



Poder Judiciário  
Justiça do Trabalho  
Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região

## **Ação Civil Pública Cível 1001058-88.2018.5.02.0008**

### **Processo Judicial Eletrônico**

**Data da Autuação:** 27/08/2018

**Valor da causa:** \$200,000,000.00

**Partes:**

**AUTOR:** MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

ADVOGADO: DANIEL DA SILVA

**RÉU:** LOGGI TECNOLOGIA LTDA.

ADVOGADO: ROBERTO AUGUSTO GRACIO DEMASI

ADVOGADO: ESTEVAO MALLETT

ADVOGADO: Renato Noriyuki Dote

**RÉU:** L4B LOGISTICA LTDA.

ADVOGADO: ESTEVAO MALLETT

ADVOGADO: Renato Noriyuki Dote

**TERCEIRO INTERESSADO:** SINDICATO DOS MENSAGEIROS MOTOCICLISTAS  
,CICLISTAS E MOTO-TAXISTAS DO ESTADO DE SAO PAULO

ADVOGADO: ATILA DANTAS DE LIMA

**TERCEIRO INTERESSADO:** SINDICATO DOS MOTOCICLISTAS AUTONOMOS DO  
MUNICIPIO DE SAO PAULO

ADVOGADO: DANIEL DA SILVA



PODER JUDICIÁRIO ||| JUSTIÇA DO TRABALHO

**TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 2ª REGIÃO**

8ª Vara do Trabalho de São Paulo ||| ACPCiv 1001058-88.2018.5.02.0008

AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

RÉU: LOGGI TECNOLOGIA LTDA., L4B LOGISTICA LTDA.

### **TERMO DE JULGAMENTO**

**Autos nº 1001058-88.2018.5.02.0008**

Em 06.12.2019, veio à conclusão para julgamento pela Meritíssima Juíza do Trabalho Titular **Lávia Lacerda Menendez** o processo da 8ª Vara do Trabalho de São Paulo em que são partes:

Autor: MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

Rés: 1ª LOGGI TECNOLOGIA LTDA.

2ª L4B LOGISTICA LTDA.

Ausentes e inconciliadas as partes, foi proferida a seguinte

## **SENTENÇA.**

O **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO** ajuizou Ação Civil Pública em 27.08.2018 em face de **LOGGI TECNOLOGIA LTDA.** e **L4B LOGISTICA LTDA.**. Postulou as seguintes obrigações descritas no rol da inicial:

"1. Declarar a relação jurídica de emprego entre a **LOGGI TECNOLOGIA LTDA.** e os condutores profissionais que prestam serviços de transporte de mercadoria através de suas plataformas digitais.

2. Seja a primeira ré, **LOGGI TECNOLOGIA LTDA.**, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível ao FAT (Fundo de Amparo ao Trabalhador), ou a outra destinação socialmente relevante equivalente que observe a finalidade de recomposição dos bens lesados, a ser oportunamente indicada pelo Ministério Público do Trabalho e chancelada pelo Juízo, condenada a:

2.1 **EFETUAR** o imediato registro em livro, ficha ou sistema eletrônico competente de todos os condutores profissionais necessários ao cumprimento de sua finalidade social;

2.2 **ABSTER-SE** de contratar ou manter trabalhadores contratados como autônomo, por meio de contratos de prestação de serviço, de parceria ou qualquer outra forma de contratação civil ou comercial, quando presentes os requisitos da relação de emprego, previstos nos artigos 2º e 3º da CLT;

2.3 **OBSERVAR** toda a legislação federal, estadual e municipal, da categoria de motofretistas, a seguir especificadas:

2.3.1 **CUMPRIR** as exigências estabelecidas no art. 2º, 6º, 7º da Lei nº 12.009/09.



Assinado eletronicamente por: LAVIA LACERDA MENENDEZ - 06/12/2019 05:26:47 - bb01877

<https://pje.trtsp.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=1910312153224000000157539439>

Número do processo: 1001058-88.2018.5.02.0008

Número do documento: 1910312153224000000157539439

2.3.2 **ABSTER-SE** de instituir prêmio por produção, taxa de entrega ou comissão, em caráter individual ou coletivo, como forma de pagamento de salário ou remuneração, não permitindo que os ganhos de produtividade dos seus empregados motociclistas se deem com a intensificação do trabalho ou aumento da carga de trabalho, de acordo com o art. 1º da Lei Federal nº 12.436/11;

2.3.3 **EFETUAR** o pagamento do adicional de periculosidade aos motofretistas contratados para o **cumprimento de sua finalidade social, nos termos do art. 193 da CLT.**

2.3.4 **COMPROVAR** a disponibilidade de imóvel, com área mínima a ser definida em portaria da Secretaria Municipal de Transportes, destinado ao estacionamento dos veículos, às dependências para escritório e aos condutores no aguardo de ordens de serviço, nos termos do art. 4º, III, da Lei Municipal nº 14.491/07 (SP);

2.3.5 **CUMPRIR** o previsto no art. 14, da Lei Municipal nº 14.491/07 (SP), no sentido contratar apólice de seguro de via complementar, em favor do condutor, com coberturas em caso de invalidez permanente.

2.4 **CONSIDERAR como jornada de trabalho** de todos os condutores profissionais o período à disposição a partir do *login* (acesso ao sistema operacional LOGGI), computando o tempo à disposição no aguardo de chamadas pela plataforma digital, o tempo da coleta das mercadorias e o tempo de entrega na condução efetiva do veículo.

2.5 **CONCEDER** período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso entre duas jornadas de trabalho, nos termos do art. 66 da Consolidação das Leis do Trabalho;

2.6 **CONCEDER** um descanso semanal de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, nos termos do art. 67, caput da Consolidação das Leis do Trabalho;

2.7 **ABSTER-SE** de prorrogar a jornada diária de trabalho do motorista profissional e/ou do ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista por lapso superior ao legalmente permitido, nos termos do art. 235-C, da CLT;

2.8 **CONTROLAR** de modo fidedigno a jornada de trabalho dos seus motoristas e condutores profissionais, preferencialmente por meio eletrônico que garanta inviolabilidade e inalterabilidade dos eventos informados pelo motorista, bem como disponibilização de acesso via "web" de informações necessárias a checagem da jornada por parte das autoridades administrativas e judiciais competentes.

2.9 **DISPONIBILIZAR** condições adequadas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas e condutores profissionais, conforme determina o art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 17.5.1 da NR-17, com redação da Portaria nº 3.751/1990.

2.10 **DISPONIBILIZAR** gratuitamente água potável em quantidade suficiente, por meio de copos descartáveis individuais, bebedouro de jato inclinado ou equipamento similar que garanta as mesmas condições.

2.11 **ADEQUAR e IMPLEMENTAR** o PPRA, de acordo com a NR 9, especialmente observando o seguinte:

a) Devem ser reconhecidos e especificados todos os riscos presentes, de acordo com o produto transportado, definindo-se, para cada caso, as medidas de proteção necessárias, incluindo-se os equipamentos de proteção individual obrigatórios às atividades; e

b) Incluir no documento as avaliações quantitativas programadas.

2.12 **FORNECER e EXIGIR** o uso de todos os Equipamentos de Proteção Individual necessários aos empregados, de acordo com os riscos a que estão expostos, que deverão estar



devidamente especificados no PPRA, nos termos estabelecidos no Art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 24.1.2.1 da NR-24, com redação da Portaria nº 3.214/1978, observando, em relação aos motociclistas os termos do artigo 5º, IV e 6º c/c Anexo III da Resolução CONTRAN nº 356.

2.13 **ADEQUAR e IMPLEMENTAR o PCMSO**, após a revisão do PPRA, de acordo com os riscos a que os trabalhadores estão expostos, obedecendo-se ao disposto na NR 7.

3. Condenar as rés, solidariamente, ao pagamento de compensação pecuniária em no mínimo de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), correspondentes a 0,5% do faturamento da 1ª Ré, considerando-se a gravidade da lesão, o efeito pedagógico e preventivo que deve ter a tutela jurisdicional e a capacidade econômica das Rés".

Atribuiu à causa o valor de R\$ 200.000.000,00. Juntou documentos.

Houve **aditamento** à inicial em 29.08.2018, anterior à citação das reclamadas, a fim de postular que a sentença produza efeitos para todas as matrizes e filiais dos réus localizadas no território nacional (fl. 476).

A primeira audiência realizou-se em 25.02.2019 (id ed86e82, fl. 967), tendo havido o recebimento da **defesa conjunta** das reclamadas (fls. 521), com preliminares e documentos.

A réplica foi apresentada em 04.04.2019 pelo Ministério Público do Trabalho a fl. 978.

A tréplica foi apresentada em 03.05.2019 pelas rés a fl. 1.048, requerendo que se riscassem dos autos algumas expressões deselegantes e ofensivas.

Não se vislumbrou preliminar apta a obstaculizar o prosseguimento do presente processo, razão pela qual sua análise foi relegada à sentença.

Houve a **determinação de segredo de Justiça**, razão pela qual somente as partes e seus procuradores puderam participar dos atos processuais.

Apresentou intervenção de terceiro interessado o SINDIMOTO, em peça física, certificada em 02.08.2019, com reapresentação no PJE autorizada por este Juízo, em 29.08.2019.

O SINDIMOTUCA cadastrou-se como se fosse membro do Ministério Público do Trabalho e advogado das rés, apresentando as petições de ID 103d3ec e ID cbb517, rejeitadas liminarmente pela decisão de 05.08.19 (id 756d6ca). Autorizado seu cadastramento e peticionamento, apresentou nova petição em 16.08.2019.

Houve decisão de rejeição da intervenção de terceiros na segunda audiência, no dia 30.10.2019, com fundamentação na ata respectiva (fl. 1.448).

Encerrada a instrução processual.

Razões finais apresentadas pelo Ministério Público do Trabalho a fl. 1.455.

Razões finais apresentadas pelas rés a fl. 1.462, com juntada de documentos novos a fim de contrapor o depoimento da testemunha do Ministério Público do Trabalho.

Proposta final de conciliação frustrada.

É o relatório.



## **FUNDAMENTAÇÃO**

### **DAS TRATATIVAS DE ACORDO**

Este Juízo não poderia deixar de consignar sua admiração pelo empenho das partes na condução do processo mas, também, nas tratativas e tentativas de realização de acordo, trazendo ideias e soluções para um problema assaz complicado. Não o fizeram somente para colocar fim à demanda, mas pela ciência da responsabilidade pelo futuro das relações de trabalho por aplicativo. Inobstante a prolação desta sentença, as partes poderão aprimorar condições não alçadas pela decisão, razão pela qual roga-se que mantenham o empenho inicial na realização de acordo.

### **PRELIMINARMENTE**

No que toca às alegações lançadas em razões finais apresentadas pelas rés a fl. 1.462, com juntada de documentos novos, a fim de contrapor o depoimento da testemunha do Ministério Público do Trabalho, apenas defere-se a juntada.

Conforme explicitado na ata de audiência, há incontrovérsia quanto à matéria fática efetivamente relevante para o deslinde do feito. A matéria é basicamente de direito, visto que o enquadramento dos entregadores como empregados ou não, neste caso, diz respeito à interpretação das normas vigentes.

Em razão disso, como as razões de decidir do julgamento sobre a condição de 15.000 prestadores de serviços não se fundam em prova oral, despicienda a contraposição de prova testemunhal.

No que toca ao requerimento para que o Juízo determine sejam riscadas dos autos as alegações ofensivas, é de se indeferir.

Em que pesem as expressões carregadas utilizadas pelo Ministério Público do Trabalho, elas não se revestem da ofensividade vedada pelo ordenamento jurídico, apenada pelo art. 78 do CPC/2015.

A veemência na defesa dos argumentos da inicial e na contraposição da defesa das rés pode ter soado deselegante para a parte contrária, mas não representou ilícito que merecesse repressão pelo Juízo.

Desde, rejeita-se o pedido de que expressões utilizadas na tréplica sejam riscadas dos autos.

### **DO SEGREDO DE JUSTIÇA**

Houve a determinação de atribuição de segredo de Justiça ao feito, em vista do requerimento das rés, sob o fundamento de que havia documentos de segredo de empresa e documentos sensíveis à estratégia de negócio.

O Ministério Público do Trabalho apresentou evidências de que o segredo decretado não se justificava, quer diante do teor dos documentos - que não apresentavam a abertura de segredo de empresa para terceiros - quer diante do compartilhamento das alegações e estratégia da defesa, conforme se verificou a fl. 1300.

