicativo.)
- *Drivers establish their own schedules.* (Usuários motoristas fazem seus próprios horários)
- *There are no required start and stop times for drivers.* (Usuários motoristas não tem horários para iniciar ou terminar na plataforma)
- *Uber drivers can take as long as they want for breaks and meals.* (Usuários motoristas podem fazer o tempo quiserem de pausas e refeições)
- *Uber does not require drivers to request permission to shut down the app and go offline.* (Uber não exige dos usuários motoristas pedido de permissão para desligar o aplicativo e ficarem offline)
- *Drivers have no responsibility to tell Uber when they are going to be off the app.* (Usuários motoristas não tem a obrigação de comunicar ao Uber quando vão se desligar do aplicativo).
- *Uber does not supervise its drivers.* (Uber não supervisiona os usuários motoristas)
- *Drivers do not have to wear any special uniform or signage.* (Usuários motoristas não usam uniformes ou caracteres do Uber)
- *Although Uber proposes suggestions to drivers on how to provide the best customer service experience, such as offering complimentary refreshments and cell phone chargers, using the most efficient driving routes, and providing a clean car, these are not mandatory rules.* (Muito embora Uber proponha aos usuários motoristas que ofereçam as melhores experiências de serviços aos usuários passageiros, como água e cargas em telefones celulares, ou usem rotas mais eficientes de percurso, ou que mantenham o carro limpo para apresentação, essas sugestões não possuem caráter de observância obrigatória pelos usuários motoristas)

**DA LITIGÂNCIA DE MÁ-FÉ DO RECLAMANTE. DA GRAVE VIOLAÇÃO DA BOA-FÉ CONTRATUAL. DA ALTERAÇÃO DA VERDADE DOS FATOS. DO USO DA JUSTIÇA DO TRABALHO**

Como já mencionei em capítulo anterior desta decisão, o reclamante iniciou relação com o reclamado dirigindo para outra pessoa (Fernando), INVESTIDOR, e omitiu essa informação, que só foi confessada na instrução.

**DEPOIMENTO PESSOAL DA RECLAMANTE:** "que conheceu o Uber por meio de um amigo, que estava dirigindo pela Plataforma; que antes disso o depoente já era motorista de carro pequeno para uma empresa, supervisionando uma equipe, que transportava; que o contato com o Uber iniciou com o depoente dirigindo Uber por esse amigo, de nome Fernando; que o Sr. Fernando propôs ao autor que dirigisse para ele, em troca de um salário mínimo, que Fernando pagaria por mês ao depoente; que nessa época o depoente estava desempregado; que para dirigir para Fernando, mesmo o depoente ainda não

O reclamante pede horas extras por longas jornadas, pede diversos adicionais, narrando trabalhos noturnos, intervalos sempre menores que 1 hora e, quando entre as jornadas, menores que 11 horas, mas, depondo, confessa que ele próprio escolhia a hora que iria trabalhar, quando logaria na plataforma, quando desligaria, quanto tempo de intervalo faria, podendo, inclusive, parar para lancha e assistir filme à tarde e encerrar o dia quando ele mesmo decidisse que já ganhou o bastante.

que na reunião inicial, já sabia que todo carro tinha que ter água, bala e guarda-chuva e o motorista, terno e gravata; que o depoente era quem escolhia a hora que se logava no aplicativo para receber chamadas; que se o depoente quisesse ir ao cinema de tarde, podia se desligar do aplicativo, assistir seu filme e depois voltar a logar; que ao longo do dia, o motorista do Uber sabe o quanto já ganhou naquele dia; que se o depoente concluísse que já ganhou o bastante naquele dia, podia se desligar da aplicação, ficando offline, e não recebendo mais chamadas; que recebia nesse caso, mensagens tipo popup, dizendo "você

Diz-se empregado do reclamado, mas confessa que nunca teve que prestar qualquer tipo de contas ao Uber.

