



A REGULAÇÃO JURÍDICA DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE E A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO

ARTIGO ORIGINAL

TITTO, Maicel Anesio¹

TITTO, Maicel Anesio. **A regulação jurídica dos aplicativos de transporte e a precarização do trabalho.** Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano. 08, Ed. 06, Vol. 01, pp. 88-105. Junho de 2023. ISSN: 2448-0959, Link de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/ciencias-sociais/precarizacao-do-trabalho>

RESUMO

Este artigo tem por objetivo dissertar sobre a regulação jurídica dos aplicativos de transporte e a precarização do trabalho. Aborda, também, de modo breve, os aspectos relacionados à sistemática de atuação dos aplicativos de transporte, que se insere no âmbito da economia compartilhada, mais especificamente do compartilhamento de carros (*carsharing*), adentrando, posteriormente, na questão da precarização do trabalho dos motoristas, analisando, nesse ponto, a questão à luz da teoria marxista do valor trabalho. Por fim, insere a discussão em uma contraposição do mercado de trabalho do século XXI com a influência das novas tecnologias, tratando, assim, a questão da informalidade presente nesse cenário e das consequências práticas trazidas para as relações laborais, abordando a regulação jurídica. Trata-se de uma pesquisa exploratória, com uso do levantamento bibliográfico para coleta e levantamento dos dados. A abordagem do problema é qualitativa, e a análise dos dados é crítica de conteúdo. Os principais resultados obtidos foram no sentido de que, no capitalismo contemporâneo, a dinâmica de precarização do trabalho é guiada por uma lógica que é orientada diretamente por uma multiplicidade de tendências e de formas fenomênicas que se encontram em agitação constante, sendo dirigidas com vistas à intensificação da apropriação de sobretrabalho. Contudo, o que se verificou a partir da literatura pesquisada é que tal condição de trabalho, que anteriormente era tratada como atípica, posto que extrapola padrões aceitáveis quanto ao labor, atualmente, pela sua expansão e concretização, deixou de ser assim concebida, passando a se apresentar como uma tendência. Assim, pode-se concluir, uma vez que os avanços tecnológicos e o forte impacto desses no mercado de trabalho são inevitáveis, que a regulamentação jurídica é essencial para equilibrar, com base em leis e princípios trabalhistas, as forças entre trabalhadores e empregadores.



Palavras-chave: aplicativos de transporte, precarização do trabalho, regulação jurídica.

1. INTRODUÇÃO

A evolução humana e as descobertas feitas pelo homem há muito vêm modificando a própria convivência do homem, o meio social e o modo de vida da população. Mais recentemente, contudo, tais mudanças atingiram novos patamares devido às contínuas inovações tecnológicas (MORAES; OLIVEIRA; ACCORSI, 2019).

De fato, a vida conectada do século XXI, principalmente devido à difusão da Internet, permitiu que alguns hábitos rotineiros, como conversar, viajar, fazer compras, marcar consultas médicas, ouvir música, assistir filmes, trabalhar e se locomover, sofressem expressivas mudanças com um ritmo cada vez mais acelerado, tornando algumas situações até então impossíveis cada vez mais comuns (CEZÁRIO, ARAUJO, 2021).

O motivo dessas transformações não se limita às inovações tecnológicas em si, mas principalmente à possibilidade de que elas cheguem, de fato, aos consumidores finais, ou seja, à grande parte da população. Isto tudo está acontecendo, em grande parte, em razão da popularização dos smartphones e dos programas e aplicativos que neles podem ser incluídos (ALMEIDA, 2022).

Neste contexto de tantas mudanças, as relações laborais são uma das áreas mais afetadas, com implicações diretas na interação entre trabalhadores e empregadores, implicando até mesmo na crescente desnecessidade do recurso ao trabalho humano, que tem vindo a ser substituído por Inteligência Artificial (IA) ou meios automatizados, sendo isso que torna este tema tão relevante.

Diante disto, propõe-se como objetivo para este artigo dissertar sobre a regulação jurídica dos aplicativos de transporte e a precarização do trabalho. Para atingi-lo, os objetivos específicos são: apresentar brevemente aspectos relacionados à sistemática de atuação dos aplicativos de transporte, que se insere no âmbito da economia compartilhada, mais especificamente do compartilhamento de carros (*carsharing*); analisar a precarização do trabalho dos motoristas à luz da teoria



marxista do valor trabalho; realizar uma contraposição do mercado de trabalho do século XXI com a influência das novas tecnologias, tratando a questão da informalidade presente nesse cenário e das consequências práticas trazidas para as relações laborais, abordando a regulação jurídica.

2. A ATUAÇÃO DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE NO CONTEXTO DA ECONOMIA COMPARTILHADA

Ao se analisar o cenário atualmente vislumbrado no contexto dos avanços tecnológicos, verifica-se que a Internet proporcionou uma expansão das possibilidades de atuação e de presença em todo o mundo. Com isso, as formas de entabular negócios foram reorganizadas, impactando, também, o mercado de trabalho, que passou a conviver com a informalidade de uma forma mais pontual, dantes não percebida. Em se falando sobre avanços tecnológicos contemporâneos, mister se faz a remissão aos conceitos de Internet das Coisas (*Internet of Things* – IoT) e Indústria 4.0.

