



CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO

Secretaria Geral Parlamentar
Secretaria de Documentação
Equipe de Documentação do Legislativo

JUSTIFICATIVA - PL 0551/2020

Por mais que escutemos que o entregador tem a liberdade para trabalhar no horário que quiser, que é seu próprio patrão, e outras falácias mais, sabemos que ele na verdade é explorado, em uma versão atualizada e cosmopolita de servidão.

No momento em que o trabalhador se conecta ao aplicativo ele fica sob a vigilância e as regras da empresa, por mais que as empresas de aplicativos afirmem que os motoristas, ciclistas, e motoqueiros se cadastram espontaneamente na plataforma, e podem optar pelo horário de trabalho livremente, assim como podem não se conectar quando não quiserem, querendo justificar que por toda essa flexibilidade, e a livre escolha do trabalhador, não haveria vínculo empregatício, tampouco a responsabilidade de qualquer espécie nessa relação de trabalho.

Há muita controvérsia nesse entendimento dos acionistas das empresas, se não vejamos:

1- As empresas de aplicativos lucraram muito no país desde a precarização das relações de trabalho;

2- O discurso do novo empreendedorismo serviu para justificar o ataque na Leis e direitos trabalhistas;

3- Aconteceu exatamente o contrário do que se apregoavam sobre um certo aumento de oferta de vagas se fossem flexibilizadas as leis trabalhistas, o que vimos foi alto índice de desemprego, precarização dos contratos trabalhistas;

4- O sonho do empreendedorismo da caixa de isopor e pedal, vendido pelos capitalistas e legisladores como o oásis da liberdade individual de gerar sua própria renda, sem patrão, sem regras, mostrou sua faceta mais sordida mesmo antes da Pandemia.

5- Nesse momento de pandemia o entregador alçou o status de herói da pandemia, se tornou um trabalhador essencial a manutenção de vários comércios, empresas e a própria população isolada que passou a receber os produtos em casa.

Nem esse status de heróis garantiu a esses trabalhadores melhores as condições de trabalho, pagamento justo, proteção e apoio nesse momento difícil de calamidade pública.

O que já era ruim ficou pior, uma grande quantidade de desempregados, gerou um aumento da oferta de mãos e pés de obra, fazendo com que a atuação das empresas que administram as plataformas se tornassem mais exploradoras em razão do excesso de pessoas cadastradas nos aplicativos.

As empresas estão trabalhando com uma gama enorme de entregadores, elas sabem que sempre haverá algum entregador que vai aceitar a corrida. Ocorre que no momento que ele aceita toda sua atividade é guiada pelo algoritmo administrado pelas empresas.

As empresas de aplicativo de entrega e transporte individual privado de passageiros poderiam ser consideradas as maiores empregadoras no Brasil se constituíssem uma única empresa e formalizassem as relações de trabalho com os trabalhadores que utilizam o seu sistema. São mais de 4 milhões de brasileiros que dependem dos apps para realizar os seus serviços. Mas as empresas insistem em negar o vínculo com esses trabalhadores, Ora, mas os clientes são cadastrados em suas plataformas, os trabalhadores também. O pagamento pelos serviços é intermediado pelas empresas, elas recebem dos clientes e repassam uma parte para os trabalhadores. Portanto, há vínculo estabelecido entre empresa e trabalhador, ainda que não seja por meio da CLT brasileira.

Este foi o entendimento da Justiça do Trabalho, em São Paulo, que reconheceu, em dezembro de 2019, a existência de vínculo empregatício entre uma empresa de aplicativo delivery e os entregadores. A sentença obriga, entre outras decisões, a empresa a criar pontos de apoio para os trabalhadores cadastrados em seu sistema. Além disso, foi condenada a pagar R\$30 milhões de indenização por dano moral coletivo, para efeito pedagógico.

Há uma recente produção acadêmica sobre o que se convencionou chamar de uberização do trabalho na atual fase do capitalismo internacional. O termo foi cunhado justamente pelo alto nível de exploração e precarização nas relações de trabalho estabelecidas por essas empresas. Motoristas e entregadores trabalham até 18 horas por dia para garantir um sustento mínimo. Os acionistas dos aplicativos, por outro lado, atraem cada vez mais capital.