De fato, não há sequer fundamento legal para tal requerimento, vez que a causa de pedir não se enquadra nos itens elencados pelo art. 189 do CPC/2015. Difícil se afigura imaginar que o direito à intimidade de pessoa física, constitucionalmente garantido, pudesse ser estendido à pessoa jurídica, nos termos em que dispõe a lei.



Não bastasse, não há nos autos nenhum documento que prejudique segredo de empresa, tanto que não apontado especificamente pelas rés, sendo certo que a defesa do estabelecimento concorrente se utilizou de fundamentação trazida nestes autos para confeccionar sua defesa em Ação Civil Pública com o mesmo objeto, conforme se vê de fl. 1.300.

Ao contrário, o que se verificou foi a publicização dos pleitos desta demanda pelas próprias rés para todos os entregadores da LOGGI, que, cientes do conteúdo do processo, fizeram imensa manifestação em frente ao Fórum Rui Barbosa, com grave tumulto do trânsito e da ordem, já na primeira audiência realizada em 25.02.2019.

Este Juízo manteve o segredo de Justiça tão somente para tentar preservar a ordem pública, evitando-se nova manifestação como aquela. Manteve o segredo, ainda, para que a instrução e o julgamento desta demanda complexa e vultosa se dessem com a maior serenidade possível, conforme despacho de fl. 1.432. Prolatada esta sentença, não mais se justifica o segredo de Justiça. Destarte, **determina-se o levantamento do segredo de Justiça decretado, viabilizando-se a publicidade dos atos processuais e do conteúdo do feito.**

Sem prejuízo desta decisão, as rés poderão requerer, oportuna e fundamentadamente, seja atribuído segredo de Justiça a algum documento específico, a fim de que a ele se impute o sigilo e a restrição de vista a terceiros.

## DA INCOMPETÊNCIA MATERIAL DA JUSTIÇA DO TRABALHO

As rés asseveram que os condutores autônomos não são contratados pela Loggi, mas aderem à plataforma voluntariamente. Asseveram que a Loggi presta serviços de intermediação digital para os condutores autônomos e deles recebe uma comissão, visto que cria ambiente de negócio virtual para que tomadores de serviços possam contratar diretamente condutores autônomos para o transporte de pequenas cargas.

Da melhor doutrina de processo civil se extrai a lição de que os elementos identificadores da demanda fixam a competência para o julgamento, não o Direito a ser aplicado.

Neste sentido, o ilustre Mestre Dinamarco:

*"A natureza da tutela jurisdicional postulada (natureza do provimento) concorre para a determinação da competência na medida em que o pedido inicial do autor é sempre responsável pela determinação da espécie de processo a ser realizado e do procedimento que em cada caso se observará"* (Dinamarco, Cândido Rangel. Instituições de Direito Processual Civil, volume I, item 200. São Paulo: Ed. Malheiros, 2001).

No caso, o pedido do Ministério Público do Trabalho envolve a declaração da existência de relação jurídica de emprego entre a LOGGI TECNOLOGIA LTDA. e os condutores profissionais que prestam serviços de transporte de mercadoria através de suas plataformas digitais. Ou seja, o órgão do *parquet* requer o reconhecimento de vínculo empregatício entre os condutores e as rés.

O art. 114 da Constituição Federal de 1988 é claro ao estipular a competência da Justiça do Trabalho para processar e julgar *"as ações oriundas da relação de trabalho, abrangidos os entes de direito público externo e da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios"*, bem como *"outras controvérsias decorrentes da relação de trabalho, na forma da lei"* (incisos I e IX).

É pacífico que a expressão "relação de trabalho" abrange tanto a prestação de serviços com vínculo de emprego, como aquela prestada de forma autônoma.

Em razão disso, compete à Justiça do Trabalho a apreciação da natureza jurídica dos contratos em que há prestação de serviços, porquanto somente a esta Especializada cumpre a declaração de existência,



Assinado eletronicamente por: LAVIA LACERDA MENENDEZ - 06/12/2019 05:26:47 - bb01877  
<https://pje.trtsp.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=1910312153224000000157539439>  
Número do processo: 1001058-88.2018.5.02.0008  
Número do documento: 1910312153224000000157539439



ou não, de vínculo empregatício, bem como o pronunciamento quanto a normas de higiene e segurança de trabalhadores (Súmula do C.STF nº 736).

Assim, originando-se nas relações de trabalho a lide, cabe a apreciação da demanda à Justiça do Trabalho. Rejeita-se a preliminar de incompetência.

## DA LEGITIMIDADE ATIVA

Assevera a ré que o Ministério Público do Trabalho não tem legitimidade para defender interesses privados ou individuais. Observa a não apresentação de rol de substituídos.

Primeiramente, note-se que os fundamentos aventados somente em razões finais para a alegação de ilegitimidade ativa, travestida de inépcia (fl. 1470), revelar-se-iam preclusos, não fosse a preliminar matéria de ordem pública cognoscível pelo Juízo de ofício.

Equívocada a afirmação de que o Ministério Público do Trabalho não possua legitimidade ativa para a demanda.

O sindicato ou o MPT, quando propõem uma ação coletiva para a proteção de um direito individual homogêneo da categoria ou direito coletivo, agem na qualidade de substituto processual, na conformidade do art. 18 do CPC/2015 e do art. 5º da Lei nº 7.347/85.

O intuito da legislação é, justamente, assegurar meio eficaz de garantir a ordem social e a observância aos preceitos de ordem pública de maneira uniforme.

E o suposto desrespeito à legislação trabalhista, em grande escala, como a que se alega, enquadra-se em hipótese cuja defesa se pode fazer pela Ação Civil Pública.

Defensor da ordem jurídica e dos interesses individuais indisponíveis, conforme preceitua o *caput* do art. 127 da Constituição Federal de 1988, cumpre ao Ministério Público do Trabalho demandar judicialmente contra qualquer ameaça a tais bens, tão caros ao Estado Democrático de Direito.

Possuindo a presente ação o intuito de cessar a suposta contratação irregular de cerca de 15.000 condutores, presente o interesse público do feito, para a defesa do direito coletivo dos trabalhadores. Note-se que não se trata de direitos individuais homogêneos, para os quais o Ministério Público do Trabalho também teria legitimidade (a exemplo da obrigatoriedade de percentual de deficientes nas empresas), mas direito coletivo, dos condutores, de fruírem da legislação trabalhista e difuso, da sociedade, em não ver o aviltamento da segurança e das condições de trabalho de trabalhadores por aplicativo.

Quanto à alegação de não estarem todos os condutores substituídos na presente demanda, conforme razões finais das rés, a interpretação dada destoava do conteúdo da demanda, como é notório. O Ministério Público do Trabalho, à evidência, não pretendeu a declaração somente para parte da categoria de condutores - senão o teria feito explicitamente. Os pleitos dirigiram-se a todos, o que é repetido por todo o texto da exordial. Por isso, aplicável o art. 322, §2º, do CPC/2015, no sentido de que "a interpretação do pedido considerará o conjunto da postulação e observará o princípio da boa-fé".

A causa da preliminar não foi aventada sequer em defesa, evidenciando que não cabia tal interpretação. Por fim, tanto não se pretendeu dar tratamento diverso a uns e outros substituídos que a primeira ré efetuou contratação de seguro de vida e invalidez para todos os seus entregadores, como comprovou a documentação juntada em suas razões finais (fl. 1560), evidenciando que a legitimidade do autor não se dá para apenas alguns prestadores de serviços das rés.

Patente, pois, a legitimidade do Ministério Público do Trabalho para os pleitos, razão pela qual rejeita-se a preliminar.



## **DA IMPOSSIBILIDADE JURÍDICA DO PEDIDO**

A defesa assevera que a terceirização é lícita, daí porque a pretensão inicial seria *contra legem*, mais especificamente, contrária à Lei nº 11.422/2007 e à Lei nº 13.467/2017 que possibilita a terceirização. Assevera que a mera intermediação de mão de obra é lícita e, portanto, o pleito de declaração de relação de emprego e abstenção de contratação de autônomo estaria contrário à lei.

A reclamada olvida que o pedido tocado com a impossibilidade jurídica era o defeso em lei. Assim, não poderia o MPT, por exemplo, requerer a contratação de menor de 14 anos, por exemplo. A mera abstenção de uma atividade, cuja abstenção *de per si* não seja ilícita, afastaria a alegação de impossibilidade jurídica do pedido.

De qualquer sorte, a não aferição do direito acarretaria a improcedência do pleito, não a alegada carência. Isso porque, vista de maneira abstrata, a possibilidade jurídica do pedido constituía a ausência de vedação legal de seu reconhecimento. Havendo a previsão do direito pleiteado no ordenamento pátrio, claro está que o pedido é juridicamente possível.

Por fim, não há mais previsão acerca da possibilidade jurídica do pedido como condição da ação no novo Código de Processo Civil (vide art. 485, VI), passando a estar compreendida matéria na análise de mérito.

Rejeita-se a preliminar.

## **DA CERTEZA DO PEDIDO - DA INÉPCIA**

Dentro de sua preliminar de impossibilidade jurídica do pedido, as reclamadas asseveram que as pretensões são genéricas, indefinidas e dirigem-se ao futuro. Note-se que a alegação de inépcia aventada somente em razões finais revelar-se-ia preclusa, não fosse matéria de ordem pública cognoscível pelo Juízo de ofício.

No caso, entretanto, não há incerteza quanto ao pedido, visto que a postulação de declaração de relação de emprego se dá para motofretistas e condutores e a abstenção de contratação é obrigação de não fazer. Uma pretensão é meramente declaratória e a outra é condenatória para obrigação de não fazer, uniforme na sua realização. Tal espécie de obrigação, prevista no ordenamento pátrio, necessariamente contém comando para o futuro, sendo da natureza desse provimento jurisdicional.

Os pleitos estão delimitados, são específicos e fundamentados; são definidos, como poderá ser o provimento jurisdicional correspondente.

Diante disso, rejeita-se a preliminar.

## **DA IMPOSSIBILIDADE DE CUMULAÇÃO DE CONDENAÇÃO COM OBRIGAÇÃO DE FAZER E MULTA**

Asseveram as rés a impossibilidade de cumulação de pedido de condenação com obrigação de fazer e multa, em vista dos termos da Lei nº 7.347/85 que regula a Ação Civil Pública.

Verifica-se que a interpretação literal do texto legal se deu de forma assaz equivocada. Pueril a assertiva das rés, na medida que a cumulação objetiva de pedidos sempre é possível, desde que não demande competência, rito ou ação diversa para cada item do rol, nem sejam incompatíveis entre si (CPC/2015, art. 327). Rejeita-se a preliminar.





## DA LITISPENDÊNCIA E DA COISA JULGADA.

As rés requereram a observância da litispendência e da coisa julgada, mormente para aqueles trabalhadores que tiveram demandas julgadas improcedentes ou fizeram acordo, seja em ação individual ou coletiva.

Caberia às rés a indicação de demandas de laboristas em que houve acordo ou sentença transitada em julgado, bem como lides em que ainda se discuta o mesmo objeto da presente. E isso seria possível, vez que ao menos uma das rés teriam participado de eventual demanda anterior. Assim, da forma em que posta a preliminar, genérica se afigura a alegação.

De qualquer sorte, sendo de ordem pública, a fim de se privilegiar a unidade do provimento judiciário, **os laboristas que tenham ação judicial individual pendente ou transitada em julgado (por homologação de acordo ou julgamento judicial) ficam excluídos da eficácia desta sentença quanto aos pontos comuns de suas demandas.**

## DA IMPUGNAÇÃO AO VALOR DA CAUSA

As rés alegam que a autoria atribuiu valor excessivo à causa, qual seja, de R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais). Aduzem que o Ministério Público do Trabalho parte de falsa premissa de que o faturamento da Loggi foi de mais de 44 bilhões em 2016, visto que a cifra se deu para todo o setor de *e-commerce*. Asseverou faturamento de até R\$ 29.119.932,07, em 2018.

De fato, lendo com maior atenção a matéria que fundamenta o valor dado à causa, verifica-se que a cifra de 44 bilhões em 2016 se deu para todo o setor.

É notório que a empresa LOGGI foi avaliada em um bilhão de dólares, conforme notícias veiculadas desde fevereiro deste ano.

Entretanto não se está discutindo nos autos a comercialização do empreendimento, mas da relação de seus trabalhadores. Inobstante, tal decisão poderá impactar o novo modelo de contratação. Destarte, mister se faz reduzir o valor da causa a 1% do valor de mercado estimado para a empresa.

Note-se que o valor da causa na Ação Civil Pública serve ao pagamento de custas, em caso de extinção do processo sem resolução do mérito ou improcedência, bem como serve de base de cálculo para eventual apenação em litigância de má-fé.