Historicamente, antes da Revolução Industrial, praticamente todas as culturas eram locais, com base na economia agrária. A ausência de meios rápidos de comunicação e de transporte revelavam, pois, uma cultura limitada, de nicho, determinada mais pela geografia do que pela afinidade (TESSARINI; SALTORATO, 2018).

Após a Revolução Industrial, contudo, experimentou-se um aumento exponencial de aplicações tecnológicas, chegando, mais recentemente, à concepção da Indústria 4.0, cujo conceito abrange as principais inovações tecnológicas realizadas nos campos de controle de dados, de automação e de Tecnologia da Informação (TI), com aplicação nos processos de manufatura, gerenciadas por sistemas cyber-físicos (CARRION; QUARESMA, 2019).

Esse novo movimento da indústria é pautado em seis princípios básicos regentes: capacidade de operação em tempo real, virtualização, descentralização, orientação a serviços, modularidade e interoperabilidade. A capacidade de operação em tempo real consiste na aquisição e no tratamento dos dados de modo instantâneo, permitindo



que decisões sejam tomadas em tempo real. A virtualização propõe que as fábricas inteligentes possuam uma cópia virtual, de modo a permitir tanto a rastreabilidade como o monitoramento remoto de todos os processos realizados em seu âmbito, tomando os inúmeros sensores que estão espalhados por sua planta.

Na descentralização, a tomada de decisões é feita por meio de um sistema cyber-físico, considerando-se as necessidades de produção verificadas em tempo real. Há, também, uma atuação mais autônoma das máquinas, que não são regidas somente por comandos a elas empregados. Há a possibilidade de elas próprias fornecerem informações sobre o seu ciclo de trabalho, retroalimentando-se. A orientação a serviços corresponde ao uso de arquiteturas de *software* orientadas a serviços, em uma atuação que considera o conceito de *Internet of Services*.

A modularidade corresponde à produção segundo a demanda, o acoplamento e o desacoplamento de módulos na produção, oferecendo, com isso, flexibilidade para alteração facilitada das tarefas das máquinas. A interoperabilidade consiste na capacidade dos sistemas cyber-físicos, dos humanos e das fábricas inteligentes de se comunicarem uns com os outros por meio da IoT^[2] e da Internet (CARRION; QUARESMA, 2019).

Dentre as inúmeras possibilidades experimentadas em função dos avanços tecnológicos vivenciados, tem-se a concepção de economia compartilhada, na qual a acessibilidade à tecnologia é possível para todos por meio da Internet e de aplicativos. Esta inovação, contudo, muda a forma de configuração do mercado, desestruturando-o por meio de processos e produtos inovadores, considerando as exigências da demanda para a sua efetivação. Assim, em se tratando da economia compartilhada, o foco principal é dado ao compartilhamento e ao sentimento de justiça, confiança e solidariedade (NOGAMI, 2019).

Carsharing é um termo diretamente relacionado ao compartilhamento de carros. Trata-se de um mercado cujo público consumidor é difícil de prever. Isso, porque não há como negar a utilidade desse formato de economia compartilhada para uma gama



bastante ampla de consumidores, incluindo famílias relativamente ricas, que evitam ter um segundo ou um terceiro veículo (SUNDARARAJAN, 2019).

De certo, a sua utilidade é percebida na medida em que se considera que essa modalidade permite às pessoas que não podem ter um carro particular a capacidade de, ocasionalmente, usar um veículo. Tais benefícios podem ser muito significativos, já que, em se tratando de mobilidade dos não motoristas, tem-se que essa é frequentemente restrita. Além disso, por meio do *carsharing*, nichos de mercado especiais podem ser atendidos com excelência, como no caso de pequenas empresas que poderiam recorrer ao compartilhamento de carros como alternativa mais flexível e eficiente em comparação com a propriedade de veículos que são utilizados apenas ocasionalmente (MUCELIN, 2020).

Este sistema de *Internet of Things (IoT)* permitiu um passo a mais no mercado, ou seja, o compartilhamento de veículos com motoristas.

De fato, as modificações promovidas pela IoT impactaram fortemente os negócios, a economia e, conseqüentemente, também o mercado de trabalho. Nesse sentido, Barros (2018) expõe que, no capitalismo contemporâneo, a dinâmica de precarização do trabalho é guiada por uma lógica orientada diretamente por uma multiplicidade de tendências e de formas fenomênicas que se encontram em agitação constante, sendo dirigidas com vistas à intensificação da apropriação de sobretrabalho.

Nesse contexto, o autor aponta que, se as condições de existência se mostram ameaçadas em razão da ausência de um horizonte capaz de assegurar se há a possibilidade de percepção de um salário, resta ao trabalhador somente a decisão de se submeter às formas salariais mais precárias, fazendo, assim, referência à teoria marxista.

O fato é que tal condição de trabalho, que anteriormente era tratada como atípica, posto que fora dos padrões aceitáveis quanto ao labor, atualmente, pela sua expansão e concretização, deixou de ser assim concebida, passando a se apresentar como uma



tendência (BARROS, 2018). Sobre isso, contudo, se versará mais detidamente na seção seguinte.

