

Audiência aprofunda debate sobre uberização, mas há divergência de dados

10/12/2024

O Supremo Tribunal Federal encerrou nesta terça-feira (10/12) a audiência pública que discute o trabalho intermediado por plataformas que prestam serviço de transporte de passageiros, como a Uber.



A audiência foi convocada pelo ministro Edson Fachin, no âmbito da ação de repercussão geral que discute se há ou não vínculo empregatício entre motoristas e apps. Ao longo de segunda-feira (9/12) e desta terça, foram feitas 58 exposições de representantes de empresas, sindicatos e de pesquisadores. Fachin formulou 12 perguntas para guiar o debate.

Muitas das questões centrais em torno da discussão foram colocadas. Discutiu-se se há ou não vínculo; se há autonomia no trabalho por intermédio de plataforma; qual a competência para analisar os casos: se da Justiça do Trabalho ou se é uma questão comercial; se é preciso garantir maior proteção à atividade, ainda que o vínculo não seja reconhecido; e os desafios de regular a atividade.

A sensação entre os participantes é que boa parte dos assuntos foi bem posta e que a iniciativa de Fachin aprofundou muitos dos temas que precisam ser tratados. Por outro lado, expositores afirmaram que há carência de dados públicos sobre o trabalho de motorista e entregadores, e que quase todos os levantamentos disponíveis usam informações

incompletas fornecidas pelas plataformas.

Atualmente, há cerca de 1,7 milhão de motoristas e entregadores no país. Na falta de lei específica que trate do trabalho intermediado por plataformas, todo esse contingente deve ser afetado pelo julgamento do Supremo.

Renda e jornada

Victor Callil, representante do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebrap), apresentou nesta terça-feira dados sobre jornada de trabalho, média salarial e contribuição previdenciária. Segundo ele, dados colhidos junto às plataformas indicam que os motoristas trabalham uma média de 85 horas por mês; 32% ganham até cinco salários mínimos e 31%, até três salários mínimos (valores referentes ao salário bruto).

As informações levam em conta o tempo de deslocamento entre o aceite de uma corrida e o desembarque, deixando de fora, por exemplo, o período de espera entre corridas. Entre entregadores, a média trabalhada seria de 39 horas por mês, com remuneração média de três salários mínimos.

O Cebrap também levantou — desta vez, não com as plataformas, mas com 1,5 mil motoristas e 1,5 mil entregadores — dados sobre contribuição ao INSS ou via previdência privada. De acordo com ele, 56% dos motoristas que não exercem outra atividade não fazem nenhum tipo de contribuição; 9% deles têm plano de previdência privada; 30% contribuem como autônomos, via MEI; e 5% via Guia da Previdência Social (GPS). Entre entregadores, 58% não contribuem; 31% contribuem como autônomos, via MEI; 3% via GPS; e 8% via previdência privada.

Os dados de jornada são semelhantes aos apresentados por **Diego Barreto**, CEO do iFood. Segundo ele, 90% dos entregadores trabalham menos de 90 horas por mês. Em relação à renda, o ganho bruto médio por hora seria de R\$ 25,69. “Esse é um fato. Os números estão totalmente disponíveis, podem ser auditados, entregues sem nenhum problema. 1% dos trabalhadores efetivamente se dedica, em hora trabalhada, mais de 180 horas por mês.”

Sindicatos questionam dados



Representantes de sindicatos, por outro lado, questionam os dados. Segundo eles, é preciso contabilizar a jornada com o tempo de espera entre entregas e corridas. Também afirmaram que todos os levantamentos ou foram contratados pelas empresas ou tiveram como base dados sem transparência e divulgados pelos próprios apps.

“O pedido que a gente faz é: primeiro, temos de aprofundar esse debate, mas com dados públicos, críveis. O Estado precisa ter acesso a essas informações (*das plataformas*) para produzir dados. Aí, sim, podemos fazer um debate com base em dados, e não com o que as empresas estão falando”, disse **Nicolas Souza Santos**, presidente da Aliança Nacional de Entregadores por Aplicativos.

Ele ironizou a fala de que a média dos entregadores ganha três salários mínimos e trabalha 22 horas semanais, e criticou a falta de segurança. Disse que os aplicativos estimulam entregas cada vez mais rápidas e não prestam assistência adequada em caso de acidente. “A gente sabe que o motoboy passa em cima da calçada, fura semáforo. Sim, excelência, a gente está fazendo isso mesmo, mas não é por nossa culpa. É porque hoje a gente faz isso ou a gente não trabalha.”