Diante disso, **determina-se a redução do valor da causa para R\$ 10.000.000,00 (dez milhões de reais).**

## DA DELIMITAÇÃO TERRITORIAL

Asseveram as rés que a eficácia da sentença deve dar-se para o limite do Município de São Paulo, até pela fundamentação da inicial de afronta à legislação municipal desta Capital. O aditamento à inicial requereu a aplicação de eficácia para todo o território nacional, para as matrizes e filiais das rés.

De fato, lei municipal não pode ter sua obrigatoriedade estendida a todo o país. Mas esse impedimento é de mérito, não refletindo na eficácia da sentença como provimento jurisdicional. A sentença deve ter eficácia sobre todo o território nacional, para as rés, na medida em que sua cisão causaria franco colapso do sistema judiciário. O provimento declaratório de existência ou não de relação de emprego num Município deve valer em outro, como é curial, mormente se for para trabalhador da mesma empresa e função. Por isso, quanto aos trabalhadores envolvidos, sendo a mesma relação jurídica travada com a Loggi e a L4B, devem ter o mesmo provimento declaratório, sob pena de infração ao princípio constitucional da



isonomia e fomento ao descrédito do Poder Judiciário, na medida em que haveria várias decisões conflitantes para a mesma demanda.

Diante disso, **acolhe-se o pleito de aplicação da eficácia da decisão deste processo para todo o território nacional, para as matrizes e filiais das rés Loggi e L4B.**

## DAS PROVAS

À fl. 22 da contestação (fl. 543 da demanda), as rés alegam ausência de contraditório e ampla defesa no Inquérito Civil promovido pelo Ministério Público do Trabalho. A evidência, as provas colhidas no inquérito não tem o valor das provas colhidas no processo judicial, como provas orais. Mas, à luz do CPC /2015, as declarações fazem prova do declarado, salvo comprovação de que tais declarações sejam falsas.

Assim, o material recolhido no Inquérito não representa *de per se* uma condenação às rés, mas servem de provas documentais de fatos declarados por algumas pessoas. Cerceamento de defesa não houve no inquérito civil, visto que o inquérito não é processo judicial e neste feito as rés puderam contrapor os fatos também com documentos e declarações de pessoas, ouvidas ou não em Juízo.

## DO TRABALHO

Conforme os fins e objetivos da Organização Internacional do Trabalho, constantes da Declaração de Filadélfia (1944), ratificada pelo Brasil em 13/04/1948, por intermédio do Decreto de Promulgação nº 25.696/1948, estabeleceu-se que "**o trabalho não é mercadoria**".

O preâmbulo da Constituição Federal de 1988 confirma que a Constituinte pretendeu "*instituir um Estado Democrático destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais (...) o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social e comprometida, na ordem interna e internacional, com a solução pacífica das controvérsias (...)*".

No art. 1º da Constituição Federal de 1988 constam como **fundamentos** da República a cidadania, a dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. Estas são, portanto, as pilastras sobre as quais se erigiu a República então Democrática de 1988.

O art. 3º previu os **objetivos fundamentais** desta República, dentre os quais a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, a garantia do desenvolvimento nacional, a erradicação da pobreza e da marginalização, a redução das desigualdades sociais e regionais, a promoção do bem de todos sem discriminação.

No Brasil atual, o trabalho, a segurança e a previdência social são direitos sociais garantidos pelo art. 6º da Constituição Federal de 1988. Os direitos sociais foram alçados a direitos fundamentais, sendo o trabalho protegido o patamar mínimo civilizatório para a dignidade do trabalhador. A valorização do trabalho restou disposta como fundamento da ordem econômica do País, conforme o art. 170, caput, da Constituição Federal de 1988, e o seu item VIII estipulou o pleno emprego como princípio geral da atividade econômica.

Consolidaram-se os direitos mínimos aos trabalhadores urbanos ou rurais no art. 7º, dispondo-se sobre a igualdade de direitos entre o trabalhador com vínculo permanente e o avulso (CF, art. 7º, XXXIV).

Daí se percebe que a Constituição Federal abrangeu todos os trabalhadores que trabalham à conta de outrem.



## DO TRABALHO POR APLICATIVO

O trabalho por aplicativos ou "*on demand*" pode se dar à conta própria ou de outrem. Por exemplo, se alguém coloca sua casa para alugar através de um sítio de internete como *Airbnb* ou sua vaga de hotel pela *Booking*, usa tais plataformas para viabilizar seus próprios negócios. O mesmo se dá para aqueles que vendem objetos pelo Mercado Livre. Quem oferta seu imóvel fixa o preço e as condições. A contratação se dá entre quem está locando a casa e o que pagará pelo aluguel, entre o dono do objeto e o que pretende a compra. Quem utiliza o aplicativo usa a plataforma para escolher o imóvel, o hotel ou o objeto, que são diversos entre si em inúmeras possibilidades. Os "bens" ofertados pela plataforma são diferentes, com distintos preços e qualidades. As plataformas como Airbnb, Booking e Mercado Livre atuam como mero buscador. Essa modalidade tem sido denominada "*couchsurfing*" (hospedagem de pessoas na casa de outras pessoas). Nessa relação o aplicativo não dita o modo do contrato entre as pessoas, não estabelece o tempo, o meio, o valor de pagamento. O aplicativo é um intermediário.

**Diversa é a situação daquele trabalhador que coloca sua força de trabalho a serviço do aplicativo.** Este não fixa o preço, forma de pagamento, logística, prazos, não define as condições da oferta do bem. Nesse caso, quem oferece o serviço e define suas condições é o aplicativo. Os clientes são do aplicativo, não dos entregadores. A relação do cliente se dá com o aplicativo, não com o entregador, visto que todos os entregadores fazem o mesmo serviço. O cliente não escolhe o entregador, mas pelo serviço ofertado pelo aplicativo, feito por qualquer entregador. O "bem" ofertado pela plataforma é um só: o serviço de entrega, sem distinção de preço ou qualidade.

O aplicativo não é apenas o meio da realização da transação, mas seu próprio realizador, idealizador, vendedor, empreendedor. Ele estipula as regras e o prestador de serviços e o cliente final a elas aderem como num contrato de adesão: não se negocia preço ou modo de confecção ou realização.

## DA ATIVIDADE DA LOGGI

As reclamadas apresentam teses opostas, na medida em que numa oportunidade asseveram labor da plataforma aos motofretistas e em outra admitem uma prestação de serviços terceirizada. Inclusive defendem abertamente a terceirização para a atividade fim das empresas, com lastro na Reforma trabalhista e sua alteração na Lei nº 6.019/74. Cabe pontuar, por oportuno, que a reforma permitiu a terceirização de atividade fim para a pacificação da jurisprudência e para o labor temporário da Lei nº 6.019/74, visto que esta serve somente a estes casos. O temporário desta lei sempre se ativou na atividade fim da empresa, sendo exceção à totalidade dos contratos por prazo determinado. É o clássico exemplo da fábrica de chocolate durante a Páscoa, quando contrata mais pessoas para a atividade fim devido à sazonalidade do produto. Assim, não há como se adotar a exceção para aceitar a mera intermediação de mão de obra.

Conforme a defesa, "a LOGGI está inserida em um novo modelo de negócios conhecido por '**economia do compartilhamento**', por meio da qual plataformas de software conectam compradores com vendedores, locadores com locatários ou, no caso da LOGGI, motofretistas e motoristas de van com clientes /usuários" (página 25 da defesa, fl. 545 dos autos).

Cumpra dizer, entretanto, que o serviço fornecido pelas rés difere do "*couchsurfing*" (hospedagem na casa de outras pessoas), como visto acima, na medida em que este não exerce controle em relação ao que se hospeda ou em relação a quem oferta a hospedagem.

Não há que se falar que a relação dos autos é de consumo, em vista da voluntariedade de adesão à plataforma ou à contratação do frete. Isso porque ninguém é obrigado a contratar. Essa voluntariedade está presente em qualquer contrato, seja de trabalho ou de consumo. Parte-se da falsa premissa de que a relação travada entre condutores e rés é comercial. Entretanto, é notório que é o cliente quem procura o serviço de entrega pela Loggi, não o condutor. O cliente pretende o transporte de uma mercadoria que é feita pelo motofrete, prestador dos serviços. Não é o prestador de serviços que "procura" a Loggi.



## DO CONTRATO ENTRE O CONDUTOR E A LOGGI

Como se demonstrou acima, ao contrário do que menciona a defesa, a **contratação não se dá entre o condutor e o cliente final, mas entre este e a plataforma LOGGI**. No caso específico, o cliente quer o serviço independentemente de quem vá prestá-lo, se João ou José, não ocorrendo o mesmo em caso de locação de determinada casa, busca de determinada passagem, reserva de determinado hotel. O cliente pretende da própria LOGGI a prestação de serviços de entrega. E esta corresponde, na medida em que providencia tudo para o cliente (plataforma, preço, horário, motofrete, transparência de roteiro, feedback, cobrança, nota fiscal).

A contestação reconhece que a cobrança pelo serviço de transporte é feita pela LOGGI (fl. 26, último parágrafo).

É a defesa que reconhece que a LOGGI oferece "produtos" como entregas de documentos, entregas para quem realiza vendas *online*, entregas de comida - fornecendo bolsa térmica especial que foi desenvolvida pela Loggi - e maquininha de cartão". Fosse autônomo o motorista, a máquina seria dele e ele cobraria para si o frete, não para a LOGGI.

Também o **relacionamento do motofretista ou motorista de van com a LOGGI não é negociado entre ambos**, mas parte de um termo de adesão, denominado "Termos e Condições", impostas pela plataforma. O motorista se cadastra na plataforma mediante a requisição de determinada documentação exigida pela Loggi. Nada disso é negociado.

Como se vê da contestação a fl. 29 (fl. 549 dos autos), em caso de imprevisto, a defesa menciona que se o motofretista não conseguir contatar o cliente final ele aciona o "Deu Ruim", programa da plataforma, e qualquer coisa o "time" de atendimento da Loggi entra em ação, não a equipe do autônomo.

As rés admitem a existência do LOGGI PRO, que serve a grandes empresas de *e-commerce*, realizando-se a entrega pela L4B, "*com base em um processo de roteirização que avalia o melhor tipo de veículo, dependendo da modalidade de entrega e região*" (fl. 30 da defesa). Evidencia-se que nem o roteiro é feito pelo motorista, sendo, inclusive, um ponto alto da inteligência de logística das rés, conforme evidencia da contestação à fl. 553 do PDF. A defesa assevera que são cerca de 30 clientes de *e-commerce* (fl. 32 da peça, fl. 552 do PDF). Isso significa que a Loggi e a L4B tem uma demandas fixa decorrente do compromisso com estas empresas e precisa atendê-las tanto na entrega quanto na logística desta. E não é o aplicativo que faz a entrega, mas o motofretista. Isso significa que sem o motofretista ou o motorista de van a Loggi e a L4B não teriam como cumprir sua parte no contrato de entrega que tem com as grandes empresas de e-commerce. Enquanto a plataforma Loggi oferece o instrumento de inteligência para a contratação do motofretista ou motorista de van, a L4B cuida da logística para as entregas, usando a plataforma. A defesa informa que quem garante o prazo de entrega ao e-commerce é a L4B Logística (fl. 32 da contestação), evidenciando que a contratação se dá entre o *e-commerce* e as rés, nunca diretamente entre o e-commerce e o motorista ou motofrete.

Não é o motofretista que escolhe a entrega, mas aceita, ou não, a que lhe é ofertada pelo aplicativo.

## DA RELAÇÃO DE EMPREGO

Para além de toda a argumentação social exposta, no que tange aos elementos para a caracterização da relação de emprego, temos o seguinte:

A **habitualidade** se verifica quando há a expectativa da prestação de serviços. Após a reforma trabalhista, o conceito foi assaz minimizado, o que se espera de uma sociedade que deve ampliar os direitos sociais a todos os trabalhadores. Se antes o trabalho aleatório, ou convencionado por atividades certas, ou de curto período, não ensejavam a caracterização do vínculo empregatício, hoje podem caracterizar, à semelhança do contrato intermitente, trazido com a Reforma Trabalhista (Lei nº 13.467/2017).



A intermitência já existia para o ferroviário (art. 237 da CLT), para o pessoal de equipagens de embarcações navegação (art. 248 da CLT). Com a reforma, o trabalho intermitente é possível para qualquer trabalho, na medida em que a Lei nº 13.467/2017 alterou o art. 443 da CLT para dispor o seguinte:

"Art. 443 O contrato individual de trabalho poderá ser acordado tácita ou expressamente, verbalmente ou por escrito, por prazo determinado ou indeterminado, ou para prestação de trabalho intermitente. (...)

