



Poder Judiciário
Justiça do Trabalho
Tribunal Regional do Trabalho da 8ª Região

Ação Civil Pública Cível 0000325-18.2020.5.08.0004

Processo Judicial Eletrônico

Data da Autuação: 11/05/2020

Valor da causa: R\$ 60.000,00

Partes:

AUTOR: SINDICATO DE MOTORISTAS DE TRANSPORTES POR APLICATIVO DO ESTADO DO PARA-SINDTAPP

ADVOGADO: SOLIMAR MACHADO CORREA

RÉU: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

ADVOGADO: RAFAEL ALFREDI DE MATOS

CUSTOS LEGIS: MINISTERIO PUBLICO DA UNIAO



PODER JUDICIÁRIO

JUSTIÇA DO TRABALHO

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 8ª REGIÃO

4ª VARA DO TRABALHO DE BELÉM

ACPCiv 0000325-18.2020.5.08.0004

AUTOR: SINDICATO DE MOTORISTAS DE TRANSPORTES POR APLICATIVO DO ESTADO DO PARÁ-SINDTAPP

RÉU: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

DECISÃO TUTELA ANTECIPADA

AUTOS DO PROCESSO 0000325-18.2020.5.08.0004

O Sindicato de Motoristas de Transporte por Aplicativo do Estado do Pará - SINDTAPP - ajuizou ação civil pública alegando, na petição inicial, que com a pandemia mundial, provocada pelo novo corona vírus, reconhecida pela Organização Mundial da Saúde – OMS, foi decretado o estado de calamidade pública em âmbito federal e, no território do Estado do Pará, o Decreto nº 609/2020, publicado no DOE nº 34.143 de 16 de março de 2020, enfeixou uma série de medidas para o enfrentamento da crise epidemiológica, dentre elas o distanciamento social.

Prossegue dizendo que a orientação de contenção social foi refletida nos ganhos dos motoristas que se utilizam de aplicativos, como no caso dos substituídos processuais, que tiveram o número de viagens reduzidas consideravelmente, impactando diretamente nos seus já parcos rendimentos e, principalmente, no ônus da prestação de serviço, com o aumento das despesas pela aquisição de EPI.

Assevera que a consequência inevitável desse ambiente excepcional é que os motoristas de aplicativo se encontram em situação de total vulnerabilidade, suportando a consequência financeira do maior custo da prestação do serviço, endividamento por atraso no financiamento e impostos de veículos automotivos, devolução de veículos locados, custeio de medidas de saúde (álcool, luvas, máscaras); e, ainda, colocando em risco a própria integridade física e familiar ao manter atendimento ao público, pontuando que a atividade de transporte é tida como essencial.

Com efeito, tendo em vista a condição de vulnerabilidade social dos motoristas de aplicativo provocada pelas medidas de enfrentamento da crise sanitária, pretende, em sede de tutela de emergência, *inaudita altera pars*, que a reclamada:

1. Garanta a remuneração mínima por hora efetivamente trabalhada ou colocada à disposição na base do salário mínimo nacional, além do pagamento dos primeiros 15 dias de licença médica, caso o motorista seja diagnosticado com COVID-19, atestado por laudo médico oficial;
2. Entregue gratuitamente equipamentos de proteção individual consistentes em máscaras cirúrgicas e preparação alcoólica a 70% para uso tópico, de acordo com as recomendações da OMS;
3. Reduza o percentual do desconto sobre o valor da remuneração por corrida ao índice de 10% fixo, da faixa atual de 25 e 50%.

Analisa-se.

O constante desenvolvimento do sistema capitalista provoca, na mesma medida, mudanças permanentes nas relações sociais e no mundo do trabalho. A chamada 4ª Revolução Industrial, marcada pela convergência de tecnologias digitais, físicas e biológicas, “transformará fundamentalmente a forma como vivemos, trabalhamos e nos relacionamos. Em sua escala, alcance e complexidade, a transformação será diferente de qualquer coisa que o ser humano tenha experimentado antes” (Klaus Schwab, A quarta revolução industrial, São Paulo: edipro, 2018, p.7).