Quando nos demos conta percebemos que esse trabalhador é mais subordinado que outras categorias de trabalhadores, visto que o algoritmo é mais fiscalizador que o relógio de ponto de uma fábrica ou escritório.

Ademais essa relação é muito mais desproporcional, visto a impossibilidade de negociação, de justificação, e de ciência do bloqueio de acesso ao aplicativo e por consequência ao trabalho, uma vez que as empresas bloqueiam os trabalhadores de forma unilateral.

Diante de todo esse quadro relação de trabalho precária, temos visto o crescimento de movimentos da categoria se organizando em manifestações, e realizando greves.

Também é crescente o número de processos e decisões que favoráveis no TRT em relação aos casos de reconhecimento de vínculo empregatício e determinações de melhorias nas condições de trabalho desses brasileiros que se tornaram imprescindíveis nesse momento de isolamento social, mas que há muito tempo vem gerando lucro aos empresários, sem se quer terem subsídios para aquisição dos equipamentos de segurança, veículos, plano de saúde, seguro acidente e previdenciário.

A 14ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2), por meio do desembargador relator Francisco Ferreira Jorge Neto, entendeu que há personalidade, onerosidade, não-eventualidade e subordinação entre a Rappi e seus entregadores, o que caracteriza um vínculo trabalhista. O caso é de 2019 o trabalhador alega que adquiriu equipamento, veículo e a empresa simplesmente o bloqueou, deixando-o sem a possibilidade de trabalhar, nem tampouco deu satisfação dos motivos do bloqueio.

Em outra ação, um juiz do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo determinou na última sexta-feira (17) que existe vínculo trabalhista entre a Uber e um motorista. A empresa foi condenada a pagar R\$ 80 mil ao condutor, além de compensações por aviso prévio, 13º salário, férias com acréscimo de um terço, FGTS e R\$ 50 mil por danos morais relacionados a ataques de taxistas aos motoristas do app. A ação corre desde agosto do ano passado e atinge o escritório brasileiro da companhia e também a sede em São Francisco, nos Estados Unidos.

De acordo com o juiz Eduardo Rockenbach Pires, da 13ª Vara do Trabalho de SP, ao fixar o preço a ser pago pelo cliente, dentre outros aspectos que configuram vínculo empregatício, a empresa atua no transporte de passageiros e não como prestadora de serviços aos motoristas, conforme alegou a defesa.

Nesse diapasão o Juiz afirma acertadamente:

Não é verdade que o produto explorado pela empresa é meramente a ferramenta eletrônica, o aplicativo oferecido aos motoristas. A ré oferece no mercado um produto principal: o transporte de passageiros. (...) A ré presta serviços de transporte aos consumidores (que são os passageiros), lançando mão do trabalho humano prestado pelos motoristas. Não é correto, portanto, dizer que os motoristas são clientes da ré; eles não são clientes, são trabalhadores que despendem energia em prol da atividade lucrativa da empresa".

A cidade de São Paulo é uma metrópole, com território extenso, possui vários centros comerciais e industriais, o número de trabalhadores nessa categoria é muito além do que a administração pública tem capacidade técnica de regulamentar, todavia não consegue impedir a atividade em razão da necessidade da facilidade de mobilidade desses trabalhadores.

No entanto, as condições de trabalhos são as piores, extrapolam o razoável, no que diz respeito a segurança, a carga horaria que é ditada, não pela vontade do trabalhador, e sim pelo pagamento vexatório por entrega, que faz com que o trabalhador precise trabalhar mais horas pra conseguir uma renda suficiente ao seu sustento e da família.

Isto posto, esse projeto de lei tem a finalidade, de atender uma das necessidades dessa categoria que é urgente, para que possam exercer seu trabalho de maneira um pouco mais digna.

Espero poder contar com o apoio dos nobres vereadores e vereadoras para a aprovação desse projeto.

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 09/09/2020, p. 66

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site www.saopaulo.sp.leg.br.