§ 3º Considera-se como intermitente o contrato de trabalho no qual a prestação de serviços, com subordinação, não é contínua, ocorrendo com alternância de períodos de prestação de serviços e de inatividade, determinados em horas, dias ou meses, independentemente do tipo de atividade do empregado e do empregador, exceto para os aeronautas, regidos por legislação própria."

Assim, diante da Reforma, resta claro que a prestação de serviços, mesmo num contrato de emprego, não precisa ser contínua, podendo haver períodos de prestação de serviços e de inatividade.

Note-se que na redação do artigo não se estipula se a inatividade é determinada pelo empregador ou pelo empregado. Daí porque o fato de o condutor aceitar ou não determinada entrega, bem como ficar períodos sem prestar serviços não desnatura a existência de contrato de emprego.

No quesito **personalidade**, não pode haver a possibilidade da substituição do prestador de serviços. O contrato de trabalho é *intuitu personae*, ou seja, com relação a pessoa específica. A possibilidade de se fazer substituir é indício de que vínculo não há.

Resta incontroverso que o condutor precisa se cadastrar na plataforma da LOGGI, atendendo a determinados e rigorosos requisitos, conforme restou amplamente informado na defesa das rés:

*"Para que o **motofretista** se cadastre na plataforma, necessário que atenda a uma série de exigências - em grande parte decorrentes da lei - quais sejam: **i**) Carteira nacional de habilitação (CNH) com informação de que exerce atividade remunerada; **ii**) Documento do veículo em categoria aluguel (placa vermelha); **iii**) Cadastro como Microempreendedor individual com CNAE de serviços de entrega rápida; **iv**) Conta bancária em seu nome ou de sua empresa; **v**) Comprovante de residência; **vi**) Carteira de identidade; **vii**) Comprovante de realização de curso de motofrete; **viii**) Licença/Alvará da moto. No caso dos **motoristas de van**, cujo cadastramento é possível na modalidade **LOGGI PRO4**, os requisitos para ativação na plataforma são: **i**) Carteira Nacional de Habilitação com informação de que exerce atividade remunerada; **ii**) Carteira de identidade; **iii**) Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) - ANTT; **iv**) Documento do veículo em categoria "Aluguel" (placa vermelha); **v**) CNPJ com ramo de atividade "Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, municipal"; **vi**) Comprovante de residência; **vii**) Cartão do banco ou extrato bancário em sua titularidade". (defesa das rés, fl. 550 do pdf).*

Note-se que, no caso do condutor da LOGGI PRO, este ainda deve dar expresso aceite no Instrumento de Subcontratação de Serviço de Transporte, visto que ele atua em nome da L4B Logística, conforme se nota do Termo de uso da plataforma (fl. 187 do pdf):

*"4.1.3. Trata-se de serviço de coleta de maior quantidade de volumes para realização das entregas, através da qual o sistema da Plataforma efetuará o cálculo das melhores rotas e da quantidade de Condutores Profissionais necessários para realização das entregas de um determinado lote de volumes. (...) O Condutor Profissional tem ciência, ainda, que para que possa atuar em nome da **L4B Logística Ltda.**, acima qualificada, que **se trata de empresa transportadora**, também deverá anuir e dar seu expresso aceite no Instrumento Particular de Subcontratação de Serviço de Transporte Rodoviário de Cargas, cujo acesso para o mencionado aceite ocorre através do seguinte link (...)"*

Diante de tais exigências, por lógico não poderia outrem fazer a entrega para a LOGGI, senão quem estivesse "logado". Apenas os condutores cadastrados podem fazer *login* na plataforma para receber o serviço de frete. É através do *login* pessoal na plataforma digital que a empresa oferece os fretes a serem feitos e apenas aquele login que aceita pode fazer o serviço. Inclusive porque a empresa se responsabiliza pelos produtos de seus clientes a serem transportados. De fato, como o condutor entrega mercadoria de terceiro, a empresa, através da inteligente plataforma, verifica sua rota, tal como o cliente, assegurando-se





ambos quanto à localização da mercadoria. O condutor cadastrado não pode passar o serviço a terceiro, sob pena de fraude ao sistema, como é lógico. Se o *login* é do condutor João, não poderá José fazer a entrega. Isso traduz pessoalidade na prestação de serviços.

Para a existência de **subordinação**, é necessário se aferir qual a extensão do poder diretivo do suposto empregador. O controle da produção, de tarefas, de horário, itinerário, local de prestação de serviços, *modus operandi* são fortes indícios da existência de vínculo. Mesmo a subordinação estrutural, sem o controle direto, é indicativa de contrato de emprego. Por outro lado, quanto mais tênue o controle, mais se revela a autonomia. Também o poder hierárquico se mostra um vetor para a aferição da subordinação, tal qual o poder disciplinar. O recebimento de ordens e de punições implica no reconhecimento da relação de emprego.

No caso em tela, a subordinação estrutural é evidente.

O condutor se cadastra através da plataforma da LOGGI, não por outro meio. Este precisa ser MEI (Microempresa individual), sendo esse um requisito para sua adesão. Conforme já mencionado, trata-se de termo de adesão, com requisitos impostos pelas rés, e os termos do contrato não são negociáveis pelos condutores ou motofretistas. O motofretista contrata, portanto, com a Loggi, nada podendo alterar no contrato que é de adesão. O modo de distribuição do serviço é feito pela plataforma. Não é o motofretista que gerencia a distribuição. O condutor não escolhe cliente ou serviço; ele apenas aceita ou não o serviço que é ofertado pela plataforma. E como se viu acima, a não aceitação não desnatura a relação de emprego, visto que nem a ausência de trabalho por mais de mês o faz, como no trabalho intermitente. A possibilidade de recusa foi posta pelas próprias rés. E a existência de punição ou não por reiteradas recusas é matéria que se torna irrelevante, uma vez que o risco de recusa já foi calculado e é monitorado pela inteligência de logística da plataforma.

Também o modo de prestação de serviços foi desenvolvido pela inteligência criadora da plataforma, não podendo ser alterado pelo condutor. O tempo de entrega deve ser razoável, em vista de que a LOGGI garante prazo de entrega para o cliente, conforme consta da defesa das rés (fl. 552). Em caso de qualquer intercorrência, o condutor aciona o serviço da LOGGI, chamado "Deu ruim". A prestação de serviços não é negociada, mas imposta em sua totalidade pelas rés. O condutor se subordina, portanto, ao cadastramento, aos termos de adesão, aos requisitos para cadastramento, ao serviço que é ofertado, ao *modus operandi*, ao roteiro, aos prazos. E isso tudo monitorado pela plataforma, que se alimenta de tais dados para sugerir soluções e melhorias imediatas. E essa é a pedra de toque do próprio empreendimento.

Outro ponto que evidencia a subordinação é a ausência de qualquer possibilidade de negociação de preço. O condutor ou o motofretista recebem o que as rés lhes pagam, sem que possuam qualquer ingerência sobre o valor do frete. Não há a liberdade de fixar seus honorários, nem de forma individual, nem de forma coletiva, como faria um trabalhador autônomo. A contraprestação mais importante ao serviço é a remuneração. Se não há negociação quanto a esta, trabalho autônomo não é. O preço do frete é salário, fixado somente pelas rés. O condutor se subordina ao valor do frete.

Para haver relação de emprego, há de estar presente, ainda, a **onerosidade**. Ela se qualifica como a necessidade de contraprestação em relação ao serviço efetuado. Ausente a gratuidade espontânea na prestação de serviços, presente esse elemento para a consolidação do vínculo empregatício.

O valor do frete é pago aos condutores pelas rés, ainda que repassem do *e-commerce* que atendem ou do cliente que contrata a LOGGI para fazer sua entrega.

É a própria contestação que informa que "o motofretista não só vende o seu trabalho, mas também o uso da propriedade da sua moto, pois sem a moto não poderia ter o exercício do frete", conforme a cláusula 3.4 do contrato entre o motofretista e a LOGGI (fl. 525, pág. 5 da defesa). Não há, portanto, controvérsia acerca da onerosidade.

Em que pese não ser requisito para a relação de emprego, mormente em contratos mais leoninos de prestação de serviços, a **alteridade** é indicio da relação de emprego. O risco do negócio deve ser de inteira responsabilidade do empregador. Assim, eventual prejuízo sofrido pela empresa não pode ser repassado ao trabalhador. Também cabe aferir de quem são os instrumentos de trabalho. Quanto mais sucateada é a





proteção ao trabalhador, mais risco é transferido a si.

No caso, a LOGGI está entre as melhores empresas do ramo, razão pela qual o serviço prestado ainda recebe certa proteção. A LOGGI faz as exigências para cadastramento dos condutores a fim de atender à legislação federal sobre o assunto (Lei nº 12.0009/2009), evitando-se que os condutores coloquem terceiros em risco para executar o serviço, conforme sua própria defesa (fl. 573).

A mercadoria é garantida pela LOGGI, frente ao cliente.

Em que pese os instrumentos serem dos motofretistas, a LOGGI forneceu como prêmio baús e jaquetas. Se o modo de conquista dos equipamentos são questionados pelo MPT, ao menos servem para amenizar a precariedade da prestação de serviços.

O canal "Deu Ruim" dá conta de que há apoio ao fretista em caso de intercorrência na coleta ou entrega dos produtos.

Houve a notícia da contratação de seguro de vida e invalidez pelas rés, após a instrução, reduzindo a transferência do risco do negócio, como deve ser uma contratante responsável.

Também não se olvida a louvável assinatura de um compromisso com a segurança no trânsito, um termo de cooperação entre a Prefeitura de São Paulo, a LOGGI e outra empresa de entrega por aplicativo, conforme noticiado na imprensa, com foco em medidas de segurança voltadas para os motociclistas. As demais empresas não aceitaram assinar o acordo, desafortunadamente.

A responsabilização é necessária, até para não se repetir o episódio vergonhoso do motofretista da Rappi, que não assinou o termo, morto por AVC, no frio, após jornada extenuante, em 08.07.2019, em São Paulo. Socorrido pela cliente que pedira comida, esta ouviu da atendente da Rappi apenas que desse baixa no pedido, a fim de que os próximos clientes soubessem que não receberiam as encomendas no horário previsto (!).

Por fim, em que pese não ser decisiva para a caracterização da relação de emprego, tem-se a exclusividade. Quanto mais se entremostra exclusiva a prestação de serviços, mais evidente está a relação jurídica de um contrato de emprego. Haverá prestadores de serviços que trabalhem somente para a LOGGI, reforçando a existência de contrato de emprego, haverá os não exclusivos, o que não descaracteriza o vínculo, conforme a melhor doutrina.

## DA PROTEÇÃO AO TRABALHADOR POR APLICATIVO

Como se viu, o motorista de van ou o motofretista atendem aos clientes da LOGGI e da LB4, recebendo da LOGGI a determinação de seu frete, sua rota, seu trabalho, tempo de entrega, forma de entrega, tudo pelo aplicativo. Portanto, não é a utilização de meios tecnológicos que desnatura a contratação entre as partes como relação de emprego.

De fato, a nova modalidade de prestação de serviços não pode colidir com outras normas cogentes do ordenamento, como os arts. 2º e 3º da CLT, que definem o conceito de empregador e empregado, bem como o art. 9º do mesmo diploma, que imputa a nulidade aos atos praticados com o objetivo de desvirtuar, impedir ou fraudar a aplicação dos preceitos contidos na CLT.

Como dispôs o preâmbulo da nossa Constituição Federal de 1988, o Estado Brasileiro constituiu-se para assegurar os direitos sociais e dentre eles estão o trabalho, a segurança e a Previdência Social (art. 6º). Alijar os trabalhadores por aplicativos dos direitos sociais constitui evidente afronta à Constituição. Note-se que sequer se possibilita a supressão de tais direitos aos avulsos (art. 7º, XXXIV da CF), que não são identificáveis num primeiro momento, nem trabalham com a antiga noção de subordinação de um laborista com vínculo empregatício.



Como se falar em harmonia social, em cidadania, em dignidade da pessoa humana sem se estender a todos os trabalhadores os direitos sociais constitucionalmente assegurados? Como se atingir os objetivos da República previstos no art. 3º sem a redução das desigualdades sociais, sem a redução da marginalização - aí incluída a do trabalho - sem a erradicação da pobreza, atrasando-se, por consequência, o desenvolvimento nacional e a construção de uma sociedade justa?