A transformação está em pleno movimento e uma de suas faces é o transporte com o uso de aplicativos, no qual a tecnologia intermedeia a prestação de serviços, ligando o usuário ao motorista. Se por um lado essa nova tecnologia destronou a antiga profissão de taxista, que, amparada pelo Poder Público, detinha o monopólio do transporte particular de passageiros, por outro, permitiu o barateamento dos custos e a eliminação do tempo morto, pois os motoristas de aplicativo, conseguem auferir ganhos pela quantidade de corridas realizadas, isto em razão do permanente chamado dos usuários que demandam o serviço.

Nesse admirável mundo novo, o motorista de aplicativos é uma das faces mais visíveis dessa mudança, denominado por alguns como ciberproletário e por outros como infoproletariado, o motorista que se utiliza de aplicativos para o exercício do trabalho surge como uma espécie jurídica híbrida de trabalhador, pois, se é difícil seu enquadramento no modelo típico de subordinação do art. 3º, da CLT, não se pode dizer que é totalmente autônomo, porquanto

dependente da tecnologia de terceiros para trabalhar, valendo destacar que a empresa de tecnologia intermediadora se apropria de parte significativa dos ganhos de seus ganhos.

Alguns economistas têm chamado esse fenômeno de economia compartilhada ou de uberização da economia, sinalizando na etimologia da palavra uma ideia de colaboração, ainda que essa colaboração revele uma face desproporcional, pois o motorista de aplicativo não tem sequer autonomia para debater com a empresa proprietária da plataforma as condições contratuais, como o valor das corridas, ou mesmo o percentual de ganhos.

Como na fábula de Esopo acerca da partilha do Leão, quando existe mútua colaboração para se alcançar maiores aos ganhos, tudo muda na hora de divisão, pois aquele que se apropria do maior naco, sempre tende a pensar que ficou com menos do que merecia.

Diante desse quadro, não é sem motivos há aqueles que são refratários à nova configuração do trabalho uberizado, creditando esse fenômeno à mera metamorfose da espoliação daqueles que somente detêm a força de trabalho, como se observa da transcrição abaixo:

[...] trabalhadores e trabalhadoras com seus automóveis, isto é, com seus instrumentos de trabalho, arcam com suas despesas de seguridade, com gastos de manutenção dos veículos, de de alimentação, limpeza, etc., enquanto 'o aplicativo' - na verdade, uma empresa privada global de assaliamento disfarçado sob forma de trabalho desregulamentado – apropria-se do mais-valor gerado pelo serviços dos motoristas, sem preocupações com deveres trabalhistas historicamente conquistados (Ricardo Antunes, O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital, São Paulo: Boitempo, 2018, p.35).

Se o debate no âmbito acadêmico e em algumas demandas judiciais se limitava a existência ou não de relação de emprego, é certo que, no presente caso, o pomo de Adão é outro: se existe possibilidade de o Judiciário intervir em uma relação de trabalho, ainda que acobertada pela nova tecnologia, (re) equilibrando a relação jurídica até então existente, a despeito da inexistência de normal legal específica acerca da matéria.

A questão, portanto, transcende o atual debate e deve necessariamente ser enfrentado. A proteção do trabalhador, que não está imantado pela relação de emprego típica do modelo fordista taylorista da CLT e que deve ser a tônica das relações de trabalho com a chegada da 4ª Revolução Industrial, é assunto urgente e necessário.

É certo também que esse debate poderia ser adiado, como vinha ocorrendo, pois que não interessa a quem obtém os lucros decorrentes da prestação desse serviço. Sem regulação, é fácil para o leão se impor ao asno. Provavelmente só seria enfrentado pelo Estado quando rebentasse o conflito, como ocorreu com o trabalho tipicamente subordinado, que só passou a ter garantias, quando os operários se organizaram e passaram a pressionar o poder público, para intervir na relação capital e trabalho, que só então estabeleceu limites ao poder predatório do poder econômico. Ou era a intervenção ou a convulsão social.

