



Poder Judiciário
Justiça do Trabalho
Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região

AÇÃO TRABALHISTA - RITO ORDINÁRIO **RTOrd 0010497-38.2017.5.03.0012**

[PARA ACESSAR O SUMÁRIO, CLIQUE AQUI](#)

Processo Judicial Eletrônico

Data da Autuação: 13/04/2017

Valor da causa: R\$ 80.000,00

Partes:

AUTOR: [REDAZIDA] - CPF: 108.329.176-99

ADVOGADO: HELEN CAROLINE DIAS DE OLIVEIRA - OAB: MG160162

RÉU: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. - CNPJ: 17.895.646/0001-87

ADVOGADO: CLEBER VENDITTI DA SILVA - OAB: SP256863

ADVOGADO: VILMA TOSHIE KUTOMI - OAB: SP85350

ADVOGADO: ALESSANDRA KERLEY GIBOSKI XAVIER - OAB: MG101293

PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

JUSTIÇA DO TRABALHO

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO

12ª VARA DO TRABALHO DE BELO HORIZONTE

RUA MATO GROSSO, 468, 10º ANDAR, BARRO PRETO, BELO HORIZONTE - MG - CEP:
30190-080

TEL.: (31) 33307512 - EMAIL: varabh12@trt3.jus.br

PROCESSO: 0010497-38.2017.5.03.0012

CLASSE: AÇÃO TRABALHISTA - RITO ORDINÁRIO (985)

AUTOR: AUTOR: [REDACTED]

RÉU: RÉU: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

Certidão - PJe-JT

Certifico, para os devidos fins, que esta a sentença do presente feito é composta de seis partes, conforme anexos aqui juntados.

BELO HORIZONTE, 12 de Julho de 2017

MARCOS VINICIUS BARROSO

12ª VARA DO TRABALHO DE BELO HORIZONTE
SENTENÇA DO PROCESSO Nº. 0010497-38.2017.5.03.0012

RECLAMANTE: [REDACTED]

RECLAMADO: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

I – RELATÓRIO

Marcelo ajuizou reclamação trabalhista em face de Uber Tecnologia pretendendo vínculo de emprego. Juntou documentos e atribuiu à causa o valor de R\$ 100.000,00.

O reclamado, devidamente notificado, apresentou defesa escrita, instruída com documentos, na qual arguiu preliminares e contestou articuladamente os pedidos, pugnando pela improcedência das pretensões.

Foram produzidas prova documental e oral. Sem outras provas pretendidas pelas partes, encerrei a instrução processual.

Razões finais remissivas.

Propostas conciliatórias rejeitadas.

É o relatório. DECIDO.

II – FUNDAMENTAÇÃO

DA INCOMPETÊNCIA EM RAZÃO DA MATÉRIA

Tratando-se de causa cujo pedido e as causas de pedir narram a existência de um vínculo de emprego, e sendo o substrato da demanda uma relação contratual, entendo que competente para o processamento e julgamento dela é a Justiça do Trabalho, razão pela qual, rejeito a preliminar.

DA INÉPCIA DA INICIAL.

A inicial, muito bem elaborada, atendeu o requisito do art. 840, § 1º, da CLT, que é narrar e pedir, não contendo os vícios listados pelo reclamado, tanto que permitiu-lhe a apresentar vasta defesa sobre cada um dos fatos da causa.

Não houve omissões, e todos os fatos foram bem expostos, razões pelas quais, rejeito a preliminar.

QUESTÃO DE ORDEM: O PARTICULAR NÃO É A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Aprendizados escolares de Direito Privado e de Direito Administrativo, cotejados, nos ensinam que é a Administração Pública quem só pode fazer aquilo que a lei autorizar, e o particular, por sua vez, pode fazer tudo aquilo que a lei não vede.

Restringir, sem previsão legal, forma de operação empresária, com nítido caráter de solução de tecnologia da informação, inerente ao Século XXI, sem que essa atividade em si tenha qualquer tipo de vedação legal, é ferir os conceitos acima mencionados.

Como no Brasil não há lei que regule o uso de tecnologias da informação para ligar/lincar motoristas e seus passageiros, nem essa atividade foi vedada em qualquer norma jurídica, a CLT, e tão somente ela, da forma como está escrita, poderá ser a fonte normativa para a solução da lide, sob pena de violação do princípio da legalidade (art. 5º, II, da CF/88, segundo o qual ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer algo, senão em virtude de lei).

DA ANÁLISE DO VÍNCULO DE EMPREGO CONFORME OS ARTIGOS 2º E 3º DA CLT

Em virtude do que analisei nos capítulos anteriores desta sentença, e para entregar uma prestação jurisdicional legalmente segura, analisarei os pedidos de direitos trabalhistas do reclamante conforme as disposições dos

artigos 2º e 3º, da CLT, dos quais surgiram os elementos (ou requisitos, conforme cada doutrinador) para a caracterização da relação de emprego.