3. A PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS DE TRANSPORTE À LUZ DA TEORIA MARXISTA

O trabalho de aplicativos de motoristas de transportes tem sido analisado por diferentes pesquisadores pela sua precarização, uma flexibilização trabalhista que prejudica a dignidade do trabalho sob a ilusão de um empreendedorismo. Os motoristas são trabalhadores sem vínculo empregatício que estão tendo seus direitos trabalhistas renegados (BRASIL; SILVA, 2022).

Ao se tratar sobre a dinâmica do capitalismo e suas relações de trabalho, faz-se necessário tratar sobre o conceito de mais-valia. A subsistência do trabalhador depende diretamente de sua força de trabalho e, esta, por sua vez, necessita dos meios de produção para transformar-se em riquezas. O serviço já prestado ou o produto já acabado contém trabalho passado ou “morto”, enquanto o trabalho inserido na produção de novos bens irá gerar o direito ao recebimento de um novo “preço” que continuará a garantir a subsistência do trabalhador.

Os produtos são fabricados com a finalidade de venda, variando de valor dependendo do mercado. Aquilo que foi produzido pertence ao dono do capital. Neste ínterim, o capital investido divide-se em dois componentes: o capital constante, que corresponde ao valor gasto, investido ou adiantado em meios de produção (máquinas, equipamentos, matérias-primas etc.) e o capital variável, que é aquele utilizado para compra da força de trabalho.

A força de trabalho é tratada como uma mercadoria específica, onde parte do tempo dedicado a produção é considerada como aquela necessária a subsistência do trabalhador.

Já as demais horas empregadas na atividade laborativa, tempo excedente ou sobretrabalho é aquele que excede ao valor pago ao trabalhador e constitui o ganho



do capitalista, ou seja, a mais-valia, que corresponde a parcela do trabalho que não é remunerada e destina-se diretamente ao lucro do detentor dos meios de produção (MARX, 2014, p. 171 a 173).

É importante destacar dois aspectos importantes: o primeiro é que a produção da mais-valia não acontece na circulação da mercadoria, mas na produção, o segundo é a visão clássica e neoclássica sobre a mais-valia. Segundo os antecessores de Marx, a mais-valia seria resultado da troca injusta entre detentores do capital e os trabalhadores, que com a parte não remunerada do seu trabalho geram o lucro nesta relação de produção. (MARX, 2013).

Contudo, Marx (2004) considerou que a força de trabalho é vendida pelo seu valor, e que a mais-valia surgiria na produção, mostrando que o modo de produção capitalista não se fundamenta em trocas justas, mas em posições de classe entre opressor e oprimido.

A exploração do trabalho é evidenciada por Marx (2014) quando esse define a mais-valia e sua relação com o capital variável. A mais-valia é o valor do trabalho não pago ao trabalhador, isto é, consiste na exploração exercida pelos capitalistas sobre seus assalariados. Para Abílio (2020), essas empresas de transportes de aplicativos têm operado como monopólios e ganham poder de mercado para diminuir o valor pago pelo tempo de trabalho.

A força de trabalho, para Marx (2013), é como uma mercadoria qualquer, cujo valor é determinado pelos meios de vida necessários à subsistência do trabalhador. Se esse trabalhar além de um determinado número de horas, estará produzindo não apenas o valor correspondente ao de sua força de trabalho, mas também um valor a mais, um valor excedente sem contrapartida. Para o autor, a taxa de mais-valia define o grau de exploração sobre o trabalhador. Marx (2014, p. 148) define mais-valia da seguinte forma:

“Portanto, a produção de mais-valia não é outra coisa que a produção de valor prolongada além de um certo ponto. Se o processo de trabalho dura apenas o tempo necessário para substituir o valor da força de trabalho pago pelo capital por um



equivalente novo, há simplesmente a produção de valor. Quando esse tempo é ultrapassado, se inicia a produção de mais-valia.”

A produção capitalista não é apenas produção de mercadorias, ela é, essencialmente, produção de mais-valia. O valor dos elementos de produção é igual ao valor do capital adiantado. Esse capital, que Marx chamou de capital C, é formado a partir de uma soma do dinheiro empregado nos meios de produção e destinado ao pagamento da força de trabalho. Sua equação original é a seguinte: $C = c + v$, na qual C = capital, c = capital constante e v = capital variável. Entretanto, o processo de produção gera um excedente, modificando a equação original para a seguinte: $C = c + v + m$, na qual (m) é a mais-valia (MARX, 2013).

O que se verifica nas empresas de aplicativos de transporte é o aumento da mais-valia, considerando que o trabalhador somente é pago pelo tempo que ele produz e pelo produto já vendido. Assim, há um aumento da lucratividade da empresa em detrimento dos direitos do trabalhador, considerando que, enquanto está parado, esperando uma nova demanda, ele não é remunerado, assim como também não é remunerado pelo seu tempo de descanso. Com isso, os trabalhadores desses aplicativos tentam se manter sempre ativos para conseguirem aumentar seus rendimentos.