Deixar o trabalhador por aplicativo à margem das garantias e dos direitos sociais afigura-se inconstitucional, repita-se. Deixá-lo à margem da garantia de segurança, de limitação de jornada, de férias, de descanso semanal remunerado, de décimo terceiro salário significa retroceder nos direitos sociais a um tempo muito anterior à própria CLT de 1943. Significa o retrocesso à Idade Média, ao "laissez faire", mas sem qualquer proteção. A exclusão de tais trabalhadores do manto dos direitos sociais é um retorno ao momento anterior à Revolução Industrial, ocorrida há dois séculos atrás. Há dois séculos atrás, na França e na Inglaterra já se estipulava a limitação à jornada, o direito ao DSR. Há um século já se regulava salário-mínimo, a proteção contra acidentes, os seguros sociais.

Por que então retroceder? Houve muita luta, muitas mortes para que se estabelecessem direitos trabalhistas mínimos no mundo todo. Não há como se dar as costas à História: a evolução humana demonstrou ser este o melhor caminho. A imposição de um patamar mínimo de civilidade é que fará o País progredir, com mais renda e proteção social aos que vendem sua força de trabalho a um aplicativo que também representa progresso. Não há como a nação progredir como tal deixando cidadãos à margem da evolução e das conquistas sociais. Uma nação não pode ser próspera apenas para o topo da pirâmide, sob pena de ser, no seu todo, pobre e desafortunada. E isso terá seu preço, com maior pobreza, marginalidade, ausência de educação, incremento de violência. O contrário do que preceitua a Constituição Federal de 1988.

Trabalhadores bem empregados e com mais renda aquecem a economia do País, pois tem maior poder de compra e podem movimentar a venda de serviços e produtos, impulsionando o comércio e as indústrias de bens. É um círculo virtuoso.

Nesse sentido, cumpre ao empreendedor obedecer a Constituição Federal e as leis trabalhistas, fomentando um real desenvolvimento nacional, não apenas de seu negócio e do negócio de seus clientes. Há que se ver seus trabalhadores também como seus clientes.

Por outro lado, o Estado também precisa fazer seu papel. Não há como se transferir ao empresariado toda a responsabilidade pelo bem-estar social, visto que todos pagam tributos para que o Poder Público implemente a segurança, a saúde, o transporte, a habitação. De que adianta o empregador, o contratante pagar todos os direitos trabalhistas se o entregador tem sua moto roubada, sua família não tem escola pública de qualidade ou atendimento decente à sua saúde? Há de haver a razoável e obrigatória contrapartida do Estado.

Para que uma nação seja próspera, cada qual deve ter a exata noção de seu valor e de sua responsabilidade: deve o trabalhador cumprir seu ofício com dedicação e eficiência, deve o empregador dar condições dignas de trabalho e remuneração justa e cabe ao Estado fornecer tanto ao empregador quanto ao trabalhador todas as condições para que ambos possam desenvolver suas atribuições no máximo de suas capacidades.

Enquanto alguns países desenvolvidos tentam fixar um patamar civilizatório mínimo, regulando a manutenção de direitos sociais, outros tentam se beneficiar da venda de produtos barateados em decorrência de trabalho indigno. Isso representa "dumping social", que precisa ser coibido mundialmente e o Brasil não pode se esquivar deste esforço. É necessária a escolha pelo patamar mínimo civilizatório, a fim de afrontar os preceitos da Constituição Federal de 1988.

O Direito do Trabalho está intrinsecamente ligado à economia do País, assim como a educação. A história e os fatos mostram isso, razão pela qual não há como se menosprezar as escolhas políticas e suas consequências. Solapar educação e garantias trabalhistas mínimas, com a precarização do trabalho, implica diretamente em mão de obra desqualificada e população miserável.



Não se olvida que o mais grave para o custo país é a tributação-confisco imposta à folha de salários, que precisaria ser urgentemente desonerada. O que se vê é a contratação informal alastrada para fugir aos impostos: ausência de registro, contratação de MEI e por pessoa jurídica. Alguns empregadores optam por remunerar extra recibo para fugir à tributação, incidindo em crime. Por que se arriscar tanto? Porque sobre a folha de salários incide o acachapante INSS, a quota governamental de FGTS (mensal e rescisório), o Imposto de Renda, o Risco de Acidente de Trabalho, o salário educação, as contribuições para o chamado "sistema S" (SESC, SENAC, SESI, SENAI, SEST, SENAT, SEBRAE), INCRA, salário família, afastamento por doença, auxílio maternidade e paternidade (que deveriam voltar a ser pagos integralmente pelo Estado, sem "compensação"), PIS e COFINS (Contribuição Social para financiamento da Seguridade Social). Por óbvio, se tudo incide sobre o salário, como não se assombrar com tal incidência também sobre o décimo terceiro salário e as férias e seu terço?

Não se ignora, portanto, o custo Brasil, a espantar empresas estrangeiras de investirem no País. O problema é público e estatal, visto que tal custo passa pelas despesas de Governo, escoamento de divisas, alta tributação com alta sonegação, desvio de dinheiro público, tudo a onerar, desproporcionalmente, quem obedece às leis.

O fato é que a consequência tributária da remuneração do trabalho e dos direitos sociais não pode afastar sua aplicação, pois, repita-se, cabe a cada qual saber sua importância na sociedade e cumprir suas responsabilidades.

Assim, não há como se legitimar que um empreendimento tenha de arcar com todos os ônus tributários e outro não.

Reconhecer vínculo empregatício entre empregado de pequena empresa de frete e não reconhecer com as maiores do segmento implicaria em cancelar franca concorrência desleal entre as empresas, com indevido favorecimento de mercado. A lei preserva a livre concorrência, mas não a concorrência desleal, como se sabe. Também não se avilta o direito à propriedade, na medida em que toda propriedade privada deve atender à sua função social.

Não se pretende atrapalhar o empreendimento fundado na brilhante criação de plataformas de aplicativos para a facilitação de serviços e de sua prestação, no caso, a logística. Apenas há que se respeitar direitos preexistentes e preestabelecidos, sob pena de se ofuscar o ganho que traz a genialidade dos aplicativos com um trabalho miserável, cansativo e perigoso, tratando de forma desigual os condutores que trabalham por aplicativo.

Trabalhadores com maior poder de consumo, segurança e lazer, são a base de qualquer economia saudável, com qualidade de vida.

Diante de todo o exposto, **julga-se procedente o pleito de declaração de relação de emprego entre a LOGGI TECNOLOGIA LTDA. e os condutores profissionais que prestam serviços de transporte de mercadoria através de suas plataformas digitais.**

A declaração de emprego desta sentença, em que pese o número de fretistas ligados às rés, cerca de 15.000, não merece comoção. A decisão não visa alterar a pequena liberdade dos condutores no aceite ou não da proposta de entrega ofertada pela LOGGI. A presente serve à melhoria das condições de trabalho e segurança dos condutores. E visa à inserção das rés na construção de um promissor modelo de condições de trabalho por aplicativo, do ponto de vista social e econômico.

Ressalte-se que a presente declaração de emprego vincula toda e qualquer relação jurídica de condutores com a LOGGI, visto que se dá no bojo de uma Ação Civil Pública.

A exceção se dá para as ações de improcedência individuais acobertadas pelo manto da coisa julgada, única relação jurídica imune à decisão do presente processo.



## DA PRESCRIÇÃO

Diante do pleito de adicional de periculosidade, as rés requereram a declaração de prescrição bienal e quinquenal.

Quanto à pretensão declaratória de relação de emprego, esta não se submete a prazo prescricional.

Por outro lado, quanto a parcelas eventualmente devidas pela LOGGI a seus condutores, o Juízo relega a questão às demandas individuais, a fim de não mesclar os direitos coletivos ora dirimidos com eventuais direitos individuais homogêneos.

Note-se que determinar obrigação de fazer de modo geral para determinados trabalhadores constitui nítido direito coletivo, enquanto condenar alguém ao pagamento de verba para o que já passou para cada condutor constitui direito individual heterogêneo, não cabível de reclamação pela via da substituição processual.

Destarte, a declaração de prescrição, no presente feito, resulta inócua, visto que não há condenação sobre verbas de cunho individual.

Sendo declaratória a presente demanda, com obrigações de fazer para o futuro, **não há prescrição a ser declarada.**

## DAS MULTAS POR DESCUMPRIMENTO

O Ministério Público do Trabalho elencou seus pedidos, requerendo a aplicação de multa em caso de descumprimento de qualquer item do rol.

A **multa** requerida pelo Ministério Público do Trabalho por eventual descumprimento das obrigações de fazer, no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, afigura-se compatível com o porte da empresa, bem como com os bens que se pretende assegurar.

No que toca à reversibilidade da multa ao FAT (Fundo de Amparo ao Trabalhador), ou a outra destinação socialmente relevante equivalente, este Juízo costuma destinar recursos a entidades de saúde, por ser a condição mais básica da vida. Considerando-se as entidades de saúde de São Paulo que atendem pelo Sistema Único de Saúde (SUS), verifica-se o relevante trabalho da Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo. Assim, **eventual descumprimento das obrigações de fazer ensejará o pagamento de multa pela LOGGI à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, pessoa jurídica de direito privado, de fins não econômicos, de caráter beneficente, educacional, cultural, de assistência social e filantrópica, com sede e foro em São Paulo -SP, na Rua Dr. Cesário Motta Junior, nº112 -Vila Buarque -CEP: 01224-020, inscrita no CNPJ sob o nº 62.779.145/0001-90.**

## DO REGISTRO

O pleito do Ministério Público do Trabalho mencionou o **registro** de "todos os condutores profissionais necessários ao cumprimento de sua finalidade social". A finalidade social da gigante de logística fica garantida com todos os condutores que acessam sua plataforma e se cadastram com sucesso, efetivando coletas e entregas para a empresa. É necessário, entretanto, delimitar de forma objetiva a condenação à obrigação de fazer, sob pena de se ter uma infinidade de situações e incertezas jurídicas.

Em razão disso, mister se faz a fixação de obrigações para o futuro, relegando eventuais questionamentos de fatos passados às reclamatórias individuais.



Note-se que houve o pleito para o registro na ficha do empregador, não tendo havido pleito de anotação na CTPS dos condutores. Isso vem de encontro à grandeza da presente Ação Civil Pública, que não ficará tumultuada com obrigações de fazer individuais que poderão ser requeridas na via própria.

Em decorrência do reconhecimento da existência de relação de emprego, **deverá a ré LOGGI efetuar o registro em sistema eletrônico de todos os condutores profissionais cadastrados em seu sistema que tiveram efetiva atividade nos últimos dois meses, desde 06.10.2019, bem como daqueles que voltarem a se ativar pela LOGGI ou nela se cadastrarem a partir da prolação desta sentença (06.12.2019).** Defere-se o prazo de 3 meses para a regularização, ou seja, até 06.03.2020, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo.

## DA LEGISLAÇÃO

Como decorrência lógica da relação de emprego reconhecida, **a LOGGI deverá se abster de contratar ou manter condutores contratados como autônomo, por meio de contratos de prestação de serviço, de parceria ou qualquer outra forma de contratação civil ou comercial,** sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, aplicável a partir de 06.03.2020.

No que toca ao pleito de observância às exigências estabelecidas no art. 2º, 6º, 7º da Lei nº 12.009/09, sendo lei federal, **deverá a LOGGI observar os requisitos para as atividades de entrega de mercadorias fixadas pelo art. 2º, exigindo de seus condutores a idade mínima de 21 anos, 2 anos de habilitação na categoria, aprovação em curso do CONTRAN, uso de colete de segurança dotado de dispositivos retroreflexivos (art. 2ª da Lei nº 12.009/09),** sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, aplicável a partir de 06.03.2020.

Nos termos do art. 6º, a ré LOGGI é responsável solidária por danos cíveis advindos do descumprimento de normas relativas ao exercício da atividade de seus condutores, devendo, portanto, zelar pelo impedimento de infortúnios.

**Deverá a LOGGI abster-se de contratar condutor inabilitado legalmente e vetar o uso de motocicleta ou motoneta que esteja em desconformidade com as exigências legais (art. 7º Lei nº 12.009/09),** sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, aplicável a partir de 06.03.2020.

## DOS PRÊMIOS

A atividade de motociclismo é considerada uma das mais perigosas e não são incomuns os acidentes fatais, com perda de vidas jovens e destruição de famílias.

Também não é incomum acidentes não fatais com sequelas graves e irreversíveis, com amputação de membros ou causa de outras deficiências. Isso implica em dor para o trabalhador e sua família, com ônus para toda a sociedade.

No afã de conseguir melhorar seus rendimentos, o condutor se sente seduzido a fazer mais entregas, em menos tempo, trabalhando maiores períodos, a fim de conquistar determinado prêmio. Assim o prêmio por número de entregas ou redução de tempo médio para cada entrega implica em elemento perigoso e colaborador para os acidentes dos condutores.