DA PESSOALIDADE. AUSÊNCIA. VERDADE DOS FATOS

Em breves linhas, a pessoalidade é o elemento da relação de emprego pelo qual uma pessoa, e apenas ela, poderia ser o prestador dos serviços, o executor das tarefas perante o seu empregador.

Sobre o elemento, o reclamante, na inicial assim afirma:

de emprego, senão vejamos:

O reclamante é **PESSOA FÍSICA**. Ou seja, a relação contratual sempre foi entre o reclamante MARCELO e a reclamada UBER.

O obreiro laborava com um investidor que possuía 18 carros alugados. O obreiro foi admitido pela UBER para iniciar o labor, e logo adentrou ao sistema de investidor para dirigir o carro alugado do Gustavo, mas qualquer reclamação, orientação, ou informação ocorria apenas entre MARCELO e UBER. A relação entre Marcelo e Gustavo era apenas para locação do veículo, tendo o mesmo pago a diária de R\$ 60/70 reais.

Todavia, em depoimento pessoal, assim declarou o reclamante:

começa a segurança ou seguro do veículo, que o depoente só cancelou os chamados quando era caso de área de risco; que o depoente ficou 11 meses na plataforma; que os cancelamentos começaram depois que o depoente foi para o UBER BLACK; que, na verdade, o depoente não trabalhava para a UBER, trabalhava para o que chamam de "INVESTIDOR", explicando que é o caso de uma pessoa, que ela sim trabalha para a UBER, credenciada na UBER, e essa pessoa chama diversas outras para prestar serviços para ela, e no caso específico do depoente, esse investidor chamava Gustavo; que Gustavo era o dono do carro; que Gustavo, além do depoente, tinha outros motoristas; que dos pagamentos das corridas que o depoente fazia na plataforma, o depoente tirava R\$600,00 por semana para pagar Gustavo; que sendo

Assim, por confissão, concluo que não houve relação pessoal entre o reclamante e o reclamado, ao contrário, poderia ter havido entre reclamante e Gustavo, tema que deixo de analisar pelas disposições do art. 492, do CPC (limites objetivos e subjetivos da lide).

Ausente a pessoalidade.

DA ONEROSIDADE – AUSÊNCIA DELA SOB A ÓTICA DA CLT

Diz o art. 2º, da CLT, que empregador é a pessoa física ou jurídica que admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviços. (destaquei).

E o que vem a ser, conceitualmente, assalarar? Em breves linhas, seria a regra de negócio na qual alguém, quando contratado, tem um retorno financeiro prometido pelo

contratante, depois de certo tempo ou depois de ocorridas certas hipóteses geradoras do direito ao pagamento.

O Direito do Trabalho veda a transferência, para o empregado, dos riscos do negócio, razão pela qual, vencida a periodicidade pactuada, o salário fica prontamente exigível.

Identifiquei na instrução que, na regra de negócio do reclamado, não existe promessa alguma de pagamento, nem expectativa de ganho. Na verdade, o Uber é uma plataforma de tecnologia da informação, que linkando passageiros e motoristas, estabelece formas de calcular o quanto o passageiro pagará pela corrida (tal qual acontece com os taxímetros), as formas de pagamentos que poderão ser utilizadas (dinheiro, cartão, bônus, etc.), coletando do passageiro a quantia e repassando ao motorista a parte que lhe é devida, após retenção pelo uso da solução de TI.

Não há, sob a ótica da legalidade (art. 5º, II, da CF/88), a onerosidade do art. 2º, da CLT, entre o reclamante e o reclamado.

DA NÃO EVENTUALIDADE. AUSÊNCIA

Não eventualidade seria, mais uma vez em singelas linhas, a forma de contratar pela qual o empregado se obriga a aguardar ou executar ordens do seu empregador, com certa regularidade temporal (uma vez por semana, uma vez por mês, todos os dias da semana, apenas nos finais de semana, etc.).

Segundo confessou o reclamante, em depoimento pessoal:

natureza, ordem ao depoente sobre a execução dos serviços, às vezes recebia e-mail ou mensagem de texto dizendo "vá para tal lugar porque a demanda está maior"; que nunca foi falado ao depoente que se ficasse determinado período sem logar, seria desligado da plataforma; que perguntado se, antes do início dos serviços, foi explicado ao depoente que havia um certo limite para recusa de corridas, o reclamante começa a gaguejar e responde que não; que na contratação, não foi comunicado ao depoente que a UBER

Não apenas neste feito, mas no processo 0010044/2017, que recentemente julguei envolvendo pedido de vínculo de emprego com o

reclamado, vi que não é exigida regularidade dos motoristas em dirigir na plataforma, não há como precisar uma periodicidade para a direção na solução de TI.