Marx (2013) define que à medida que a jornada de trabalho é prolongada, o capital variável é valorizado. O capital apropria-se do trabalho excedente exercido pelo trabalhador, determinando a relação entre mais-valia e o capital variável a essa valorização proporcional ao capital. Assim, Marx (2013, p. 213) expressa que:

O segundo período do processo de trabalho, em que o trabalhador trabalha além dos limites do trabalho necessário, custa-lhe, de certo, trabalho, dispêndio de força de trabalho, porém não cria valor algum para o próprio trabalhador. Ele gera mais-valor, que, para o capitalista, tem todo o charme de uma criação a partir do nada. A essa parte da jornada de trabalho denomino tempo de trabalho excedente [Surplusarbeitszeit], e ao trabalho nela despendido denomino mais-trabalho [Mehrarbeit] (surplus labour). Do mesmo modo como, para a compreensão do valor em geral, é indispensável entendê-lo como mero coágulo de tempo de trabalho, como simples trabalho objetivado, é igualmente indispensável para a



compreensão do mais-valor entendê-lo como mero coágulo de tempo de trabalho excedente, como simples mais-trabalho objetivado. O que diferencia as várias formações econômicas da sociedade, por exemplo, a sociedade da escravatura daquela do trabalho assalariado, é apenas a forma pela qual esse mais-trabalho é extraído do produtor imediato, do trabalhador.

O preço da força de trabalho não pode ser comparado com a mais-valia, pois essa caminha no sentido da produtividade. Um acréscimo na produtividade e na intensidade do trabalho gera a diminuição no seu preço. Se, por exemplo, uma nova máquina puder realizar o trabalho de 10 homens, por certo o valor do trabalho será menor em relação ao produto final. Por outro lado, a força de trabalho somente pode gerar incremento na produtividade se houver dispêndio de mais horas de trabalho. A taxa de mais-valia é, por isso, a expressão exata do grau de exploração da força de trabalho pelo capital ou do trabalhador pelo capitalista (BRASIL; SILVA, 2022).

É fato notório o abismo que separa as condições de vida do trabalhador e do capitalista. A força de trabalho é comprada e vendida por um valor, que, como o de qualquer outra mercadoria, é determinado pelo tempo de trabalho necessário para sua produção, e quem define o valor da força de trabalho é o capitalista Marx (2014).

O capitalista é o capital personificado. Sua alma é a alma do capital. Mas o capital tem um único impulso vital, o impulso de se autovalorizar, de criar mais-valor, de absorver, com sua parte constante, que são os meios de produção, a maior quantidade possível de mais-trabalho. O capital é trabalho morto, que, como um vampiro, vive apenas da sucção de trabalho vivo, e quanto mais trabalho vivo suga, mais vive. O tempo durante o qual o trabalhador trabalha é o tempo durante o qual o capitalista consome a força de trabalho que comprou do trabalhador. Se o trabalhador consome o seu próprio tempo disponível, ele furta o capitalista (MARX, 2013).

O modo de produção capitalista é cruel com os que vendem sua força de trabalho, ele transforma a vida da sociedade num fetiche voltado para a aquisição de coisas supérfluas, impõe à economia negócios direcionados à concorrência anárquica, não se preocupa com o desperdício nem com o meio ambiente.



Dessa forma, essas empresas de aplicativos de transporte trazem uma forma de trabalho na qual o que o operário ganha em trabalho e perde em qualidade de vida. A utilização da força de trabalho e a espoliação dela são coisas inerentes à vida da classe trabalhadora.

A força de trabalho, aquela que o sistema considera livre, é condição necessária à valorização da economia capitalista. As formas de exploração do tempo de trabalho ocorrem com a constituição da divisão do trabalho em duas partes: o trabalho necessário (aquele que propicia a reposição das condições vitais para o trabalhador) e o trabalho excedente (parte que sobra para o capitalista como trabalho não pago).

Marx (2013) mostra a exploração sem limites que ocorria na indústria inglesa, que explorava até mesmo crianças e mulheres em um nível sem precedentes, exigindo que os operários praticassem jornadas de trabalho exaustivas, em instalações físicas totalmente inapropriadas.

Para o autor, esse adicional de tempo de trabalho não pago ao trabalhador, pouco a pouco, vai se estendendo e, em um ano, faz uma grande diferença em favor dos capitalistas. As condições de trabalho são, na maioria das vezes, insalubres e perigosas, causando muitas doenças.

No contexto do trabalho das empresas de aplicativos, o que se verifica é que os recursos necessários para realização do trabalho são do próprio trabalhador. Não há pagamento ou responsabilização por seus direitos, pelo contrário, o próprio trabalhador responde pelas demandas dos clientes. Além disso, não existem garantias relacionadas à saúde ou à segurança do trabalhador no exercício de sua função (FRANCO; FERRAZ, 2019).

Ao capitalista interessa o lucro, ele é indiferente às consequências sofridas pelo trabalhador. Para não perder seus lucros, se apodera do trabalho alheio, sugando o máximo que pode, fundando sua lógica na exploração e exclusão de grande parte da população do mundo de trabalho, causando um volume enorme de mazelas, de violência e danos ao meio ambiente.