O advogado **Cezar Britto**, da Confederação Nacional do Trabalho em Seguridade Social, afirmou que o trabalho por plataformas estimula a chamada “gamificação”, estratégia que utiliza elementos de jogos para motivar pessoas a continuarem trabalhando. Também questionou o argumento de que não há vínculo, porque entregadores e motoristas seriam autônomos. “Como podemos falar em autonomia se sequer o preço pode ser debatido? O tema é fundamental e vai traçar o futuro do Direito brasileiro.”

Britto questionou a ideia de que a jornada de entregadores e motoristas é curta, como afirmado pelas empresas. De acordo com ele, muitos dos trabalhadores atuam em “jornadas estafantes”.

Proteção aos trabalhadores

O presidente do Tribunal Superior do Trabalho, ministro **Aloysio Corrêa da Veiga**, disse na segunda, durante a abertura dos trabalhos, que deve haver maior proteção aos trabalhadores, “ainda que se trate de trabalho autônomo”. “O enquadramento do trabalho intermediado pela plataforma demanda uma proteção especial, ainda que se trate de trabalho autônomo. A realização desta modalidade de trabalho impõe, necessariamente, que haja uma atenção maior e premente sobre a questão social que é cooperativa e compartilhada.

Ainda que se considere o trabalho intermediado como uma nova realidade, prosseguiu ele, é preciso, ao menos, garantir que haja proteção aos motoristas e um “formato digno de trabalho”. “É necessário se tornar regulamentar a nova modalidade de trabalho, com o fim de tornar exequível a atividade a ser desenvolvida, com segurança e sem precarização.”

O CEO do iFood, por outro lado, disse que a plataforma oferece seguro para entregadores desde 2019, o que abrange, segundo ele, acidentes durante as rotas e suporte às famílias. “O excelentíssimo presidente do Tribunal Superior de Trabalho, quando menciona a necessidade de um seguro, ele tem toda a razão. E, desde 2019, 100% dos entregadores em rota do iFood fazem jus a isso. Se ele se acidenta, se precisa ficar dias, infelizmente, sem ter renda própria, se infelizmente ele vem a óbito, a família tem o direito desde 2019.”

Aqui e acolá

Os expositores também discutiram experiências de outros países sobre o tema. A advogada **Solimar Corrêa**, representante da Central Força Sindical, citou uma pesquisa que analisou 39 decisões de tribunais superiores europeus. De acordo com ela, 27 reconheceram o vínculo de emprego, enquanto sete classificaram os trabalhadores como empregados de terceiros e três entenderam se tratar de trabalho autônomo.

Ela também citou exemplos de regulação na França e na Espanha, onde os trabalhadores foram considerados empregados. “Caso essa corte venha a decidir pela manutenção de uma falsa autonomia, estaremos perdurando um modelo de trabalho que nega os direitos fundamentais previstos na Constituição Federal”, defendeu.

Já **Luciano Benetti**, representante da Associação Brasileira de Liberdade Econômica, disse que a realidade brasileira não é a mesma de países europeus e que o Brasil deveria se comparar a países que investem em inovação, como China e Índia. “Há um contingente grande e surpreendente de pessoas que se valem da plataforma para complementar renda. Como você aplica algo contra a vontade das pessoas (*reconhecer vínculo empregatício*)? Isso é paternalismo puro.”



Tema 1.291

No RE 1.446.336 (Tema 1.291 da repercussão geral), o Supremo analisa se há ou não vínculo de emprego entre motoristas de aplicativo e plataformas que prestam serviço de transporte. O caso concreto é o de um motorista da Uber que teve o vínculo reconhecido pelo Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região (RJ). A decisão foi mantida pelo Tribunal Superior do Trabalho.

A divergência maior com relação ao tema se dá entre o Supremo e a Justiça do Trabalho. Em diversas ocasiões, o STF entendeu que a proteção constitucional ao trabalho não impõe que toda e qualquer prestação remunerada configura relação de emprego. E também decidiu pela possibilidade da terceirização de qualquer atividade, seja ela meio ou fim, o que descaracteriza o vínculo.

Tais precedentes do Supremo foram firmados, por exemplo, na ADC 48, na ADPF 324 e no RE 958.252. O TST, por outro lado, tem reconhecido o vínculo em diversas decisões.

RE 1.446.336

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2024-dez-10/audiencia-aprofunda-debate-sobre-uberizacao-mas-ha-divergencia-de-dados/>