Importante não confundir o desligamento da plataforma, depois de um certo lapso de tempo sem nela adentrar, com prova de não eventualidade, uma vez que é razoável (e na verdade comum), quando duas partes celebram contrato de serviços (no caso, uso de tecnologia da informação aplicada a integração de passageiros e seus transportadores), que uma delas, depois de certo tempo sem manejar o pactuado, cause a terminação do pactuado (regra de segurança jurídica).

Inclusive, no depoimento pessoal, o reclamante confessou conhecer essa realidade:

vinculado ao investidor Gustavo, as despesas do carro que o depoente dirigia eram todas pagas por Gustavo; que incidentes na condução, ou danos ao veículo não eram questionados pelo UBER, eram cobrados por Gustavo; que não conhece contrato no qual nada é feito a respeito do objeto da contratação, e mesmo assim o contrato fica ativo para sempre; que se o depoente parasse de ligar o aplicativo, Gustavo ligava para o depoente para adverti-lo dos aluguéis que venceriam, e o UBER mandava mensagens do tipo "nao fique fora do aplicativo"; que depois de certo tempo ausente do aplicativo, o depoente considera como punição o desligamento; que com certeza deve ter um custo operacional o processamento dos

Assim, ausente a não eventualidade.

DA SUBORDINAÇÃO JURÍDICA. AUSÊNCIA.

Novamente recorrendo-me às disposições dos arts. 2º e 3º, da CLT, para manter o compromisso com a legalidade (art. 5º, II, da CF/88), seria empregador aquele que dirige a prestação de serviços, exercendo as nuances do poder empregatício, como dar ordens e aplicar sanções disciplinares, e seria empregado aquela pessoa que se compromete a cumprir as determinações do empregador.

O empregador é quem detém os diversos poderes para a gestão da empresa e do empreendimento, dentre eles o de direção e o disciplinar.

Conforme confessou o reclamante, UBER não exercia poderes de direção, disciplinar, ou qualquer outro legalmente previsto e inerente ao empregador, pois declarou ele no depoimento pessoal que poderia fazer 10h de serviços em um único dia, escolher ir ao cinema de tarde, desligando-se do aplicativo e religando posteriormente, decidir, ele próprio, se já ganhou o suficiente no dia e assim desligar-se da plataforma, deixando de atender os alertas de chamados de passageiros, fazendo outras tarefas particulares.

Confessou ainda o reclamante que ele trabalhava, na verdade, para Gustavo:

área de risco; que o depoente ficou 11 meses na plataforma; que os cancelamentos começaram depois que o depoente foi para o UBER BLACK; que, na verdade, o depoente não trabalhava para a UBER, trabalhava para o que chamam de "INVESTIDOR", explicando que é o caso de uma pessoa, que ela sim trabalha para a UBER, credenciada na UBER, e essa pessoa chama diversas outras para prestar serviços para ela, e no caso específico do depoente, esse investidor chamava Gustavo; que Gustavo era o dono do carro; que Gustavo, além do depoente, tinha outros motoristas; que dos pagamentos das corridas que o

Acrescento que, no mesmo depoimento pessoal, o reclamante declarou que nunca recebeu, por qualquer forma (e-mail, mensagem de texto, pessoal) qualquer tipo de ordem ou determinação, direta ou indireta do reclamado.

Ao contrário, disse ele que as cobranças e as prestações de contas eram feitas pelo investidor Gustavo, eis que Gustavo era o interessado no faturamento do reclamante para que conseguisse pagar o aluguel semanal do carro de R\$ 600,00.

Logo, por confissão, tenho que o reclamante não era subordinado ao UBER, pois é juridicamente impossível alguém trabalhar para uma pessoa (Gustavo) e ser subordinado a outra (UBER).

Neste ponto da sentença faço uma consideração financeira que me chamou a atenção. Se o reclamante dirigia na plataforma, e ainda pagava ao menos R\$ 2.400,00 mensais ao seu investidor Gustavo, razoável presumir que havia lucratividade no negócio e que, sem o "intermediador" (ou talvez, com mais correção, eventual empregador), o reclamante teria ganhos ainda maiores com a utilização da solução de tecnologia da informação do reclamado, o que

prova que ela atende a finalidade a que se propôs (conectar a demanda dos passageiros aos motoristas).

DA SUBORDINAÇÃO ESTRUTURAL. AUSÊNCIA

Grande é o respeito que tenho pelo idealizador da teoria da subordinação estrutural, não apenas pelo brilhantismo de sua carreira, mas também pela genialidade do seu pensamento. Refiro-me ao Ministro Godinho.