Marx (2013) não se omite e denuncia: para ele, o capital também é uma relação social de produção. É uma relação burguesa de produção, uma relação de produção da sociedade burguesa. O capital não é apenas uma soma de produtos materiais, é, também, uma soma de mercadorias, de valores de troca, de grandezas sociais. E detona:

O capital constante, os meios de produção, considerados do ponto de vista do processo de valorização, só existem para absorver trabalho e, com cada gota de trabalho, uma quantidade proporcional de mais-trabalho. Se não fazem isso, sua simples existência constitui uma perda negativa para o capitalista, uma vez que, durante o tempo em que estão ociosos, eles representam um desembolso inútil de capital, e essa perda se torna positiva tão logo a interrupção torne necessária a realização de gastos adicionais para o reinício do trabalho. O prolongamento da jornada de trabalho além dos limites do dia natural, adentrando a madrugada, funciona apenas como paliativo, pois não faz mais do que abrandar a sede vampírica por sangue vivo do trabalho. Apropriar-se de trabalho 24 horas por dia é, assim, o impulso imanente da produção capitalista. (MARX, 2013, p. 235).

Marx (2013) demonstra como o capital não se importa com a vida humana, como os capitalistas roubam o tempo de trabalho. Para o capitalista, as 24 horas do dia são para a valorização do capital, para a ampliação dos lucros. O capital não está preocupado com o sofrimento da geração trabalhadora que o circunda, com o apodrecimento futuro da humanidade, nem mesmo com o meio ambiente, conforme se verifica nas explicações do autor:

Desde já, é evidente que o trabalhador, durante toda sua vida, não é senão força de trabalho, razão pela qual todo o seu tempo disponível é, por natureza e por direito, tempo de trabalho, que pertence, portanto, à autovalorização do capital. Tempo para a formação humana, para o desenvolvimento intelectual, para o cumprimento de funções sociais, para relações sociais, para o livre jogo das forças vitais físicas e intelectuais, mesmo o tempo livre do domingo – e até mesmo no país do sabbatismo – é pura futilidade! Mas em seu impulso cego e desmedido, sua voracidade de lobisomem por mais-trabalho, o capital transgredir não apenas os limites morais da jornada de trabalho, mas também seus limites puramente físicos. Ele usurpa o tempo para o crescimento, o desenvolvimento e a manutenção saudável do corpo. Rouba o tempo requerido para o consumo de ar puro e de luz solar. Avança sobre o horário das refeições e os incorpora, sempre que possível, ao processo do corpo. Rouba o



tempo requerido para o consumo de ar puro e de luz solar. Avança sobre o horário das refeições e os incorpora, sempre que possível, ao processo de produção, fazendo com que os trabalhadores, como meros meios de produção, sejam abastecidos de alimentos do mesmo modo como a caldeira é abastecida de carvão, e a maquinaria, de graxa ou óleo. O sono saudável, necessário para a restauração, renovação e revigoração da força vital, é reduzido pelo capital a não mais do que um mínimo de horas de torpor absolutamente imprescindíveis ao reavivamento de um organismo completamente exaurido. (MARX, 2013, p. 238-239).

Em sua análise, Marx (2013) deixa claro que a produção capitalista é essencialmente produção de mais-valia. É o roubo de mais-trabalho do trabalhador, é a exploração exercida de diversas formas, sobretudo com o prolongamento da jornada de trabalho até o nível da mais perversa exaustão. O capital domina os meios de produção com uma força avassaladora, imprime um regime de trabalho forçado, manipula e controla o processo de produção e ainda conta com o amparo do estado, como no caso das Leis Fabris inglesas. Ele confunde o mais-trabalho com o trabalho necessário.

O volume de produção capitalista exige que a produção das mercadorias seja realizada no menor tempo possível, de modo que é cobrada uma grande produtividade. O capital precisa repor os estoques, precisa atender a demanda do mercado, precisa fazer a economia “girar”, ampliando cada vez mais o volume de lucros, de forma a atender seus desejos.

O capital determina o volume de produção do trabalho, o qual deve ser aumentado de modo que a produção da mesma quantidade de mercadoria exija uma menor quantidade de trabalho. A consequência do aumento da produtividade e do mais-trabalho, ao se modificar as condições técnicas e sociais do processo produtivo, é a desvalorização do trabalho. Isso se dá com a introdução do aumento da força produtiva nos ramos industriais, objetivando a ampliação do volume de mercadorias produzidas sem que esse processo atenda às condições necessárias ao bom nível de subsistência à vida da classe trabalhadora (MARX, 2013).

Tal mecanismo em nada contribui com a valorização da força de trabalho, pois o objetivo do capitalista é aumentar a força produtiva do trabalho para diminuir o preço



da mercadoria, gerando as condições necessárias à obtenção de um maior volume de vendas e facilidade em dominar uma maior parcela do mercado. Quem paga essa diferença é o trabalhador, e não o capitalista. Ao trabalhador cabe a obrigação de executar suas tarefas no menor tempo possível. Quanto ao capitalista, esse não tem com o que se preocupar, pois, sua única finalidade é obter mais lucros (MARX, 2013).

Diante desse contexto, infere-se que a mais-valia absoluta é a ampliação do trabalho excedente, entretanto, ela tem algumas limitações. Ao atingir o nível limítrofe, o capitalista encontra outro modo de extração do excedente, diminuindo o tempo de trabalho socialmente necessário e introduzindo novos meios de produção com o incremento de novas máquinas. Consequentemente, o valor da força de trabalho desce enquanto valoriza a dedicação no trabalho excedente.