Mas eis que veio a pandemia da covid-19 e antecipou a discussão. O trabalhador uberizado, carecendo de proteção social, coloca na ordem do dia a questão da regulação desse tipo de trabalho e a responsabilidade das empresas de tecnologia, porquanto, até então, estas tinham o privilégio de se apropriarem da mão de obra dos motoristas, sem a mínima preocupação com as questões trabalhistas ou previdenciárias, afinal os ciberproletários eram empreendedores, eram trabalhadores autônomos e essas questões não lhe diziam respeito. Tal qual Pilatos, lavavam as mãos.

Aqui, é importante que se diga que não existe prestação de trabalho no Brasil que não seja minimamente regulada, ainda que seja autônoma típica. Veja-se, por exemplo, o caso dos profissionais liberais que seguem os protocolos de seus conselhos regionais profissionais, sendo que alguns deles possuem regras específicas de trabalho, como é o caso dos advogados (Lei 8.906/94), com o estabelecimento de valores mínimos a serem cobrados a título de honorários.

A prestação de serviços e a empreitada, relações jurídicas reconhecidamente como autônomas, também possuem regulação específica no Código Civil (art. 593 e 610), o que revela que o Estado brasileiro procura traçar normas sob os mais diversos tipos de trabalho humano, a fim de os contratos cumpram sua função social (arts. 421 e 2035, parágrafo único, do CCB) e se pautem pelos princípios da boa fé (art. 113 e 422, do CCB). O leão não pode negociar livremente.

Nessa esteira, o Estado-juiz, analisando cada caso concreto, deve sopesar as circunstâncias fáticas a fim de lançar dos instrumentos legais na busca do re (equilíbrio) contratual, até mesmo para os casos de relações trabalhistas que não possuem nenhum tipo de regulação, como é o dos motoristas de aplicativos.

No demanda colocada sob análise, o autor pretende, com os pedidos da inicial, (re) discutir cláusulas dos contratos de sua categoria, considerando o estado de calamidade provocado pela crise epidemiológica e a condição de vulnerabilidade dos prestadores de serviços.

Primeiramente, cabe lembrar que os contratos mantidos entre a reclamada e os motoristas são verdadeiros pactos de adesão, a despeito da suposta liberdade dos contratantes, pois os prestadores de serviços aceitam, tacitamente, as cláusulas e condições previamente estabelecidas pela empresa detentora da plataforma digital. Não há espaço para o debate acerca das condições mínimas de trabalho, ou adere-se aos termos ou não se tem o trabalho.

Logo, tratando-se de contrato de adesão, parametrizado pelos pactos consumeristas, é fracamente possível a intervenção estatal, com o intuito de manter o equilíbrio das partes, mormente considerando a imprevisão da pandemia do corona vírus, nos exatos termos do art. 6º, V, do CDC, *in verbis*:

Art. 6º. São direitos básicos do consumidor: V - a modificação das cláusulas contratuais que estabeleçam prestações desproporcionais ou sua revisão em razão de fatos supervenientes que as tornem excessivamente onerosas;

A própria Constituição da República tem como dois de seus fundamentos os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa (art. 1º, IV), revelando a clara opção do legislador fundante do Estado brasileiro pelo equilíbrio entre o trabalho e a ordem econômica. Assim, se existe liberdade para empreender, o trabalho humano, necessário ao exercício da atividade econômica, deve ser valorizado.

É nesse mesmo sentido que o art. 170, também da Constituição Federal, estabelece a principiologia e os limites ao exercício da atividade econômica. Com isso, vaticina *in verbis*: “*A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos a existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios*”.

Ou seja, ao mesmo tempo que a Constituição Federal de 1988 autoriza a livre iniciativa, estabelece restrições a essa atuação, especialmente para assegurar a todos uma existência

digna, fundamentada na valorização do trabalho humano, neste incluso o meio ambiente de trabalho (art. 170, VI, da CF/88).

Portanto, assegurar a subsistência mínima e fornecer as condições de trabalho seguras aos prestadores de serviço (motoristas de aplicativo) decorre de imperativo constitucional, mormente no momento de crise sanitária que o mundo enfrenta, que acentuou a desigualdade e trouxe a lume questões como a proteção dos trabalhadores autônomos, mas que manifestamente dependentes economicamente dos seus tomadores de serviços, ou pelo menos dos seus intermediadores, como no caso das empresas de tecnologia.