Todavia, peço respeitosa licença ao Mestre para tecer considerações a respeito dela, refutando a aplicação no caso em análise.

Inicialmente, considero superficial fazer simples leitura do estatuto societário da UBER e, por meio dessa leitura de objeto social, concluir que a atividade do reclamante está inserida na estrutura da dinâmica da empresa (subordinação estrutural).

Aliás, essa análise me leva a conclusão contrária, que o reclamante não está inserido na estrutura dinâmica da empresa pois, estaria se fosse ele trabalhasse na área de tecnologia da informação (TI), pois é como empresa de tecnologia da informação que vejo a UBER.

Outro ponto que me aconselha a não aplicação da teoria é a boa-fé contratual e a estabilidade das relações. Não estou abordando uma ótica contratualista, mas na verdade uma questão de ética contratualista. Conforme texto do depoimento pessoal do reclamante inserido nesta sentença, ele declarou que antes do início das atividades como motorista na plataforma, seu cunhado dirigia e gostava da plataforma, bem como disse ter participado de treinamento virtual (natural para empresa de tecnologia do Século XXI) pelo qual tomou ciência das regras de negócio do reclamado.

DEPOIMENTO PESSOAL DO RECLAMANTE: "que começou no reclamado por indicação do cunhado, que era cadastrado; que antes do UBER, o depoente era motorista de uma empresa de central de festas; que na contratação, em ambiente virtual, foi informado de todos os dados referentes à regra de negócios do UBER, como pagava, como o cliente chamava, carro, o que tinha que oferecer ao cliente; que mesmo depois de tomar conhecimento de todas essas regras, não foi obrigado a permanecer no UBER, e não houve ameaça de aplicação de penalidade em caso de recusa de prosseguimento do contrato; que o cunhado do depoente falou ao depoente que gostava de trabalhar na plataforma; que o cunhado do depoente dirigia para o UBER e era diretor da FUNED; que o cunhado do depoente estava complementando a renda, dirigia só quando tinha oportunidade; que tinha acesso completo a todas as

E mesmo após todo esse procedimento de esclarecimento prévio, o reclamante confessou que não foi obrigado a permanecer na plataforma, nem que havia multa por eventual saída do negócio. Ou seja, ele iniciou no reclamado sem a intenção de ser empregado, essa não era a proposta.

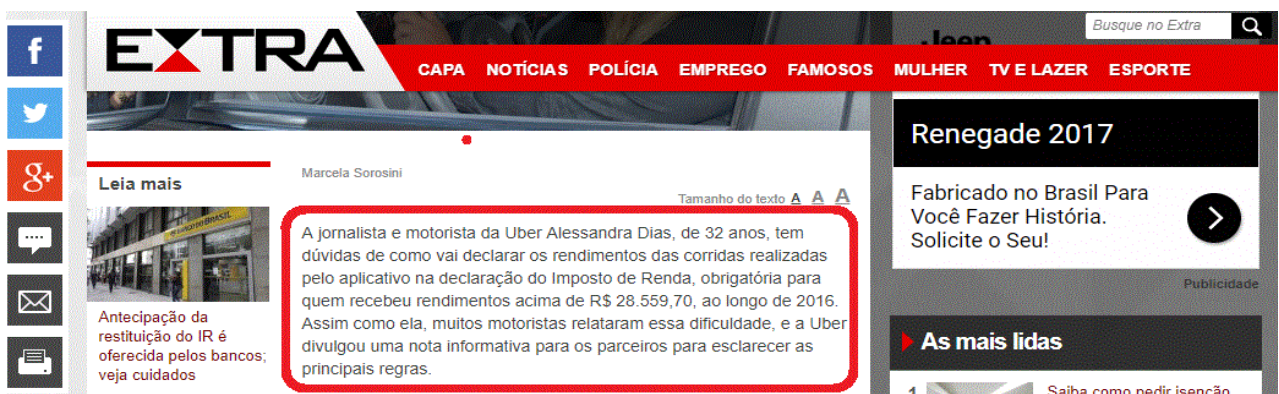
Por esse motivo, é contrário a ética negocial e bem como a estabilidade das relações definir que o reclamante sempre foi empregado, quando ele, na verdade, só se viu nessa condição depois que a UBER rescindiu seu contrato na plataforma por não observância das regras previamente impostas.

Por esses fundamentos, concluo que o reclamante nunca esteve inserido na estrutura da empresa, e que fere a estabilidade das relações concluir o contrário do que as partes se obrigaram quando pactuaram a adesão do reclamante na plataforma do reclamado. Ausente a subordinação estrutural.