4. O RECONHECIMENTO DE VÍNCULO EMPREGATÍCIO PARA MOTORISTAS DE APLICATIVOS

As condições de trabalho às quais motoristas de aplicativos têm sido expostos têm gerado discussões em diferentes campos, entretanto, destaca-se, neste estudo, o vínculo empregatício formado entre o motorista e a empresa na seara jurídica. No Brasil, os direitos básicos de emprego estão previstos na Constituição Federal de 1988, que estabelece direitos e condições contratuais mínimas que devem ser cumpridos nas relações de trabalho, bem como direitos sindicais e à greve como manifestação coletiva, os quais são detalhados na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), promulgada em 1943.

De acordo com Nascimento (2011), cabe ao empregador o poder de direcionar, controlar e de disciplinar o empregado em suas atividades e a obrigação de realizar o pagamento do salário, garantir a possibilidade do empregado executar normalmente seus serviços e, ainda, respeitar a moral do seu funcionário, considerando a dignidade da pessoa humana. Por sua vez, o empregado tem o dever de prestar os serviços para o qual foi contratado, submetendo-se ao poder de comando ou subordinação do empregador, devendo agir de boa-fé, sem adotar uma postura que possa prejudicar a organização em que trabalha.



Portanto, quando se considera a relação entre motoristas e empresas de aplicativos de transporte, é possível verificar uma relação trabalhista. Essas discussões estão sendo realizadas no âmbito jurídico, destacando-se, no Brasil, o Acórdão da 3ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho (Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066, Terceira Turma, Superior Tribunal do Trabalho, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, Julgado em 06/03/2022). Além disso, as discussões também seguem em outros países, com decisão final pela Suprema Corte do Reino Unido (PEIRIS, 2021) e com o Real Decreto-Lei n. 9/2021 da Espanha (2021).

No acórdão do Reino Unido, é possível verificar uma reflexão sobre a relação entre os motoristas e a empresa de aplicativos de transportes Uber, na qual se destaca, principalmente, o nível de controle exercido pela referida empresa, já que é ela quem determina taxas, valores e forma de trabalho, embora os trabalhadores sejam livres para escolher quando e quanto trabalhar. Destaca-se, também, como limitação ao trabalhador pela Uber, o fato de a empresa restringir a comunicação entre motoristas e passageiros, questões que colocam o motorista em posição de submissão à empresa.

Na Espanha, foi publicado o Real Decreto-Lei n. 9/2021, que regulamenta a garantia dos direitos laborais das pessoas que se dedicam à entrega no ramo de aplicativos. A regulamentação acrescenta as seguintes garantias na Ley del Estatuto de los Trabajadores:

“...ser informado pela empresa dos parâmetros, regras e instruções em que se baseiam os algoritmos ou sistemas de inteligência artificial que afetam a tomada de decisões que podem afetar as condições de trabalho, acesso e manutenção do emprego, incluindo a elaboração de perfis.” (ESPAÑA, 2021, p. 56734, tradução nossa) ^[3]

OBSERVAÇÃO: (Real Decreto-Lei 9.2021, Boletín Oficial del Estado, núm. 113, Miércoles 12 de mayo de 2021, Sec. I. Pág. 56734) trata-se de tradução livre de Lei Federal Espanhola extraída “Diário Oficial” daquele país que lá recebe o nome de Boletín Oficial del Estado. Cópia do documento com o destaque do trecho em anexo.

“Presunção de emprego no domínio das plataformas digitais de entrega. Por aplicação do disposto no n.º 1 do artigo 8.º,



presume-se que se inclui no âmbito da presente lei a atividade de pessoas que prestem serviços remunerados que consistam na distribuição de qualquer produto ou mercadoria de consumo, pelos empregadores que exerçam os poderes direitos, organização, direção e controlo indireto ou implícito do negócio, através da gestão algorítmica do serviço ou das condições de trabalho, através de uma plataforma digital. Esta presunção não afeta o disposto no artigo 1.3 dessa norma (vigésima terceira disposição adicional)” (ESPANHA, 2021, p. 56737, tradução nossa)^[4]

Esta é a tradução livre da Lei Espanhola

OBSERVAÇÃO: (Real Decreto-Lei 9.2021, Boletín Oficial del Estado, núm. 113, Miércoles 12 de mayo de 2021, Sec. I. Pág. 56737) trata-se de tradução livre de Lei Federal Espanhola extraída “Diário Oficial” daquele país que lá recebe o nome de Boletín Oficial del Estado. Cópia do documento com o destaque do trecho em anexo.

Por fim, destaca-se a decisão do Tribunal Superior do Trabalho (TST) no ano de 2022, que vem sendo discutida desde então. Em abril de 2022, o referido órgão reconheceu o vínculo de emprego entre o motorista de aplicativo e a Uber, dada a presença de todas características de uma relação de emprego previstas na legislação trabalhista brasileira.