Isto é, a pandemia precipita um debate que vem há muito sendo postergado pela sociedade e pelo Estado brasileiro e exige uma resposta do Judiciário, a fim de que se cumpram as promessas constitucionais de se construir uma sociedade justa, livre e solidária.

Cabe ressaltar, ainda, que a presente crise epidemiológica não encontra paralelo na história recente mundial. Talvez, a gripe espanhola, ocorrida a partir de 1918, do século passado, que no Brasil chegou a vitimar um presidente da República eleito, Rodrigues Alves, seja o cotejo mais próximo. No caso atual em vivemos, o distanciamento social é a principal medida sanitária de controle e prevenção para evitar milhares de mortes e o colapso do sistema de saúde.

Se por um lado, e por ora, o contingenciamento ao contato social pode conter o avanço exponencial da pandemia, não é menos evidente que houve significativo declínio da atividade econômica, a ponto de algumas autoridades propugnarem pelo retorno ao trabalho, em um falso dilema empregos versus saúde.

Para se ter uma ideia dos efeitos econômicos da crise, segundo dados de uma pesquisa realizada a partir da coleta de localização de telefones celulares anônimos (Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2020/04/transporte-no-brasil-perde-62-dos-passageiros-com-coronavirus-queda-na-europa-chega-a-90.shtml>> Acesso em 04/04/2020), o transporte público de passageiros sofreu uma queda de 62%, ao passo que shoppings centers e cinemas tiveram uma queda de 71% de público.

Os efeitos econômicos da pandemia, são devastadores. A previsão mais otimista é uma queda de 2,5% do PIB nacional, colocando a década de 2011 a 2020 como a que vai registrar a maior retração da renda per capita da história republicana do país, superando até mesmo a chamada década perdida, entre 1981 e 1990, quando o rendimento médio da população recuou 0,43% (Disponível em <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2020/04/coronavirus-deve-levar-o-brasila-pior-decada-economica-da-historia.shtml>> Acessado 04/04/2020).

Logo, além da queda indubitável queda do número de viagens e a perda significativa de seus rendimentos, os motoristas de aplicativo se viram obrigados a arcar com o aumento de custos pela compra de máscaras cirúrgicas e álcool em gel, face às normas de saúde pública estabelecidas pela Organização Mundial de Saúde (OMS), havendo um verdadeiro desequilíbrio na relação jurídica material.

Portanto, se houve um declínio considerável da atividade econômica é lícito concluir que isso atingiu o setor de transportes e, conseqüentemente, os ganhos dos motoristas de aplicativos. Há um agravante, ainda, pois tiveram um aumento considerável de custos com a notória necessidade de aquisição de EPI (máscaras, luvas e álcool em gel).

Assim, se a economia se deteriorou e poderá colapsar grandes empresas, decerto atingirá com mais impacto aqueles que não têm acesso a crédito ou não podem lançar mão de patrimônio para manter uma subsistência digna.

É razoável concluir, por conseguinte, que houve um desequilíbrio contratual em razão da crise epidemiológica e que se carece de um (re) ajuste a fim de se restabelecer o “reequilíbrio” contratual, pois, diante do atual cenário, não nos parece razoável manter os termos da avença como pactuado anteriormente, invocando-se a cláusula geral, sintetizada pela locução latina *rebus sic stantibus* (art. 317 do Código Civil e art. 6º, V, do CDC).

Ainda que se queira argumentar que a alteração da realidade econômica não é um fato imprevisível, conforme diversas precedentes judiciais, é certo que a deterioração da economia, provocada pela inopinada pandemia da covid-19, o é, porquanto decorreu de fato necessário, impossível de evitar e de se prever. A revisão dos pactos pela onerosidade excessiva é uma realidade, portanto.