A QUESTÃO FISCAL COMO PROVA DE AUSÊNCIA DA RELAÇÃO DE EMPREGO

Recente notícia, abaixo colacionada, aponta informação da UBER, aos seus motoristas, sobre como declarar Imposto de Renda das receitas que auferem por uso da plataforma. Trata-se de notícia recente (19/03/17).

<https://extra.globo.com/noticias/economia/imposto-de-renda/uber-tira-duvidas-de-motoristas-sobre-imposto-de-renda-21079404.html>



A matéria acima prova que, se empregador fosse, o reclamado deveria fazer retenções obrigatórias de tributos (especialmente o IR e a CSLL, caso de empresas) assim que o destinatário dos recursos ingressasse na tabela progressiva do IR.

Mas isso não ocorre, exatamente porque a UBER não é empregadora e

não possui empregados motoristas, repassando-lhes inteiramente o pactuado, descontada a sua parte. Cabe ao próprio motorista providenciar os recolhimentos pertinentes, cuja sugestão na matéria seria por meio do carnê-leão.

Na verdade, a matéria retrata a realidade de centenas ou milhares de motoristas da plataforma: complementam renda, o que só é possível exatamente pela autonomia que a regra de negócio permite.

Foi após pesquisar diversos julgados nos USA e no Reino Unido que vi que reconhecimentos de vínculos de emprego de motoristas (drivers) com a UBER, nesses Países, está bem mais ligada à questão da tributação do que elementos de relação de emprego em si, dada a elevada importância que a questão da regularidade fiscal lá recebe.

DA ISONOMIA CONSTITUCIONAL

Se empregado realmente fosse, como pretende, o reclamante seria monitorado pelo GPS do aplicativo do alegado empregador durante todo o tempo (dias, horários de início e término, pausas eventuais) que estivesse na direção, tempo este que o próprio empregador fixaria de maneira unilateral. Jamais poderia recusar atender um cliente que estivesse nas proximidades (pois o empregador saberia de tudo, ele detém o monitoramento completo do celular).

Se uma determinada região da Cidade acusasse que a demanda subiu repentinamente, o reclamante seria obrigado, de maneira não oponível, a para lá se dirigir, sem que escolha alguma pudesse fazer, eis que para o empresário interessa o lucro e, nesse sentido, a TI demonstra que o lucro está naquela região.

Se resolvesse não trabalhar, o reclamante, obrigatoriamente, deveria apresentar atestado médico justificando a ausência, sob pena de receber sanções disciplinares que poderiam, no caso de persistências, chegar a pena máxima, que é a justa causa do empregado. Isso sem prejuízo do desconto do

dia de trabalho e do RSR.

Deveria o reclamante, se empregado fosse, obedecer a rota que o aplicativo demonstra como a mais curta, pois o empregador economiza combustível com essa medida.

Mas esses fatos nunca ocorreram na relação entre reclamante e reclamado, ou seja, ele nunca se sujeitou a qualquer das situações inerentes aos empregados celetistas.

Por esse fundamento, considero violação ao art. 5º, *caput*, da CF/88, igualá-lo a empregados celetistas, deferindo os mesmos direitos que estes possuem, equiparando pessoas que, numa relação, estiveram em situações completamente diferentes todo o tempo contratual.

DA RELAÇÃO ENTRE AS PARTES DURANTE O CONTRATO COMO DEMONSTRAÇÃO DA AUSÊNCIA DE RELAÇÃO EMPREGADOR X EMPREGADO

Analisando os autos, vi prova trazida pelo próprio reclamante, e que demonstra a ausência de relação de emprego: em dezembro de 2016 ele fez uma reclamação na UBER na qual relata ter conduzido um passageiro que pagou apenas parte da corrida, e pede providências.

Após análise, a plataforma responde que reteve da conta do passageiro a quantia pretendida (check de GPS para verificar a autenticidade das declarações), mas informa que receber pagamento (no caso, em espécie) é atividade exclusiva do motorista, e não da plataforma. Assim acontecem com os táxis. Ao taxista cabe cobrar do passageiro o transporte que efetuou.

Se empregado fosse, a responsabilidade do recebimento, no caso de calotes, seria exclusivamente do empregador, que é quem assume os riscos da atividade econômica.

SUBORDINAÇÃO JURÍDICA: EXISTE ALGUM CONTRATO, DE QUALQUER NATUREZA, SEM UM MÍNIMO DE REGRAS PARA OS CONTRATANTES?

A regra principal em todo o tipo de contrato, seja que natureza for, é a do dever de contratar conforme a boa-fé (art. 422, do CCB). Posso concluir, com razoabilidade, que não existe contrato, de que natureza for, que deixe de impor às partes direitos e obrigações recíprocas.