A empresa pode incrementar os ganhos dos trabalhadores de outras formas, instituindo prêmios que não impliquem em maior risco à segurança dos motociclistas.

Não se está adentrando ao debate sobre a instituição ou não de premiação por rapidez na entrega, pela LOGGI, até porque a questão seria inócua, pois seria passado. Apenas é necessário coibir uma conduta que já foi utilizada por aplicativos e ainda poderia ser, caso não haja controle enérgico de tão perigosa prática.

Assim, considerando-se que fomentar a rapidez na entrega tem sido causa de inúmeros acidentes com motociclistas, além de infrações de trânsito, deverá a LOGGI **abster-se de instituir prêmio por produção, taxa de entrega ou comissão**, em caráter individual ou coletivo, como forma de pagamento de salário ou remuneração, não permitindo que os ganhos de produtividade dos seus empregados motociclistas se deem com a intensificação do trabalho ou aumento da carga de trabalho, de acordo com o art. 1º da Lei Federal nº 12.436/11, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, aplicável a partir de 06.03.2020.

## DO ADICIONAL DE PERICULOSIDADE

No que pertine ao adicional de periculosidade, a defesa das rés requereu fosse considerada sua eficácia tão somente após o advento da Portaria do Ministério do Trabalho que a regulou Portaria MTE nº 1.565, de 13 de outubro de 2014, que entrou em vigor na data de sua publicação (14.10.2014), e incluiu o Anexo 5 à NR-16. De fato, o art. 193, § 4º, da CLT, dispôs que "*são também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta*", conforme regulamentação do órgão executivo.

Como a presente sentença não estabelece condenação para a situação passada, em relação a cada condutor, conforme já mencionado acima, não há que se falar em se considerar a vigência da Portaria, neste processo.

Por outro lado, tratando-se de atividade francamente perigosa, mister se faz a implementação do adicional de periculosidade, na base de 30% sobre o valor bruto do frete pagos aos condutores.

Não colhe frutos a assertiva de eventualidade na prestação de serviços perigosos, porque a utilização da moto é da essência da entrega. Assim, mesmo a entrega por tempo "extremamente reduzido" deverá ser remunerada com o adicional de periculosidade correspondente.

Saliente-se que a empresa deverá fazer constar o adicional de periculosidade em rubrica própria, a fim de se resguardar e facilitar eventual fiscalização do pagamento, inclusive pelos próprios condutores.

Diante do exposto, **deverá a LOGGI implementar o pagamento de adicional de periculosidade, na base de 30% sobre o valor bruto do frete devido aos seus condutores, em rubrica própria, a partir de 06.03.2020**, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo.

## DO IMÓVEL

O art. 4º, III, da Lei Municipal de São Paulo nº 14.491/07 estabelece a necessidade de disponibilização de imóvel, com área mínima a ser definida em portaria da Secretaria Municipal de Transportes, destinado ao estacionamento dos veículos, às dependências para escritório e aos condutores no aguardo de ordens de serviço.

As rés, em sua contestação, requereram prazo de 24 meses para a instalação de referido imóvel, mas, em audiência, mencionaram a existência de dois imóveis. Assim, desnecessária a concessão de prazo



Assinado eletronicamente por: LAVIA LACERDA MENENDEZ - 06/12/2019 05:26:47 - bb01877  
<https://pje.trtsp.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=1910312153224000000157539439>  
Número do processo: 1001058-88.2018.5.02.0008  
Número do documento: 1910312153224000000157539439



maior, como requerido em defesa. Note-se que a mencionada lei aplica-se tão somente a São Paulo, em que pese a existência de bases da LOGGI em outras capitais como Rio de Janeiro e Brasília.

Diante disso, **determina-se que a LOGGI comprove a disponibilidade de imóvel** apto ao estacionamento dos veículos, às dependências para escritório e aos condutores no aguardo de ordens de serviço, nos termos do art. 4º, III, da Lei Municipal de São Paulo nº 14.491/07, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.

## **DO SEGURO DE VIDA**

O Ministério Público do Trabalho requereu a instituição apólice de seguro de vida complementar, em favor do condutor, com om coberturas em caso de invalidez permanente, nos termos do art. 14, da Lei Municipal de São Paulo nº 14.491/07.

Em razões finais, as rés alegaram o cumprimento da contratação de seguro de acidentes pessoais após a audiência (fl. 1.485).

Neste sentido, reconheceram o pedido inicial do Ministério Público do Trabalho, para todos os seus entregadores, conforme se constata pelo grupo segurado à fl. 1560.

Note-se que a documentação acostada extemporaneamente poderá servir posteriormente à constatação de cumprimento ou não da sentença quanto ao ponto, com manifestação oportuna do autor, na seara da execução desta sentença. Reputando-se já cumprida a obrigação de fazer, diante da documentação acostada, não há, por ora, a imputação de multa por descumprimento, sem prejuízo de que venha a ser apontada qualquer irregularidade pelo autor em sede de execução de sentença.

Diante disso, **julga-se procedente o pleito de contratação de apólice de seguro de vida complementar, em favor dos condutores da LOGGI, com coberturas em caso de invalidez permanente**, nos termos do art. 14 da Lei Municipal de São Paulo nº 14.491/07.

## **DA JORNADA - DO CONTROLE**

O Ministério Público do Trabalho requereu fosse considerada como jornada de trabalho de todos os condutores profissionais o período à disposição a partir do *login* (acesso ao sistema operacional LOGGI), computando o tempo à disposição no aguardo de chamadas pela plataforma digital, o tempo da coleta das mercadorias e o tempo de entrega na condução efetiva do veículo.

Como em qualquer aplicativo, uma pessoa pode estar "logada", ou seja, haver entrado em um programa ou software, sem o estar efetivamente utilizando. Da mesma forma, dada a nova tecnologia, pode alguém estar "logado" em vários programas ou aplicativos ao mesmo tempo. O condutor pode fazer entrega para qualquer aplicativo do mercado. Assim, poderá esperar oferta de serviço de mais de um aplicativo, em determinado momento em que estiver parado. Poderá, portanto, estar "logado" em vários aplicativos de entrega. Como o condutor pode aceitar ou recusar uma oferta de coleta ou entrega, não se afigura razoável que se considere estar trabalhando (e, por consequência, possa receber por isso) apenas pelo fato de haver entrado no aplicativo, enquanto recusa, ou espera, sem prestar efetivo serviço. Isso porque, na mesma hora em que está "logado" no aplicativo da primeira ré, poderá estar prestando serviço para outro aplicativo, não sendo justo o cômputo de jornada - com possível remuneração - por ambos, estando trabalhando, efetivamente, para apenas um.

O cômputo de jornada pelo mero *login* pode, inclusive, inviabilizar o ganho, na medida em que, computada uma jornada limite, cesse a possibilidade de recebimento de novas ofertas de serviço. Por exemplo, se o condutor se logar às 6h da manhã, para dar uma olhada no aplicativo, sem prestar nenhum serviço, às 14h poderá perder o direito de prestar qualquer serviço no restante daquele dia.



Não bastasse, eventual pagamento pelo mero *login* no aplicativo não seria precisa, podendo gerar distorção no auferimento de ganho entre os próprios motociclistas, ao remunerar da mesma forma os que mais recusam e os que mais se arriscam dirigindo.

Diante disso, não há como se computar jornada pelo mero *login* no aplicativo, razão pela qual se julga im procedente tal pleito.

Por outro lado, ao contrário do mencionado na defesa à fl. 611, a LOGGI tem o tempo de frete de cada condutor computado pela plataforma, visto que a remuneração destes se dá exatamente sobre a rota programada. Note-se que a ré, quando nega a premiação por produção ou rapidez, menciona que "as rotas de motofrete da LOGGI são calculadas com base na distância percorridas por carros" (fl. 608).

De fato, a plataforma monitora completamente seus condutores e daí extrai os dados para gerenciar as necessidades de seus clientes: essa é a própria inteligência do empreendimento. Daí se depreende que a jornada é perfeitamente computável pelo programa da LOGGI.

Posteriormente, em razões finais, as rés asseveram que "a fórmula do cálculo do frete possui 3 variáveis: distância entre o ponto de coleta e o de entrega, quantidade de pontos de parada e franquia de espera" (fl. 633).

Restou incontroverso que há um período de espera da coleta e da entrega que não é computado para efeitos remuneratórios, pois seria o tempo razoável para tanto.

Entretanto, não só a espera pelo produto a ser coletado quanto a espera para a entrega da mercadoria deve ser computada como efetiva jornada, como deveria ser remunerada, não havendo, entretanto, tal pleito.

Não é o caso aqui de mero *login* ou espera para receber a oferta de serviço pela plataforma, mas a espera pelo cliente na entrega ou recebimento de um produto, dentro do frete já aceito.

Diante disso, **deverá a LOGGI considerar como jornada de trabalho de seus condutores o tempo de deslocamento até os pontos de coleta e entrega, na condução efetiva do veículo, bem como o tempo integral de coleta e de entrega das mercadorias, aí incluído todo o tempo de espera pelo cliente e para a conclusão do frete aceito**, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.

Para efeitos de fiscalização das normas legais e das obrigações de fazer desta sentença, **deverá a LOGGI implementar de forma efetiva e eficaz o controle da jornada de trabalho dos seus motoristas e condutores profissionais**, documentando-a por meio eletrônico que garanta inviolabilidade e inalterabilidade dos eventos informados pelo motorista e captados pela plataforma.

Da mesma forma, a LOGGI **deverá promover a disponibilização de acesso telemático de informações necessárias à checagem da jornada** por parte das autoridades administrativas e judiciais competentes, bem como o acompanhamento e fiscalização por parte dos próprios condutores.

O Ministério Público do Trabalho requereu, ainda, que a ré se abstinhasse de prorrogar a jornada diária de trabalho do motorista profissional e/ou do ajudante empregado nas operações em que acompanhe o motorista por lapso superior ao legalmente permitido, nos termos do art. 235-C da CLT.

O artigo dispõe o seguinte:

"Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será de 8 (oito) horas, admitindo-se a sua prorrogação por até 2 (duas) horas extraordinárias ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até 4 (quatro) horas extraordinárias".



Conforme se vê, o legislador de 2015 extrapolou o limite constitucional de 8 horas diárias de trabalho e 44 horas semanais. Lamentavelmente, falou mesmo em mera prorrogação de horário, instituto banido há 30 anos atrás, pela Constituição Federal de 1988, que passou a prever somente a compensação ou redução de jornada, em seu art. 7º. Confira-se:

"Art. 7º São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: (...)

XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho".

Destarte, não há como se autorizar qualquer extrapolação de jornada, mormente em trabalho perigoso, ainda mais sem pagamento de qualquer adicional por hora extra, em franca afronta também ao art. 7º, XVI, da Constituição Federal de 1988.

Diante disso, **deverá a primeira ré limitar a jornada diária de trabalho de seus condutores ao máximo de 8 (oito) horas de serviço por dia**, observando-se o tempo de condução da moto e de espera para coleta e entrega na realização do frete, conforme tópico anterior, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.

## DO INTERVALO INTERJORNADAS

O Ministério Público do Trabalho requereu a observância do intervalo interjornadas previsto no art. 66 da Consolidação das Leis do Trabalho.

Ainda que o trabalho dignifique o homem, o patamar mínimo civilizatório de direitos para qualquer pessoa implica no reconhecimento do direito ao descanso diário, com preservação do sono.

Diante do controle e monitoramento da plataforma, esta terá plena possibilidade de realizar o impedimento de oferta de serviço para os seus condutores por 11 horas seguidas, assim como a limitação de oferta após 8 horas de efetivo serviço.

Assim, sugere-se que, verificada a prestação de serviços por oito horas por determinado condutor, o sistema faça desde logo o bloqueio de 11 horas de acesso, a fim de resguardar o intervalo interjornadas.

Nos demais casos, sugere-se que a plataforma crie mecanismos de captação de perfil de horários de maior acesso de cada condutor, de forma a criar o bloqueio no horário em que geralmente não é acessada por ele.

Por fim, em casos onde não seja possível verificar uma regularidade de acesso do condutor, a plataforma poderá fazer o bloqueio de forma fixa ou móvel das 11 horas de descanso no período noturno, englobando aquele de cessação de suas atividades (da meia-noite às seis da manhã).

O modo de concessão do intervalo poderá se dar por inabilitação temporária para acesso à plataforma, bloqueio temporário de ofertas ou outro modo que possibilite a observância do período de repouso.

Destarte, julga-se procedente o pleito para **determinar que a ré conceda o período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso entre duas jornadas de trabalho**, nos termos do art. 66 da Consolidação das Leis do Trabalho, de forma automática pelo sistema, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.