como foi a viagem conduzida pelo depoente, que o depoente não atendeu outros aplicativos, não existiam outros aplicativos, agora é que surgiram; que desde semana passada conseguiu serviço esporádico como motorista em uma outra empresa; que perguntado se tinha que prestar contas do trabalho ou do dia para o Uber, respondeu que "a gente não tem que prestar contas, não tem contato com o Uber"; que no caso de não estar com a roupa correta, é o próprio cliente quem denuncia quando faz a avaliação da viagem; que nesse caso o Uber já corta a pessoa por um período direto o motorista não é ouvido; que o depoente fez

Embora estivesse plena e preliminarmente ciente das regras de negócio da plataforma, veio ao Judiciário trabalhista tentar a alteração de um contrato anteriormente firmado, e do qual a outra parte sempre agiu e observou a boa-fé contratual, denotando a lisura no seu trato com o reclamante, conforme ele mesmo confessou.

teve uma referência do custo, especialmente porque o depoente também baixou o aplicativo do cliente, e sabe o valor da corrida; que analisados esses parâmetros, o depoente constatou que o Uber não adulterava valores para aferir a remuneração do depoente; que o Uber emite NF-e dos serviços; que uma corrida daqui a Confins, por exemplo, se pelo Black dá R\$120,00 ou R\$130,00, pelo X dá em torno de R\$60,00; que o X é 20% mais barato que o Black; que o depoente na verdade não saiu, porou de dirigir, e recebeu

Aliás, regra de negócio foi a palavra repetida pela testemunha Rodrigo Leonardo Silveira, quando depondo no presente feito declarou que gostava da regra de negócio da plataforma (a mesma regra que vieram a Juízo tentar anular):

em virtude da resposta que deu, perguntei ao depoente se mesmo se sentindo pressionado, era obrigado a permanecer no Uber, respondendo que obrigado não, o depoente permaneceu porque gostava da proposta de negócios; que o depoente já foi punido, mesmo quando a nota do depoente nunca esteve baixa, e foi excluído da plataforma; que pela reunião, água, bala e outros itens são determinação e não uma sugestão; que de acordo com as instruções passadas na reunião inicial, o depoente não poderia entregar cartão

Por todos esses fundamentos, entendo que o reclamante altera a verdade dos fatos, bem como tenta fazer uso da Justiça do Trabalho para obter proveito que sabe não ser merecedor pela boa-fé contratual (o reclamante não tem direito aos direitos dos empregados celetistas), postulando vantagens que notoriamente são indevidas, inclusive majorando realidades visando obter maiores ganhos da pretendida condenação da Justiça do Trabalho.

Entendo que seria afastar-me do conceito de justo deferir direitos de um trabalhador, que está o tempo todo sob a tutela do seu empregador, dele recebendo ordens e diretrizes operacionais, ao reclamante, sendo que ele nunca esteve sob este tipo de tutela

Concluo que o reclamante incorreu nas previsões do art. 80, incisos II e III, do CPC, razões pelas quais, de ofício, como prevê o art. 81, do CPC, aplico ao reclamante multa de 1% (um por cento) sobre o valor que ele deu à causa (R\$ 1.000,00), bem como fixo que ele deverá indenizar o reclamado pelas despesas que teve com este processo, a serem documentadas no prazo de cinco dias contados da intimação que a Secretaria da Vara promoverá, após o trânsito em julgado.

O dever de indenizar as despesas está prevista no art. 80, em seu *caput*, do CPC, sendo que deixo de condenar o reclamante em honorários de advogado pela aplicação das Súmulas 219 e 319, do TST, conforme determina o art. 927, IV, do CPC.

### **DO ART. 35, II, DA LOMAN - JUSTIFICATIVA**

Nos termos do referido artigo da LOMAN, acima, justifico o prazo de publicação desta sentença em virtude de férias regulamentares de 30 dias, convocações durante as férias para atuação em atividades Comissão Nacional de Efetividade da Execução Trabalhista, ministrar curso em Escola Judicial de outro Regional e 4 dias de participação como aluno em curso do Ministério da Justiça.

Ainda, mesmo estando em licença paternidade, publico a presente decisão para não delongar o prazo de resposta do Judiciário à relevante questão temática dos autos.