Ora, sem analisar o móvel dos contratantes (reclamante e reclamado), no momento em que pactuaram, seria temerário concluir que, se de um lado temos uma empresa, do outro uma pessoa física, basta eles contratarem que surgirá com certeza uma relação de emprego. Também é temerário concluir que, na dúvida, ou na ausência de normas que regulem a questão, temos uma relação de emprego.

Como disse, obrigações existem em qualquer tipo de contrato, sem que esse fato jurídico possa tornar todo contrato, um contrato de emprego.

DO SÉCULO XXI. DAS SOLUÇÕES DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO COMO REALIDADES SOCIAIS

Finda a análise dos pedidos sob a ótica da CLT, acrescento outros fundamentos para a decisão, iniciando por um, no meu ver de elevada importância, que é a realidade vivida no Século XXI.

Basta uma passada pelo Google Play ou na Apple Store para verificarmos os milhares de aplicativos disponíveis para uma “extensão do corpo humano” atual, chamada *smartphone*. As soluções de tecnologia da informação, atualmente, são criadas com vertiginosa velocidade (exponencial, penso eu) sempre com duas finalidades essenciais: facilitar a vida dos usuários (que se não ocorrer, ela vai ao desuso), e gerar lucros para os donos da regra de negócios.

Como exemplo de facilitação da vida moderna posso exemplificar com o

I Food, pelo qual bastam poucos cliques no aplicativo para receber a refeição em casa, o *check in* das companhias aéreas, com o recebimento dos bilhetes no celular e, recentemente, aplicação do TRT para inscrição na conciliação, dentre inúmeros outros (como disse, são milhares).

Observado o caráter democrático, do Século atual, embora exista I Food, ninguém é obrigado a comprar comida, muito menos utilizando a plataforma. No mesmo sentido, ninguém é obrigado a dirigir pelo reclamado, ou “chamar” condução pelo aplicativo.

Se o fazem, sabem como é a regra de negócio.

Especificamente, no segmento de transporte de pessoas e cargas, cito alguns aplicativos os quais, invariavelmente, cobram do destinatário do serviço e do usuário do serviço (empresa que fornece, por exemplo, a alimentação), utilizando diversos critérios como “preço do negócio”: unidades entregues, quilômetros percorridos, situação geográfica onde as pessoas ou coisas serão buscadas e entregues, dentre outras.

Muitas dessas aplicações, inclusive, já desenvolveram “contas virtuais”, onde são contabilizadas as atividades e, ao final de dado período, ocorrem os acertos.

São exemplos dessas soluções de tecnologia:

The screenshot shows a news article titled "Play Delivery: app de motoboys do Sul contabiliza 128 mil entregas por mês" by Fernando Paiva. The article describes the Play Delivery app, which is used by delivery boys in five cities in Brazil (Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, Pelotas, and Caxias). It mentions that the app has been in operation since June 2015 and aims to reach 500,000 deliveries per month by 2017. The article also notes that the app is integrated with e-commerce sites and that the delivery boys receive 80% of the value of the delivery, while the app and the e-commerce site receive 10% and 20% respectively. The article is accompanied by social media sharing buttons and a sidebar with advertisements for Infobip and a seminar on chatbots.

Play Delivery: app de motoboys do Sul contabiliza 128 mil entregas por mês

Fernando Paiva

O Play Delivery (Android, iOS) é um app de entrega de encomendas via motoboys que atua no sul do País, mais precisamente em cinco cidades: Porto Alegre, Florianópolis, Curitiba, Pelotas e Caxias. Atualmente registra 128 mil entregas por mês após um ano e meio da sua entrada em operação, que aconteceu em junho de 2015. Sua meta para 2017 é expandir para quatro novos estados e alcançar 500 mil entregas por mês, revela André Kautz, fundador da Play Delivery, em entrevista para Mobile Time.

Hoje o serviço pode ser contratado através de site na web, ou pelo app, ou por meio de e-commerces que estão integrados à sua plataforma, via API. O site na web concentra 70% dos pedidos, enquanto o app responde por 10% e os sites de comércio eletrônico de terceiros, por 20%. O Play Delivery funciona 24 horas, sete dias da semana. O sistema escolhe o motoboy mais próximo, por geolocalização, e permite o acompanhamento remoto da entrega. O motoboy fica com 80% do valor da entrega, enquanto a Play Delivery retém o restante. A empresa tem hoje 5,8 mil motoboys cadastrados.

Nestes primeiros 18 meses de operação, a Play Delivery realizou mais de 1 milhão de entregas para mais de 30 mil clientes, dos quais 7,5 mil são empresas.

infobip
O FUTURO É OMNI
Interaja com seus clientes usando os canais que eles preferem.
TESTE OMNI AGORA

2ª EDIÇÃO DO SEMINÁRIO SOBRE AS TENDÊNCIAS DO MERCADO BRASILEIRO DE CHATBOTS. PARTICIPE!