## DO DESCANSO SEMANAL

Requeru o Ministério Público do Trabalho a concessão do descanso semanal de 24 horas previsto no art. 67 da CLT.

Sendo direito constitucionalmente garantido o descanso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos (art. 7º, XV, da CF/88), ao menos o descanso, ainda que, por ora, não remunerado, deve ser garantido aos condutores das rés.

O descanso semanal prestigia o maior descanso, o lazer, a família, que é a base da sociedade. A doação de tempo ao lar, aos filhos, pais, amigos, irmãos é necessária para a sanidade mental e socialização de todos. O lazer é um direito social (art. 6º, *caput*, da Constituição Federal).

Da mesma forma, sugere-se que a empresa ré promova à cessação de oferta de serviços por 24 horas seguidas, após verificar a existência de labor por seis dias, prospectando o melhor período de inatividade para cada perfil de condutor cadastrado em sua plataforma.

Diante disso, **determina-se que a LOGGI conceda um descanso semanal de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas**, nos termos do art. 67, *caput*, da Consolidação das Leis do Trabalho, de forma automática pela plataforma, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.

## DA SEGURANÇA

Primeiramente, verifica-se revelia quanto ao ponto referente à segurança, vez que não houve contestação específica quanto aos itens, limitando-se a defesa ao pleito de concessão de prazo para eventual implementação (fl. 612).

O Ministério Público do Trabalho requereu fossem disponibilizadas condições adequadas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas e condutores profissionais, conforme determina o art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 17.5.1 da NR-17, com redação da Portaria nº 3.751/1990.

Requeru, ainda, que a ré disponibilizasse gratuitamente água potável em quantidade suficiente, por meio de copos descartáveis individuais, bebedouro de jato inclinado ou equipamento similar que garanta as mesmas condições.

As normas de higiene e segurança foram alçadas a direitos sociais, devendo ser, portanto, observadas.

A primeira ré poderá realizar a implementação das condições requeridas nos imóveis que já asseverou possuir, devendo promover o mesmo nos Municípios onde ainda não há imóvel com tal destinação.

Não se pode exigir da LOGGI que promova a cobertura de todos os estabelecimentos de entrega e coleta, por exemplo, nem a implantação de sanitários por todos os locais de rota. O que se pode exigir é que a empresa destine um ou mais locais para a espera, com condições dignas de higiene e segurança.

Diante disso, **determina-se à LOGGI que disponibilize base para ponto de encontro ou espera, com condições adequadas de segurança, sanitárias e de conforto**, para repouso e descanso dos



motoristas e condutores profissionais (art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 17.5.1 da NR-17, com redação da Portaria nº 3.751/1990), **com o fornecimento de água potável** em quantidade suficiente nos locais de descanso.

## DO PPRA e DO PCMSO

O Ministério Público do Trabalho requereu a adequação e implementação do PPRA, de acordo com a NR 9. Requereu o reconhecimento e especificação de todos os riscos presentes, de acordo com o produto transportado, definindo-se, para cada caso, as medidas de proteção necessárias, incluindo-se os equipamentos de proteção individual obrigatórios às atividades e a inclusão no documento das avaliações quantitativas programadas.

O órgão do *parquet* pleiteou, ainda, a adequação e a implementação do PCMSO, após a revisão do PPRA, de acordo com os riscos a que os trabalhadores estão expostos, obedecendo-se ao disposto na NR 7.

O Programa de Prevenção de Riscos Ambientais - PPRA, visa à *"preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores, através da antecipação, reconhecimento, avaliação e consequente controle da ocorrência de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho, tendo em consideração a proteção do meio ambiente e dos recursos naturais"*. Ele é obrigatório, nos termos da NR 9 (Norma Regulamentadora 9), da Portaria MTb n.º 3.214, de 08 de junho de 1978.

Conforme o item 9.1.2 da NR-9, as *"ações do PPRA devem ser desenvolvidas no âmbito de cada estabelecimento da empresa, sob a responsabilidade do empregador, com a participação dos trabalhadores, sendo sua abrangência e profundidade dependentes das características dos riscos e das necessidades de controle"*.

Elas devem estar integradas com o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), previsto na NR-7. Este programa também é obrigatório, devendo ser elaborado e implementado por todos os empregadores e instituições que admitam trabalhadores como empregados. Ele visa à promoção e preservação da saúde do conjunto dos seus trabalhadores.

Como estabelecido na NR-7, *"o PCMSO deverá ter caráter de prevenção, rastreamento e diagnóstico precoce dos agravos à saúde relacionados ao trabalho, inclusive de natureza subclínica, além da constatação da existência de casos de doenças profissionais ou danos irreversíveis à saúde dos trabalhadores"*.

A prevenção e o planejamento são intrínsecos às atividades da LOGGI, na idealização do sistema de logística de sua plataforma. Assim, nada mais natural que consiga implementar a mesma prevenção e planejamento para a prevenção de riscos ambientais (PPRA) e o programa de controle de saúde de seus trabalhadores (PCMSO).

Essa prevenção certamente reduzirá desnecessários riscos e danos à saúde dos condutores, ensejando melhor condição de trabalho e mais economia do que a reparação por eventual infortúnio.

Diante disso, **deverá a LOGGI adequar e implementar o PPRA, de acordo com a NR 9**, reconhecendo e especificando todos os riscos presentes, de acordo com o produto transportado, definindo-se, para cada caso, as medidas de proteção necessárias, incluindo-se os equipamentos de proteção individual obrigatórios às atividades e incluindo no documento as avaliações quantitativas programadas.

Ainda, **deverá a primeira ré adequar e implementar o PCMSO**, após a revisão do PPRA, de acordo com os riscos a que os trabalhadores estão expostos, obedecendo-se ao disposto na NR 7.

## DOS EPIs



Assinado eletronicamente por: LAVIA LACERDA MENENDEZ - 06/12/2019 05:26:47 - bb01877  
<https://pje.trtsp.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=1910312153224000000157539439>  
Número do processo: 1001058-88.2018.5.02.0008  
Número do documento: 1910312153224000000157539439



Requeru o Ministério Público do Trabalho o fornecimento e exigência de uso de todos os Equipamentos de Proteção Individual necessários aos empregados, de acordo com os riscos a que estão expostos, que deverão estar devidamente especificados no PPRA, nos termos estabelecidos no art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 24.1.2.1 da NR-24, com redação da Portaria nº 3.214/1978, observando, em relação aos motociclistas os termos do artigo 5º, IV e 6º c/c Anexo III da Resolução CONTRAN nº 356.

Num primeiro momento, tem-se que o capacete do motociclista e todos os apetrechos que servem à contenção de qualquer impacto são equipamento de proteção.

Muitos são os equipamentos para outras categorias, como protetores auriculares, óculos, luvas, capacetes para construção civil, entre outros tidos como EPI à unanimidade.

Talvez por força da informalidade que sempre grassou no serviço de motofrete, com maior precariedade em sua proteção, o capacete, a luva, o colete nunca foram vistos como EPI. Ainda, considerando-se que a motocicleta não é instrumento de trabalho fornecido pelos empregadores de motofretistas, termina que o capacete que viabiliza seu uso precisa ser adquirido com ela. O seu condutor adquire o capacete, sob pena de não poder dirigir sua motocicleta. E como pode utilizá-lo também nas horas de lazer, é incomum difícil exigí-lo do empregador.

Não há dúvida para este Juízo que tais itens de segurança são EPIs, sem os quais a prestação de serviço se impossibilitaria e, mais, tornar-se-ia ilegal. Mesmo para quem não entenda assim, os apetrechos seriam, no mínimo, vestimentas de trabalho, conforme o item 24.8.1 da NR-24, de fornecimento obrigatório pelo empregador:

"24.8.1. Vestimenta de trabalho é toda peça ou conjunto de peças de vestuário, destinada a atender exigências de determinadas atividades ou condições de trabalho que impliquem contato com sujidade, agentes químicos, físicos ou biológicos ou para permitir que o trabalhador seja mais bem visualizado, não considerada como uniforme ou EPI.

24.8.2 O empregador deve fornecer gratuitamente as vestimentas de trabalho".

A legislação considera indispensáveis à segurança do motociclista o uso de capacete e de colete de segurança dotado de dispositivos retrorreflexivos. Assim, deve a empresa contratante de motociclistas fornecer tais equipamentos gratuitamente aos seus condutores.

Há, entretanto, que se limitar a determinação de fornecimento de EPI no caso em tela, pela ausência de exclusividade, na maior parte das vezes, sob pena de haver indevida distribuição de apetrechos de segurança pela LOGGI a quem não trabalha de maneira efetiva consigo.

Assim, considerando-se que a ré calcula cerca de 15.000 motofretistas cadastrados em sua base, afigura-se razoável que cerca de 5.000 condutores sejam mais ativos em sua plataforma. Poderá a empresa escolher dentre os condutores cadastrados mais ativos aqueles que deverão receber os EPIs.

Note-se que a cominação em tela não implica em maiores ônus, vez que qualquer bem elaborada ação de marketing das empresas de motofrete poderia lançar o fornecimento de capacete e colete de segurança, com dispositivos retrorreflexivos aos seus condutores, angariando muitos adeptos da utilização de suas plataformas.

Diante disso, **determina-se que a ré LOGGI forneça capacetes certificados de motociclistas, bem como coletes de segurança dotado de dispositivos retrorreflexivos, a 5.000 condutores dentre os mais ativos em sua plataforma, à sua escolha, exigindo seu uso, com especificação no PPRA, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por equipamento faltante da quota mencionada, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.**

## DA COMPENSAÇÃO PECUNIÁRIA - DA SOLIDARIEDADE



Assinado eletronicamente por: LAVIA LACERDA MENENDEZ - 06/12/2019 05:26:47 - bb01877  
<https://pje.trtsp.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=1910312153224000000157539439>  
Número do processo: 1001058-88.2018.5.02.0008  
Número do documento: 1910312153224000000157539439



O Ministério Público do Trabalho requereu a condenação solidária das rés ao pagamento de compensação pecuniária em no mínimo de R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais), correspondentes a 0,5% do faturamento da 1ª Ré, considerando-se a gravidade da lesão, o efeito pedagógico e preventivo que deve ter a tutela jurisdicional e a capacidade econômica das Rés".

O grupo econômico entre as rés é incontroverso, razão pela qual despicienda qualquer argumentação a respeito.

O pedido de compensação pecuniária representa uma indenização à sociedade pelo *dumping* social praticado pela empresa. Isso porque a contratação de condutores como autônomos lhes retirou direitos sociais mínimos, solapando as leis que regem o Direito do Trabalho no Brasil. Não bastasse, a plataforma deixou-os à mercê da sobrejornada e da insegurança, majorando o risco de morte ou incapacidade, com oneração dos cofres públicos. Ainda, agiu em concorrência desleal com todas as pequenas empresas de motofrete e motoboys que registram seus motoristas e pagam todos os tributos. E colacione-se aqui todos os argumentos da sentença sobre o retrocesso que representa esse mau modelo de trabalho por aplicativo, que nada mais parece que a precária "economia de bico".

Destarte, tratando-se de empresa com milhares de trabalhadores, a compensação precisa ser majorada, até para que as empresas do mesmo ramo deixem de perseguir a mesma prática na contratação de seus condutores.

Segundo a empresa, são aproximadamente 15.000 condutores cadastrados na LOGGI. São 15.000 vidas, ainda arriscadas e precarizadas, mesmo que este seja um patamar melhor do que eventual desemprego ou miséria.

Cada vida não tem preço. Quanto vale uma vida? Um milhão? Quanto valeriam então 15.000 vidas? Seriam 15 trilhões de reais. A conta serve apenas para demonstrar que patrimônio nenhum poderia arcar com o ônus de tantas vidas em risco.

O Ministério Público do Trabalho requereu o apenamento em R\$200.000.000,00 (duzentos milhões de reais).

Esse valor representa cerca de 1/25 avos do valor de mercado da empresa, que apresentou a marca de um bilhão de dólares neste ano. Não se olvida que somente em 2019 houve o aporte de milhões de dólares de investidores para o desenvolvimento da inteligência de logística da LOGGI.

Por outro lado, a empresa informou o faturamento de cerca de 30 milhões de reais, em 2018.

Assim, como nem saúde, nem segurança, nem vida, nem direitos sociais têm preço definido, este Juízo reputa justo o pagamento de indenização conforme o faturamento anual da empresa, ou seja, 30 milhões de reais.

Perto do valor de aporte de investidores e do valor de mercado da empresa, a cifra de 30 milhões de reais pode parecer diminuta. Entretanto, considerando-se que representa o faturamento de um ano inteiro de trabalho, este Juízo reputa alta, mas justa compensação social.

