



## Segue a disputa entre empresas e motoristas de aplicativos



Prevista para setembro de 2023, a regulamentação do trabalho de motoristas das plataformas de aplicativos de entrega e transporte de passageiros segue indefinida. O Ministério do Trabalho reuniu, ao longo de meses, entidades de diversos setores para buscar uma solução, mas não conseguiu avançar num acordo entre as partes. Governo federal e Congresso Nacional continuam debatendo a questão. Enquanto isso, a competição entre aplicativos de transporte e sistemas de transporte público continua sendo realizada de forma desleal, em prejuízo das operadoras do

Governo federal não consegue fechar proposta de regulamentação; tema é judicializado, mas STF tem negado vínculo empregatício entre empresas e motoristas de apps

setor, que arcam com os custos de um serviço regular, o que acarreta perda de competitividade e queda na demanda. E os trabalhadores de aplicativos continuam precarizados, sem amparo da legislação.

Enquanto não há uma legislação específica definitiva, diversas ações vêm sendo protocoladas na Justiça sobre o tema. Em setembro, o Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2) condenou, em primeira instância, a Uber a pagar R\$ 1 bilhão por não contratar motoristas de aplicativos. A empresa recorreu da sentença.

No começo de dezembro, o Supremo Tribunal Federal (STF) negou o vínculo empregatício entre empresas e motoristas por aplicativos. Na sessão, o colegiado analisou a questão pela primeira vez, ao concluir o julgamento de outro processo, a Reclamação (RCL) 60347, apresentada pela empresa Cabify. Por unanimidade, os ministros acompanharam o relator no sentido de que a decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região (TRT-3) contrariou precedentes vinculantes do STF que admitem formas alternativas de prestação de serviços no mercado de trabalho.

No julgamento conjunto da ação, o Plenário afirmou a legalidade da terceirização e de qualquer outra forma de divisão do trabalho entre pessoas jurídicas distintas. Em seu voto pela procedência da reclamação para cassar a decisão do TRT-3 e julgar improcedente a ação trabalhista, o ministro Alexandre de Moraes observou que o Plenário já decidiu que a Constituição Federal não impõe uma única forma de estruturar a produção e que o princípio da livre iniciativa garante aos agentes econômicos liberdade para eleger suas estratégias empresariais.

Para o relator, motoristas de aplicativos de transporte ou de entrega são microempreendedores, pois têm liberdade para aceitar ou recusar corridas e para escolher os horários de trabalho e a plataforma para a qual prestarão o serviço. Eles também podem ter outros vínculos, porque não há exigência de exclusividade e de disciplina, e nem hierarquia em relação às empresas de apps. Moraes ressaltou, porém, a necessidade de regulamentação para aprimoramentos de segurança.

No mesmo sentido, o ministro Cristiano Zanin salientou que a Justiça do Trabalho, ao reconhecer o vínculo de emprego nesses casos, desconsiderou os precedentes vinculantes do STF. Para ele, essa não é uma relação de trabalho típica da CLT, mas outra forma de contratação que pode merecer disciplina própria.

Já a ministra Cármen Lúcia acompanhou o relator, mas mostrou preocupação quanto ao fato de o sistema de uberização não contemplar direitos garantidos na Constituição, como a seguridade social. Para ela, essa é uma questão a ser pensada pela sociedade e pelos governantes, e, por isso, propôs que um dos processos fosse levado à análise do Plenário.

## Grupo de Trabalho

O Grupo de Trabalho (GT) para discutir regulação de trabalho por aplicativo foi instalado em Brasília, em junho de 2023, com a participação de representantes do governo federal, membros do poder judiciário e de entidades sindicais, totalizando 45 integrantes.

O objetivo era que, ao término dos debates, o GT apresentasse um relatório final com proposta de regulamentação que seriam encaminhadas ao Congresso Nacional.

