
ARTIGOS

Economia colaborativa e empresas de mobilidade urbana: uma visão positiva

Lógica da economia compartilhada vem ganhando força nos últimos anos

Nelson Mannrich

Tatiana Guimarães Ferraz Andrade

14/03/2018 – 08:07



Crédito: Pixabay

No Brasil, na contramão das transformações potencializadas pelas novas tecnologias da informação e comunicação, não se consegue superar o binômio subordinação-autonomia para lidar com as diferentes relações de trabalho, tais como aquelas envolvendo os motoristas particulares, cadastrados nos aplicativos de mobilidade urbana, tais como 99, Cabify e Uber, entre os mais conhecidos.

Nesse cenário, deu-se destaque, mesmo com grande publicidade, para decisões judiciais, minoritárias, inclusive de outros países, reconhecendo o vínculo de emprego desses motoristas.

Não há lei específica regulando a relação entre motoristas e empresas de mobilidade urbana. Em casos práticos, a análise detalhada do julgador de todos os elementos presentes poderia afastar conclusões equivocadas.

Em primeiro lugar, ignora-se o fato de que o motorista tem livre iniciativa para se cadastrar no aplicativo. Por outro, exigências envolvendo cadastro do motorista vinculam-se mais a comprovar o cumprimento da legislação pertinente, como portar CNH adequada para exercer atividade remunerada. Da mesma forma, o prazo máximo de fabricação do veículo requerido tem a ver com estratégias de competitividade de cada empresa desse setor, e não com o exercício de poder diretivo.

Além disso, o motorista pode ou não aceitar determinada corrida, mesmo porque tem prerrogativa de manter-se *logado* no sistema pelo tempo e frequência que entender conveniente, estabelecendo o trajeto da forma que for mais conveniente ao passageiro. Este, ao final da corrida, poderá pagar gorjetas diretamente ao motorista, como permitido pelo aplicativo da empresa 99, por exemplo.

Da mesma forma, deve-se afastar a figura da subordinação estrutural. Não é intenção das empresas de mobilidade integrar o motorista à dinâmica de sua organização empresarial nem incorporá-lo a seus valores ou cultura.

Afinal é o que importa: a relação principal se dá entre motorista e passageiro. A empresa de mobilidade é mera coadjuvante com intuito de facilitar a necessária aproximação entre eles. Mesmo porque, é ela quem detém a tecnologia do aplicativo. Não por outra razão, as avaliações são feitas diretamente pelos passageiros, sem qualquer ingerência das empresas de mobilidade.

Com relação ao pagamento, algumas empresas de mobilidade sequer são responsáveis pelo repasse de valores ao motorista, sendo o pagamento efetuado diretamente pelas credenciadoras de cartões.

É possível aproximar tais regras para prestação dessa modalidade de serviço ao sistema de franquia, na qual o franqueado deve adotar padrões de atendimento determinados pelo franqueador. Trata-se de subordinação comercial, não de relação de emprego, onde a subordinação é pessoal.

Como se vê, por todos os fundamentos acima, não estão presentes os requisitos da relação de emprego. O único elemento presente nessa relação é a pessoalidade. Por óbvio, o motorista não pode utilizar o aplicativo ou cadastro de terceiro para prestar seus serviços, por questões de segurança. Contudo, tal requisito não é por si só indício de relação de emprego, mesmo porque presente em contratos de prestação de serviço.

Com o advento dessas novas tecnologias voltadas ao uso de aplicativos de mobilidade urbana, acabou surgindo uma nova classe de trabalhadores, inclusive no Brasil. O desafio não consiste em simplesmente enquadrar esses motoristas na CLT, mas repensar o Direito do Trabalho em plena Quarta Revolução Industrial. Não podem ser considerados hipossuficientes. Eles próprios alimentam vasta rede diversificada de prestação de serviços. É cada vez maior o número de motoristas cadastrados nos aplicativos, seja para melhorar seus rendimentos, seja para ser sua fonte de renda principal.

As duas funções acima apontadas são cumpridas com sucesso pelos aplicativos, ainda mais em tempos de mudanças. Há inúmeros relatos de motoristas gratos pela oportunidade de exercer atividade remunerada e de acordo com sua conveniência. Esta é a lógica da economia compartilhada. Vem ganhando força nos últimos anos. Inúmeras plataformas tecnológicas se utilizam da mesma lógica para conectar

profissionais autônomos com clientes que desejam obter serviços (Ex: *GetNinjas*, *Loggi*, *Rappi*, *DogHero*, *Jurídico Certo*, etc).

Contudo, enquanto o sentido de economia colaborativa for atrelado a aspectos negativos, deixando de incentivar o empreendedorismo, qual será o destino das empresas de mobilidade urbana e dos trabalhadores que dela se aproveitam?

Nelson Mannrich – Professor titular de Direito do Trabalho, da USP. Presidente honorário da Academia Brasileira de Direito do Trabalho. Advogado

Tatiana Guimarães Ferraz Andrade – Mestre e Doutora em Direito do Trabalho pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo. Professora na Faculdade Damásio e na Universidade Paulista. Advogada

Os artigos publicados pelo JOTA não refletem necessariamente a opinião do site. Os textos buscam estimular o debate sobre temas importantes para o País, sempre prestigiando a pluralidade de ideias.

COMENTÁRIOS

0 comentários

Classificar por **Mais recentes**



Adicionar um comentário...

[Plugin de comentários do Facebook](#)