A destinação deverá se dar para ao menos 20 instituições dentre as 100 premiadas como melhores organizações não governamentais brasileiras de 2018, pelo Instituto Doar em parceria com a Faculdade Getúlio Vargas, conforme sítio eletrônico <https://melhores.org.br/de2018/>.

Diante do exposto, considerando-se a gravidade da lesão, o efeito pedagógico e preventivo que deve ter a tutela jurisdicional e a capacidade econômica das rés, **julga-se procedente o pleito de pagamento de compensação pecuniária de R\$30.000.000,00 (trinta milhões de reais), que deverá ser depositado diretamente junto às instituições beneficentes mencionadas, até 06.03.2019, com comprovação nos autos.**



## **DAS DEMAIS CONSIDERAÇÕES**

O art. 497 do CPC/2015 autoriza o Juiz a conceder a tutela específica ou a determinar providências que assegurem a obtenção de tutela pelo resultado prático equivalente. Tal significa que eventual provimento levemente diverso do postulado pode não representar julgamento *ultra* ou *extra petita*, mas providência necessária ao cumprimento da lei ou eficácia da obrigação de fazer ou procedência do pleito. Por esta razão, roga-se a observância da autorização legal insculpida no art. 497 do CPC/2015 pelas partes e órgãos judiciários superiores.

No mais, a presente decisão deverá ser divulgada, a fim de que os condutores tenham ciência dos direitos ora reconhecidos. Ademais, a divulgação servirá, ainda, para afastar a desinformação das consequências desta sobre seus contratos.

Para facilitar a publicidade, deverá a LOGGI promover a divulgação da presente sentença através de mensagens aos condutores cadastrados, no sentido de que houve reconhecimento de relação de emprego, com reconhecimento do direito ao adicional de periculosidade para a prestação de serviços, seguro de vida, bem como informando que permanece a possibilidade de aceite ou recusa de frete na prestação de serviços.

## **DA CORREÇÃO MONETÁRIA e DOS JUROS**

A correção monetária dá-se na forma do art. 39 da Lei nº 8.177/91, que previu em seu *caput* a correção monetária dos débitos trabalhistas pela aplicação de índice equivalente à TRD, substituída pela TR, observadas as tabelas de atualização expedidas pelo Tribunal. Note-se a recente modificação instituída na CLT pela Lei nº 13.467/17, em 11.11.2017, que explicitou a aplicação da TR pelo art. 879, §7º, da CLT aos créditos trabalhistas. A correção monetária incide a partir do vencimento da obrigação, qual seja a data indicada em cada tópico.

Juros de 1% ao mês, nos termos do art. 39 da Lei nº 8.177/91, a partir do vencimento da obrigação.

## **DOS RECOLHIMENTOS TRIBUTÁRIOS**

Não há incidência tributária, por não haver parcelas salariais.

## **DOS HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS**

Diante da dúbia redação do art. 18 da Lei de Ação Civil Pública, deixa-se de arbitrar honorários advocatícios.

## **DISPOSITIVO**

Diante do exposto, o Juízo da 8ª Vara do Trabalho de São Paulo, nos autos do processo nº 1001058-88.2018.5.02.0008, julga **PARCIALMENTE PROCEDENTES** os pedidos feitos na Ação proposta pelo MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO em face de LOGGI TECNOLOGIA LTDA. e L4B LOGISTICA LTDA., na forma da fundamentação, a fim de **declarar a existência de relação de**



Assinado eletronicamente por: LAVIA LACERDA MENENDEZ - 06/12/2019 05:26:47 - bb01877  
<https://pje.trtsp.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=1910312153224000000157539439>  
Número do processo: 1001058-88.2018.5.02.0008  
Número do documento: 1910312153224000000157539439

**emprego entre a LOGGI TECNOLOGIA LTDA. e os condutores profissionais** que prestam serviços de transporte de mercadoria através de suas plataformas digitais, bem como condenar a empresa LOGGI TECNOLOGIA LTDA. às seguintes **obrigações de fazer**:

1. **efetuar o registro em sistema eletrônico** de todos os condutores profissionais cadastrados em seu sistema que tiveram efetiva atividade nos últimos dois meses, desde 06.10.2019, bem como daqueles que voltarem a se ativar pela LOGGI ou nela se cadastrarem a partir da prolação desta sentença (06.12.2019), com regularização até 06.03.2020, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo.

2. **abster-se de contratar ou manter condutores contratados como autônomo**, por meio de contratos de prestação de serviço, de parceria ou qualquer outra forma de contratação civil ou comercial, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, aplicável a partir de 06.03.2020.

3. **observar os requisitos para as atividades de entrega de mercadorias** fixadas pelo art. 2º, exigindo de seus condutores a idade mínima de 21 anos, 2 anos de habilitação na categoria, aprovação em curso do CONTRAN, uso de colete de segurança dotado de dispositivos retroreflexivos (art. 2ª da Lei nº 12.009/09), sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, aplicável a partir de 06.03.2020.

4. **abster-se de contratar condutor inabilitado legalmente e vetar o uso de motocicleta ou motoneta que esteja em desconformidade com as exigências legais** (art. 7º Lei nº 12.009/09), sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, aplicável a partir de 06.03.2020.

5. **abster-se de instituir prêmio por produção, taxa de entrega ou comissão**, em caráter individual ou coletivo, como forma de pagamento de salário ou remuneração, não permitindo que os ganhos de produtividade dos seus empregados motociclistas se deem com a intensificação do trabalho ou aumento da carga de trabalho, de acordo com o art. 1º da Lei Federal nº 12.436/11, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, aplicável a partir de 06.03.2020.

6. **implementar o pagamento de adicional de periculosidade, na base de 30% sobre o valor bruto do frete devido aos seus condutores, em rubrica própria**, a partir de 06.03.2020, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo.

7. **comprovar a disponibilidade de imóvel** apto ao estacionamento dos veículos, às dependências para escritório e aos condutores no aguardo de ordens de serviço, nos termos do art. 4º, III, da Lei Municipal de São Paulo nº 14.491/07, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.

8. **considerar como jornada de trabalho de seus condutores** o tempo de deslocamento até os pontos de coleta e entrega, na condução efetiva do veículo, bem como o tempo integral de coleta e de entrega das mercadorias, aoincluído todo o tempo de espera pelo cliente e para a conclusão do frete aceito, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.

9. **implementar de forma efetiva e eficaz o controle da jornada de trabalho dos seus motoristas e condutores profissionais**, documentando-a por meio eletrônico que garanta inviolabilidade e inalterabilidade dos eventos informados pelo motorista e captados pela plataforma.



Assinado eletronicamente por: LAVIA LACERDA MENENDEZ - 06/12/2019 05:26:47 - bb01877  
<https://pje.trtsp.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=1910312153224000000157539439>  
Número do processo: 1001058-88.2018.5.02.0008  
Número do documento: 1910312153224000000157539439

**10. promover a disponibilização de acesso telemático de informações necessárias à checagem da jornada** por parte das autoridades administrativas e judiciais competentes, bem como o acompanhamento e fiscalização por parte dos próprios condutores.

**11. limitar a jornada diária de trabalho de seus condutores ao máximo de 8 (oito) horas de serviço por dia**, observando-se o tempo de condução da moto e de espera para coleta e entrega na realização do frete, conforme tópico anterior, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.

**12. implementar o período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso entre duas jornadas de trabalho**, nos termos do art. 66 da Consolidação das Leis do Trabalho, de forma automática pelo sistema, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.

**13. implementar o descanso semanal de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas**, nos termos do art. 67, *caput*, da Consolidação das Leis do Trabalho, de forma automática pela plataforma, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por infração e por trabalhador encontrado em situação irregular, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.

**14. disponibilizar base para ponto de encontro ou espera, com condições adequadas de segurança, sanitárias e de conforto**, para repouso e descanso dos motoristas e condutores profissionais (art. 157, inciso I, da CLT, c/c item 17.5.1 da NR-17, com redação da Portaria nº 3.751/1990), **com o fornecimento de água potável** em quantidade suficiente nos locais de descanso.

**15. adequar e implementar o PPRA, de acordo com a NR 9**, reconhecendo e especificando todos os riscos presentes, de acordo com o produto transportado, definindo-se, para cada caso, as medidas de proteção necessárias, incluindo-se os equipamentos de proteção individual obrigatórios às atividades e incluindo no documento as avaliações quantitativas programadas.

**16. adequar e implementar o PCMSO**, após a revisão do PPRA, de acordo com os riscos a que os trabalhadores estão expostos, obedecendo-se ao disposto na NR 7.

**17. fornecer capacetes certificados de motociclistas, bem como coletes de segurança dotado de dispositivos retrorreflexivos, a 5.000 condutores dentre os mais ativos em sua plataforma, à sua escolha, exigindo seu uso**, com especificação no PPRA, sob pena de pagamento de multa no valor de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), por equipamento faltante da quota mencionada, reversível à Irmandade da Santa Casa de Misericórdia de São Paulo, a partir de 06.03.2020.

Julga-se **procedente o pleito de contratação de apólice de seguro de vida complementar, em favor dos condutores da LOGGI, com coberturas em caso de invalidez permanente**, nos termos do art. 14 da Lei Municipal de São Paulo nº 14.491/07.

Julga-se **procedente o pleito de pagamento de compensação pecuniária de R\$30.000.000,00** (trinta milhões de reais), devido solidariamente pelas rés LOGGI e L4B, que deverá ser depositado diretamente junto às instituições beneficentes escolhidas pelas rés dentre as 100 melhores organizações não governamentais brasileiras, até 06.03.2019, com comprovação nos autos.

**Correção monetária** na forma do art. 39 da Lei nº 8.177/91 e tabelas de atualização do Tribunal, conforme a fundamentação. **Juros** de 1% ao mês, ambos a partir do vencimento de cada obrigação.

A **eficácia da decisão deste processo abrange todo o território nacional**, para as matrizes e filiais das rés Loggi e L4B.



Assinado eletronicamente por: LAVIA LACERDA MENENDEZ - 06/12/2019 05:26:47 - bb01877  
<https://pje.trtsp.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=1910312153224000000157539439>  
Número do processo: 1001058-88.2018.5.02.0008  
Número do documento: 1910312153224000000157539439

A fim de se privilegiar a unidade do provimento judiciário, **os laboristas que tenham ação judicial individual** pendente ou transitada em julgado (por homologação de acordo ou julgamento judicial) ficam excluídos da eficácia desta sentença quanto aos pontos comuns de suas demandas.

Determina-se o **levantamento do segredo de Justiça** decretado, viabilizando-se a publicidade dos atos processuais e do conteúdo do feito.

Determina-se a **redução do valor da causa para R\$ 10.000.000,00** (dez milhões de reais).

Roga-se a observância da autorização legal inculpada no art. 497 do CPC/2015 pelas partes e órgãos judiciários superiores.

**Custas** pelas rés no importe de R\$600.000,00, correspondente a 2% sobre o valor da condenação, fixado em R\$30.000.000,00.

**Cumpra-se a decisão nos prazos mencionados nos tópicos específicos e, na ausência de fixação, cumpra-se no prazo de 30 dias.**

Atentem as partes à boa-fé processual.

Cientes as rés na forma da Súmula 197 do TST.

Intime-se o autor nos termos do art. 5º, §6º da Lei 11.419/20063.

(assinada digitalmente)

**LÁVIA LACERDA MENENDEZ**

**Juíza Titular da 8ª Vara do Trabalho de São Paulo**

1 Art. 497. Na ação que tenha por objeto a prestação de fazer ou de não fazer, o juiz, se procedente o pedido, concederá a tutela específica ou determinará providências que assegurem a obtenção de tutela pelo resultado prático equivalente.

2 Em prol da **economia e celeridade processuais**, roga-se ao TRT a observância ao disposto no art. 1.013, §3º e §4º, do CPC.

3 Art. 5º As intimações serão feitas por meio eletrônico em portal próprio aos que se cadastrarem na forma do art. 2º desta Lei, dispensando-se a publicação no órgão oficial, inclusive eletrônico.

§ 6º As intimações feitas na forma deste artigo, inclusive da Fazenda Pública, serão consideradas pessoais para todos os efeitos legais.

SAO PAULO, 6 de Dezembro de 2019

LAVIA LACERDA MENENDEZ  
Juiz(a) do Trabalho Titular



Assinado eletronicamente por: LAVIA LACERDA MENENDEZ - 06/12/2019 05:26:47 - bb01877  
<https://pje.trtsp.jus.br/primeirograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=1910312153224000000157539439>  
Número do processo: 1001058-88.2018.5.02.0008  
Número do documento: 1910312153224000000157539439