INSCRIÇÕES ABERTAS PARA A MAIOR PREMIAÇÃO DO MERCADO DE CONTEÚDO MÓVEL DO BRASIL!
prêmio tela viva móvel 2017
oi

Fonte: <http://www.mobiletime.com.br/16/12/2016/play-delivery-app-de-motoboys-do-sul-contabiliza-128-mil-entregas-por-mes/462622/news.aspx>

VaiMoto cria conta pós-paga para entregas de moto

Da Redação

[Twitter](#) [Facebook](#) [Curf](#) [3](#) [G+](#) [0](#) [in](#) [Compartilhar](#)

A VaiMoto, empresa com serviço homônimo de entregas de moto com solicitação pela web e app móvel (iOS), disponibilizou uma versão voltada para empresas, com foco especialmente naquelas de pequeno e médio porte. A diferença é que elas passam a pagar para a VaiMoto uma conta única por mês, somando todas as corridas que contrataram nos últimos 30 dias, em vez de pagar ao motofretista a cada serviço realizado. Na prática, é como se fosse uma conta pós-paga. É cobrada do cliente uma taxa de 20% sobre o valor da conta, pelo uso da plataforma. 80 empresas já se cadastraram para utilizar essa nova modalidade de pagamento e a expectativa da VaiMoto é chegar a 200 até dezembro.

Do lado do motofretista, o que muda é o seguinte: em vez de receber o pagamento do cliente corporativo a cada corrida, ele receberá da VaiMoto. A empresa cobra do motofretista uma taxa de R\$ 1,99 por corrida, que é paga também em uma conta única mensal.

Vale lembrar que no VaiMoto o contratante negocia diretamente com o motofretista o preço de cada entrega. Ele pode receber vários orçamentos e escolher aquele que preferir – nem sempre o preço é determinante, mas a reputação do motofretista e a distância em que se encontra do ponto de coleta.

A VaiMoto opera em São Paulo, onde conta com mais de 3 mil motofretistas cadastrados que realizam em média 450 entregas pela plataforma por dia.



2ª EDIÇÃO DO SEMINÁRIO
SOBRE AS TENDÊNCIAS
DO MERCADO BRASILEIRO
DE CHATBOTS. PARTICIPE!



INSCRIÇÕES ABERTAS
PARA A MAIOR PREMIAÇÃO
DO MERCADO DE CONTEÚDO
MÓVEL DO BRASIL!



Fonte: <http://www.mobiletime.com.br/06/10/2014/vaimoto-cria-conta-pos-paga-para-entregas-de-moto/393860/news.aspx>

Motoboys cariocas ganham novo app de entregas, o EasyDeliver

Fernando Paiva

[Twitter](#) [Facebook](#) [Curf](#) [20](#) [G+](#) [0](#) [in](#) [Compartilhar](#)

A maioria dos serviços on-line de contratação de motoboys lançados no Brasil nasceram em São Paulo e restringem sua operação à capital paulista. Agora o Rio de Janeiro ganhou uma opção nesse segmento, o EasyDeliver, que já conta com mais de 1 mil motofretistas cadastrados que vêm realizando algumas centenas de entregas por dia. Sua meta é alcançar 2 milhões de entregas acumuladas ao longo dos primeiros 24 meses de atuação.

Por trás do projeto está o empreendedor alemão Patrick Wegener. Antes de fundar a EasyDeliver ele foi responsável pela parte de logística de uma start-up de leilão virtual e sentiu na pele a dificuldade de realizar entregas no Rio de Janeiro. "O Patrick percebeu ali uma oportunidade de negócio", comenta o também sócio e diretor de marketing da EasyDeliver, Sydney Menezes.

A plataforma da EasyDeliver funciona como uma ponte entre o cliente e o motoboy mais próximo. O cliente contrata o serviço através da web, informando um roteiro com até cinco pontos de coleta e entrega e se há necessidade ou não de retorno. Dentro de algumas semanas serão lançados os apps em



BOTS
EXPERIENCE DAY



INSCRIÇÕES ABERTAS
PARA A MAIOR PREMIAÇÃO
DO MERCADO DE CONTEÚDO
MÓVEL DO BRASIL!



Fonte: <http://www.mobiletime.com.br/19/09/2014/motoboys-cariocas-ganham-novo-app-de-entregas-o-easydeliver/392379/news.aspx>

Mas também existem exceções sobre a cobrança de quaisquer dos usuários, seja da empresa que fornece o material a ser transportado (no caso do Uber, esse “material” seria o próprio passageiro) e o do transportador (no caso do Uber, o motorista que usa a plataforma). Falo do “Uber dos Caminhoneiros”, que é gratuito e chamado Truck Pad:



Fonte: <https://www.truckpad.com.br/para-empresas> (nada cobra das empresas ou motoristas).