Representantes de empresas de serviços, trabalhadores do setor e membros de diversos órgãos do governo tiveram até setembro para chegar a um consenso sobre ganhos mínimos, indenização pelo uso dos veículos, previdência, saúde dos trabalhadores e transparência algorítmica. As associações que representam as empresas do setor apresentaram propostas sobre os temas, mas foram rejeitadas pelos trabalhadores.

Os trabalhadores, por sua vez, prepararam um documento com doze pontos prioritários, com destaque para a fixação de uma remuneração mínima pelos serviços, mas nem todos os pontos chegaram a ser tratados. As empresas fizeram uma oferta com valores variados entre motoristas e entregadores, mas abaixo dos valores pleiteados. Não houve acordo também em relação ao tempo de trabalho. As plataformas de aplicativos apresentaram propostas com a remuneração considerando o tempo de execução da atividade. Já os motoristas incluíram também, no cálculo do tempo de trabalho, o tempo em que ficam à disposição da empresa, conectados à plataforma, aguardando o chamado, sem estarem, de fato, realizando uma corrida. Não houve acordo.

Encerradas as reuniões, o Ministério continua na busca de um consenso mínimo para envio da proposta ao presidente da República. O secretário nacional de Economia Popular e Solidária do Ministério do Trabalho, Gilberto Carvalho, defendeu que, diante do complexo contexto das discussões, a mesa de debate fosse mantida em caráter permanente.

A busca por uma solução mobilizou também o Congresso Nacional. Em novembro passado, o ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, recebeu um grupo de deputados da Subcomissão Permanente da Comissão de Trabalho da Câmara dos Deputados que vai analisar regras para o trabalho por aplicativos e por outras plataformas digitais. Os parlamentares foram conhecer as decisões fechadas no GT e os acordos negociados entre as partes, já que a proposta do governo, quando estiver finalizada, será levada à análise da Subcomissão.



A Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec) diz ser favorável à regulamentação do trabalho intermediado por plataformas tecnológicas. "A Amobitec participou de forma ativa nas discussões para este fim no Grupo de Trabalho Tripartite criado pelo governo federal. Vimos de forma positiva a evolução das discussões e consideramos que houve avanços importantes, como o entendimento de que há novas formas de relação de trabalho que não se enquadram na legislação existente", afirmou, em nota.

Para o procurador do Ministério Público do Trabalho e coordenador nacional de Combate às Fraudes nas Relações de Trabalho (Conafret), Renan Bernardi, todo e qualquer debate sobre regulação do trabalho via plataforma digital devia ter como ponto de partida os direitos que já estão assegurados aos trabalhadores.

"A Constituição Federal, no artigo sétimo, traz um rol de direitos que são reconhecidos aos trabalhadores. Quando a Constituição diz quem tem direito a salário mínimo, limitação de jornada, a saúde e segurança no trabalho, ela não diz que são direitos dos empregados, ela diz que são direitos dos trabalhadores, de todos os trabalhadores. Então, me parece que ter como ponto de partida esses direitos, previstos no artigo sétimo, seria

fundamental para que fosse possível debater aprimoramentos da legislação sem ter que voltar a conversar sobre direitos que estão assegurados", afirma.

Já a Amobitec esclarece que "o formato estabelecido pela CLT não se adequa à realidade criada pelo trabalho em plataformas. A relação trabalhista entre as empresas de tecnologia e os profissionais não caracteriza vínculo trabalhista, conforme decisões judiciais". A interpretação não está pacificada e há outras ações em tramitação, além de decisões judiciais que consideram a possibilidade de vínculo.

Segundo a Procuradoria-Geral da República (PGR), a Justiça do Trabalho está dividida (metade das turmas tem votado pelo reconhecimento do vínculo trabalhista, enquanto a outra metade é contrária), o que motivou um pedido da PGR ao STF para que seja reconhecida a repercussão geral do Recurso Extraordinário 1.446.336/RJ, que discute a questão do vínculo empregatício entre motorista e aplicativo de transporte. Dessa forma, seria possível uniformizar o entendimento. O assunto está na pauta do STF e pode ser apreciado ainda em fevereiro. 