Com efeito, a atividade econômica não pode ser exercida com desrespeito à valorização do trabalho e ao meio ambiente, nele incluído o meio ambiente do trabalho (art. 170, VI), e é nesse sentido a jurisprudência:

A atividade econômica não pode ser exercida em desarmonia com os princípios destinados a tornar efetiva a proteção ao meio ambiente. A incolumidade do meio ambiente não pode ser comprometida por interesses empresariais nem ficar dependente de motivações de índole meramente econômica, ainda mais se se tiver presente que a atividade econômica, considerada a disciplina constitucional que a rege, está subordinada, dentre outros princípios gerais, àquele que privilegia a "defesa do meio ambiente" (CF, art. 170, VI), que traduz conceito amplo e abrangente das noções de meio ambiente natural, de meio ambiente cultural, de meio ambiente artificial (espaço urbano) e de meio ambiente laboral. Doutrina. Os instrumentos jurídicos de caráter legal e de natureza constitucional objetivam viabilizar a tutela efetiva do meio ambiente, para que não se alterem as propriedades e os atributos que lhe são inerentes, o que provocaria inaceitável comprometimento da saúde, segurança, cultura, trabalho e bem-estar da população, além de causar graves danos ecológicos ao patrimônio ambiental, considerado este em seu aspecto físico ou natural. [ADI 3.540 MC, rel. min. Celso de Mello, j. 1º-9-2005, P, DJ de 3-2-2006.]

Destarte, não se mostra justo e nem razoável que o motorista de aplicativo arque sozinho com o aumento dos custos (aquisição de EPI), no momento em que tem uma considerável perda de seus ganhos, que refletem não só no seu bem estar, mas da sociedade em geral – pois se trata de saúde pública, nos termos do art. 196, caput, da CF/88 -, sendo dever de todos. Assim, o exercício da atividade econômica deve estar associada com à valorização do trabalho e à conservação do meio ambiente de trabalho, fato este que, independentemente da relação jurídica existente, deve ser dividida entre aplicativo e motorista.

De outro quadrante, a questão é premente, pois muitos prestadores de serviços atravessam situação difícil e de penúria, com a queda da atividade econômica e com a brutal redução de seus rendimentos. Trata-se de medida urgente que diz respeito à própria sobrevivência desses prestadores de serviços.

Nessa toada, para a antecipação da tutela, espécie do gênero tutela de urgência, é necessário que haja nos autos elementos que evidenciem a probabilidade do direito, o perigo de dano ou o risco ao resultado útil do processo, ao teor do disposto no art. 300 do CPC/2015.

Além do preenchimento dos requisitos acima destacados, é imperioso, ainda, que não se visualize o perigo de irreversibilidade dos efeitos da decisão, conforme previsto no art. 300, caput, e § 3º, do CPC/2015.

As pretensões da parte autora calham na hipótese legal de tutela de urgência, pois dizem respeito à saúde e segurança dos trabalhadores e aos seus ganhos, portanto, às suas necessidades mais primárias.

Nesse diapasão, é razoável que a apropriação dos percentuais sobre as corridas seja fixado em valor mais módico, a fim de que os mais vulneráveis, no caso os motoristas, possam manter a sobrevivência e a existência digna.

Dessarte, é dever do proprietário da plataforma digital, como aplicativo que favorece a mobilidade urbana e angaria lucros com tal serviço, arcar também com os custos para o ambiente laboral sadio e salubre, fornecendo aos motoristas os EPI adequados ao exercício de suas atividades, principalmente no momento em que diversos municípios decretam a obrigatoriedade do uso de máscaras para toda a população.

Assim, os contratos entre os motoristas e a reclamada carecem de revisam a fim de que se obtenha o reequilíbrio e se evite a onerosidade excessiva pra uma das partes. Entretanto, como já dito alhures, se tratamos esse novo momento como economia compartilhada, é certo que prestadores de serviço e proprietários de plataformas, devem, na medida de suas capacidades, suportar e dividir os ônus do difícil momento pelo qual atravessamos, valendo destacar que somente os motoristas têm suportado os encargos da diminuição de passageiros e o aumento dos custos, impondo-se a necessidade de revisão da pactuação com a empresa detentora da plataforma.

Nesse sentido, mostram-se razoáveis os pedidos da parte autora, mas que devem modulados de modo que todo o ônus do momento também não recaia sobre a reclamada.