### **III – CONCLUSÃO**

Posto isso,

**REJEITO** as preliminares de incompetência em razão da matéria e inépcia da inicial.

**JULGO IMPROCEDENTES** os pedidos formulados por **CHARLES SOARES FIGUEIREDO** em face de **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.**

Por litigar de má-fé, alterando a verdade dos fatos e tentar obter vantagem que sabe indevida, violando a regra da boa-fé contratual, imponho ao reclamante multa de 1% sobre o valor da causa (R\$ 1.000,00), em favor do reclamado, bem como o dever de indenizar o reclamado pelas despesas que teve com o presente processo, que deverão ser comprovadas por documentos no prazo de cinco dias contados da intimação que a Secretaria da Vara providenciará, após o trânsito em julgado.

Concedo ao reclamante a Gratuidade da Justiça de ofício.

**POR RAZÕES DE BOA FÉ PROCESSUAL, ORIENTO AS PARTES PARA O SEGUINTE:**

**A) EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NÃO SÃO DESTINADOS A REVER FATOS E PROVAS PRODUZIDAS E QUE FORAM APRECIADAS NO JULGAMENTO. MENOS AINDA PARA MUDAR DECISÃO DESFAVORÁVEL À PARTE EMBARGANTE, INCLUSIVE SE NO JULGAMENTO HOUVE ERRO DE APRECIÇÃO DESTAS PROVAS. PARA TODOS ESSES CASOS EXISTE O RECURSO ORDINÁRIO.**

**B) O JUIZ NÃO ESTÁ OBRIGADO A APRECIAR TODAS AS PROVAS E ARGUMENTOS DAS PARTES, MAS APENAS A ANALISAR TODOS OS PEDIDOS (ART. 141, DO NOVO CPC) E A FUNDAMENTAR SUAS DECISÕES (ART. 93, IX DA CF/88).**

**C) EMBARGOS DE DECLARAÇÃO SÃO DESTINADOS A CORRIGIR AS FALHAS DE NÃO JULGAR PEDIDO FORMULADO (E QUE NÃO SEJA MATÉRIA JÁ PREVISTA EM LEI, COMO POR EXEMPLO, OS JUROS DE MORA), NÃO LANÇAR NO DISPOSITIVO ITEM APRECIADO NA FUNDAMENTAÇÃO, OU AINDA A EXISTÊNCIA DE CONTRADIÇÃO SOBRE O RACIOCÍNIO DESENVOLVIDO NA FUNDAMENTAÇÃO E O QUE FOI LANÇADO NA CONCLUSÃO (ART. 897-A, DA CLT).**

**D) NÃO EXISTE PRÉ-QUESTIONAMENTO PARA RECURSOS DE DECISÕES DA 1ª INSTÂNCIA E ENDEREÇADOS À 2ª INSTÂNCIA (AMPLO EFEITO DEVOLUTIVO DA APELAÇÃO).**

**E) INTERPOR EMBARGOS DE DECLARAÇÃO, SEM QUE EXISTAM AS HIPÓTESES ACIMA, DE FORMA CLARA, IMPORTARÃO NA APLICAÇÃO DA MULTA DO ART. 81, *CAPUT*, DO NOVO CPC (QUE DEVERÁ SER SUPERIOR A UM POR CENTO E INFERIOR A DEZ POR CENTO DO VALOR CORRIGIDO DA CAUSA), COM A FIXAÇÃO DA INDENIZAÇÃO DA PARTE CONTRÁRIA, PELO ATRASO, SEM JUSTIFICATIVA LEGAL, DA DECISÃO FINAL (TRÂNSITO EM JULGADO) EM 4% DO VALOR DADO À CAUSA (ART. 81, § 3º, DO NOVO CPC), TUDO DE ACORDO COM O PREVISTO NOS ARTS. 80, VII, E 1.026, §§ 2º, 3º E 4º, TAMBÉM DO NOVO CPC.**

Custas, pelo reclamante, no importa de R\$ 2.000,00, das quais fica ISENTO. A isenção não compreende a condenação em litigância de má-fé e no dever de indenizar o reclamado das despesas que efetuou.

**INTIMEM-SE as partes.**

**Marcos Vinícius Barroso**  
**Juiz do Trabalho Substituto**