Reconheceu, ainda, que há uma “subordinação algorítmica”, que talvez seja superior a outras situações de trabalho mais tradicionais, mediante à seguinte conclusão:

Uber Do Brasil Tecnologia Ltda. Natureza jurídica da relação mantida entre os trabalhadores prestadores de serviços e empresas que organizam, ofertam e concretizam a gestão de plataformas digitais de disponibilização de serviços de transporte ao público, no caso, o transporte de pessoas e coisas. novas formas de organização e gestão da força de trabalho humana no sistema capitalista e na lógica do mercado econômico. Essencialidade do labor da pessoa humana para a concretização dos objetivos da empresa. Projeção das regras civilizatórias do direito do trabalho sobre o labor das pessoas naturais. Incidência das normas que regulam o trabalho subordinado desde que não demonstrada a real autonomia na oferta e utilização da mão de obra do trabalhador (art. 818, II, da CLT). Confluência dos princípios constitucionais humanistas e sociais que orientam a matéria (Preâmbulo; art. 1º, III e IV; art. 3º, I, II, III e IV; art. 5º, caput; art. 6º; art. 7º, caput e seus incisos e parágrafo único; arts. 8º até 11; art. 170, caput e incisos III, VII e VIII; art. 193, todos da Constituição de 1988). Vínculo de



emprego. Dados fáticos constantes do acórdão regional referindo-se a relação socioeconômica abrangente de período de quase dois meses. Presença dos elementos integrantes da relação empregatícia. Incidência, entre outros preceitos, também da regra disposta no parágrafo único do art. 6º da CLT (inserida pela lei n. 12.551/2011), a qual estabelece que “os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio”. Presença, pois, dos cinco elementos da relação de emprego, ou seja: pessoa humana prestando trabalho; com pessoalidade; com onerosidade; com não eventualidade; com subordinação. Ônus da prova da autonomia do trabalho não cumprido no presente processo (art. 818, CLT), pela empresa de plataforma digital, que arregimenta, organiza, dirige e fiscaliza a prestação dos serviços especializados de transporte. (Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066, Terceira Turma, Tribunal Superior do Trabalho, Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, Julgado em 06/03/2022).

Embora a matéria não esteja pacificada perante a Justiça Federal do Trabalho brasileira, tudo indica que a decisão do TST servirá de paradigma para casos análogos, já que está em conformidade com a moderna concepção de vínculo empregatício adotada por diversos países.

5. CONCLUSÃO

Como relatado no início, este artigo teve por objetivo dissertar sobre a regulação jurídica dos aplicativos de transporte e a precarização do trabalho.

Durante levantamento bibliográfico realizado, verificou-se que, no capitalismo contemporâneo, a dinâmica percebida é a da precarização do trabalho. Seu guia, como destacado ao longo do estudo, é uma lógica orientada diretamente por uma multiplicidade de tendências e de formas fenomênicas em constante agitação, a qual segue rumo à intensificação da apropriação do sobretrabalho.

Entretanto, tal condição de trabalho, que anteriormente era tratada como atípica, posto que totalmente estranha aos padrões tidos como aceitáveis em relação à prestação de serviços laborais, atualmente, pela sua expansão e concretização, deixou de ser assim concebida, passando a se apresentar como uma tendência.



Sendo assim, a partir de todo exposto, pode-se concluir, uma vez que os avanços tecnológicos e o forte impacto desses no mercado de trabalho são inevitáveis, que a regulamentação jurídica é essencial para equilibrar, com base em leis e princípios trabalhistas, as forças entre trabalhadores e empregadores.

Como sugestão para estudos futuros, sugere-se a elaboração de um texto para subsidiar um projeto de lei com vistas a promover a regulação do trabalho por meio de aplicativos de transporte, de modo a conferir condições mais dignas de prestação de serviços laborais aos trabalhadores do setor, tudo em consonância com o arcabouço legislativo regente das relações de trabalho no país e considerando a base principiológica do Direito do Trabalho, que efetivamente é a proteção do trabalhador.

REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: a era do trabalhador justin-time? **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 34, n. 98, p. 111-126, 2020.

ALMEIDA, Leandro José Souza *et al.* A precarização do trabalho: o caso dos trabalhadores de aplicativo de transporte em Belém do Pará. **E-Acadêmica**, v. 3, n. 1, p. e2231120-e2231120, 2022.

BARROS, Albani de. **Prekärer**: análise dos fundamentos da precarização do trabalho a partir da crítica da economia política. 2018. 243f. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, PE, 2018.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (3ª Turma). **Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066**. Relator: Ministro Mauricio Godinho Delgado, 06 de abril de 2022. Tribunal Superior do Trabalho, 2022. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tst/1456803327/inteiro-teor-1456803857>. Acesso em: 31 maio 2023.

BRASIL, Cassiano Hasselmann; SILVA, Gustavo. Uberização e Classe Trabalhadora: aspectos fundamentais da exploração por aplicativo. **Revista Avant**, v. 6, n. 1, 2022.

CARRION, Patrícia; QUARESMA, Manuela. Internet das Coisas (IoT): definições e aplicabilidade aos usuários finais. **Human Factors in Design**, v. 8, n. 15, p. 049-066, 2019.