Com efeito, defere-se parcialmente a tutela pretendida pelo reclamante para determinar que a reclamada forneça parte dos EPI necessários a atividades dos motoristas. Contudo, tendo em

vista a informação de que os estabelecimentos da ré estão sem serviço desde 20/03/2020, a pretensão da obrigação de fazer consistente na entrega das máscaras e álcool em gel pode ficar inviabilizada.

Nesse sentido, mostra-se razoável que a parte ré reembolse uma parte dos gastos com EPI com um valor mensal, ora arbitrado em R\$ 100,00, que pode ser modificado posteriormente, a fim de cobrir parte dos gastos com despesas na aquisição de equipamentos de proteção (máscara e solução de álcool em gel no percentual de 70%), para uma jornada mensal de 220 horas, **devendo, para tanto, o motorista demonstrar de forma comprovada os produtos adquiridos, mediante prestação de contas ao final do mês com os respectivos recibos de pagamento e/ou cupons ou notas fiscais.** O valor de R\$ 100,00 mensais deve ser fracionado proporcionalmente nos casos em que a prestação de serviços dos motoristas for inferior a uma jornada mensal de 220 horas.

Deverá ainda a reclamada garantir aos motoristas ajuda compensatória, consistente na remuneração mínima nacional por hora efetivamente trabalhada ou colocada à disposição, no importe de R\$ 4,75 (quatro reais e setenta e cinco centavos) por hora, observando-se a disposição mínima para prestação do serviço de 22 (vinte e duas) horas semanais, excluídos os motoristas que tiverem três negativas seguidas de atendimento de solicitação de chamadas, a fim de que o tempo à disposição das empresas, quando completada a terceira negativa seguida, seja interrompido levando-se em consideração a primeira rejeição e volte a ser computado do zero somente a partir da aceitação e efetiva execução do serviço seguinte para o qual foi designado. O chamado auxílio emergencial no valor de R\$600,00 (seiscentos reais), estipulado nos termos da Lei 13.982/2020, deverá ser deduzido da quantia devida pela empresa aos motoristas que obtiveram a concessão do benefício.

A demandada deverá, ainda, assegurar uma remuneração mínima, a título a título de ajuda compensatória, aos motoristas impossibilitados de trabalhar em razão de efetivo diagnóstico ou de suspeita de contaminação pelo vírus COVID-19 atestados por laudo médico oficial, pelos 10 (dez) primeiros dias de licença médica, obtendo-se a média das remunerações mensais nos últimos 12 (doze) meses ou em fração inferior de número de meses para os obreiros efetivamente vinculados há menos de um ano.

Por fim, fica reduzido o percentual de desconto da plataforma sobre o valor de remuneração por corrida ao índice de 15% (quinze por cento) fixo, considerando o estado de calamidade pública e a exposição aos riscos de contaminação e a manifesta redução dos ganhos dos motoristas.

Determina-se a intimação do Ministério Público do Trabalho para atuar no feito na condição de Custos Legis.

Intimem-se as partes, atentando a reclamada para o cumprimento das tutelas deferidas nesta decisão que deverão ser efetivadas no prazo de 10 dias, sob pena de multa diária de R\$ 10.000,00 por cada infração, a ser revertida à entidade que atua no combate e atendimento de pessoas portadoras da covid-19, futuramente a ser definida.

Por fim, considerando a Portaria PRESI CNJ nº 57, de 20/03/2020, bem como o despacho de 27 /03/2020 da Secretaria Geral Judiciária deste E. TRT 8ª Região, a Secretaria da 4ª Vara do Trabalho de Belém deve encaminhar cópia da presente decisão à Secretaria-Geral da Presidência, para sua posterior juntada no Pedido de Providências nº 0002314-45.2020.2.00.0000 em trâmite no Conselho Nacional de Justiça, para acompanhamento das decisões judiciais proferidas pelos Órgãos do Poder Judiciário relacionados ao assunto Coronavírus - COVID-19.

Dê-se ciência. Cumpra-se.

BELEM/PA, 20 de maio de 2020.

VANILSON RODRIGUES FERNANDES
Juiz do Trabalho Substituto