CEZÁRIO, Madalena Barbosa de Oliveira; ARAUJO, Wânia Maria. A precarização das relações de trabalho: o caso Uber e a subordinação estrutural. **Brazilian Journal of Development**, v. 7, n. 3, p. 23544-23562, 2021.



ESPAÑA. **Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre**. Por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. Madrid: Boletín Oficial del Estado, 2015. Disponível em: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-11430-consolidado.pdf>. Acesso em: 31 maio 2023.

ESPAÑA. **Decreto-ley 9/2021, de 11 de mayo**. Por el que se modifica el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, para garantizar los derechos laborales de las personas dedicadas al reparto en el ámbito de plataformas digitales. Madrid: Boletín Oficial del Estado, 2021. Disponível em: <https://www.boe.es/boe/dias/2021/05/12/pdfs/BOE-A-2021-7840.pdf> Acesso em: 31 maio 2023.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza Da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos Ebape BR**, v. 17, p. 844-856, 2019.

MARX, Karl. Processo de trabalho e processo de valorização. A dialética do trabalho: escritos de Marx e Engels. São Paulo: **Expressão Popular**, 2004.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política. Livro I: o processo de produção do capital. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, Karl. **O capital**: extratos por Paul Lafargue. Tradução por Abguar Bastos. São Paulo: Veneta, 2014.

MORAES, Rodrigo Bombonati de Souza; OLIVEIRA, Marco Antonio Gonsales de; ACCORSI, André. Uberização do trabalho: a percepção dos motoristas de transporte particular por aplicativo. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, v. 6, n. 3, p. 647-681, 2019.

MUCELIN, Guilherme. Peers Inc.: a nova estrutura da relação de consumo na economia do compartilhamento. **Revista de Direito do Consumidor**, p. 77-126, 2020.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Iniciação do direito do trabalho**. São Paulo: LTr, 2011.

NOGAMI, Vitor Koki da Costa. Destruição criativa, inovação disruptiva e economia compartilhada: uma análise evolucionista e comparativa. **Suma de Negócios**, Bogotá, v. 10, n. 21, p. 9-16, 2019.

PEIRIS, Ravi. Ramifications of the UK Supreme Court judgement in Uber Bv v Aslam and others. **International Labour Organization**, 2021. Disponível em: https://www.ilo.org/actemp/news/WCMS_814852/lang--en/index.htm. Acesso em: 31 maio 2023.

SUNDARARAJAN, Arun. **Economia compartilhada**: o fim do emprego e a ascensão do capitalismo de multidão. São Paulo: Senac, 2019.



TESSARINI, Geraldo; SALTORATO, Patrícia. Impactos da indústria 4.0 na organização do trabalho: uma revisão sistemática da literatura. **Revista Produção Online**, v. 18, n. 2, p. 743-769, 2018.

APÊNDICE - REFERÊNCIA NOTA DE RODAPÉ

2. “A Internet das Coisas descreve o que se observa hoje com o crescente número de dispositivos conectados habilitados à internet. Isto é, um estado onde “coisas”, de pequenos objetos a ambientes e cidades, veem-se capacitados a se comunicar uns com os outros, e conseqüentemente com os humanos presentes no ecossistema”. (CARRION; QUARESMA, 2019, p. 50).

3. Espanha, Real Decreto-Lei 9.2021, Boletín Oficial del Estado número 113, Miércoles 12 de mayo de 2021, Sec. I. Pág. 56734, texto original: “ser informado por la empresa de los parámetros, reglas e instrucciones en los que se basan los algoritmos o sistemas de inteligencia artificial que afectan a la toma de decisiones que pueden incidir en las condiciones de trabajo, el acceso y mantenimiento del empleo, incluida la elaboración de perfiles”.

4. Espanha, Real Decreto-Lei 9.2021, Boletín Oficial del Estado número 113, Miércoles 12 de mayo de 2021, Sec. I. Pág. 56737, texto original: “Por aplicación de lo establecido en el artículo 8.1, se presume incluida en el ámbito de esta ley la actividad de las personas que presten servicios retribuidos consistentes en el reparto o distribución de cualquier producto de consumo o mercancía, por parte de empleadoras que ejercen las facultades empresariales de organización, dirección y control de forma directa, indirecta o implícita, mediante la gestión algorítmica del servicio o de las condiciones de trabajo, a través de una plataforma digital. Esta presunción no afecta a lo previsto en el artículo 1.3 de la presente norma.”

Enviado: 28 de Março, 2023.

Aprovado: 30 de Maio, 2023.

¹ Mestrando em Soluções Alternativas de Controvérsias Empresariais pela Escola Paulista de Direito - EPD. Pós Graduado Latu Sensu em Ciências Jurídicas com especialização em Magistério Superior e



MULTIDISCIPLINARY SCIENTIFIC JOURNAL

**NÚCLEO DO
CONHECIMENTO**

REVISTA CIENTÍFICA MULTIDISCIPLINAR NÚCLEO DO
CONHECIMENTO ISSN: 2448-0959

<https://www.nucleodoconhecimento.com.br>

Prática Processual pela Universidade Candido Mendes. Graduado em Direito pelo Centro Universitário das Faculdades Metropolitanas Unidas. ORCID: 0009-0007-7503-5135. Currículo Lattes: <https://lattes.cnpq.br/6947027827293167>