O Governo Federal, visando diminuir suas despesas, aplicando o princípio da economia dos recursos públicos (no meu ver merecedor de aplausos pela iniciativa), está se desfazendo de sua frota em Brasília e utilizando solução de tecnologia da informação para que os servidores federais sejam transportados, em serviço, de um local para outro do Distrito Federal.

Por meio dela, muitos problemas desapareceram (licitações para aquisição de frotas, especialmente) e muitas soluções surgiram, tanto para o Governo, quanto para os taxistas de Brasília que, por meio do livre arbítrio, podem se inscrever na plataforma (atendidos os requisitos mínimos da regra de negócio estabelecidas pelo Governo), e terem acesso a mais uma clientela.

Bom acrescentar que, como solução de tecnologia da informação, naturalmente facilitadora da vida dos integrantes da Sociedade, o TáxiGov também agilizou os deslocamentos dos servidores, que antes precisavam de burocráticos formulários e, agora, apenas baixam o aplicativo nos seus smartphones, e com poucos cliques, inserem origem e destino do transporte, cabendo ao Governo Federal o pagamento do taxista, por meio do detalhado controle das operações (até mesmo o lamentável uso indevido de veículo público em atividades particulares teve fim).

Eis o TáxiGov:



Fonte: <http://www.mobiletime.com.br/13/02/2017/governo-federal-cria-o-taxigov-app-de-taxi-para-servidores-publicos-em-brasil/466324/news.aspx>

DAS SOLUÇÕES DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO. DOS CUSTOS (20% DO VALOR DAS CORRIDAS)

O reclamante confessou em seu depoimento pessoal que sabe da importância negocial da UBER, tanto por conectar o passageiro com o motorista, e vice-versa, dizendo que a plataforma é útil a ambas as partes como ferramenta tecnológica:

tipo "nao fique fora do aplicativo"; que depois de certo tempo ausente do aplicativo, o depoente considera como punição o desligamento; que com certeza deve ter um custo operacional o processamento dos pagamentos feitos pelos passageiros para a plataforma, e depois o necessário processamento e repasse do valor ao motorista, e não sabe dizer se o serviço de geolocalização que liga o motorista ao passageiro tinha custo para a plataforma; que a plataforma facilita para o passageiro, dando comodidade, a exemplo de poder chamar um UBER estando bebendo em um bar, e o carro chegar na porta, bem como facilita para o motorista, que sabe onde a clientela está; que para completar o cadastro para atuar no UBER, é obrigatório que o candidato assista aos videos, em qualquer lugar que queira; que quem recebia recibos

Quando o passageiro paga pelo transporte feito pelo reclamante, embutido no preço já está o custo da operação de comunicação com o motorista (via rede de telefonia móvel ou ponto de acesso da rede mundial de computadores), o monitoramento permanente do percurso (evitando que motoristas aproveitadores alonguem os percursos para que as corridas fiquem

mais caras, permitindo o transporte seguro de crianças para as escolas, etc.), a intermediação do pagamento pela agenciadora de pagamentos de cartões (exceto quando ele ocorre em dinheiro), a previsão do valor da corrida (que sem o aplicativo, nos táxis, era uma incógnita) e tantas outras vantagens.

Do lado do reclamante, ele tinha descontado 25% do valor da corrida para custeio da plataforma, que o disponibiliza (a placa de Gustavo) nos smartphones dos clientes, oferece informações de melhores locais onde há possibilidade de demandas, eventos, previsão do clima, suportes para fins de segurança, indicações de várias naturezas como a localização do possível cliente que chama, qual o valor médio das corridas, a contabilidade diária das suas corridas, informações via satélite da localização do veículo, das rotas para o destino, velocidades das vias (mesmo utilizando o Waze, o reclamado emite alertas de velocidades, por exemplo).

Todas essas comodidades, para passageiros e motoristas, tem um custo, o qual precisa ser pago pelos usuários (reclamante e passageiros). Eis a explicação da retenção do percentual das corridas que o reclamante realizava.

com o que, por vezes, motivava o depoente a mensagem: "essa sua viagem ou seu carro está desativada"; que tem uns dois ou três meses que o depoente não entra na Plataforma; que na reunião inicial foi esclarecido que os 20% seriam para o custeio das operações do Serviço que passavam para a gente, e por isso ressaltavam que não podiam entregar cartão; que o usuário do veículo é quem avalia como foi a viagem conduzida pelo depoente; que o depoente não atendeu outros aplicativos, não existiam

E nesta mesma via estão todos os aplicativos que oferecem algum serviço, como os já citados I Food e Táxi Gov.

Não tenho dúvidas que o reclamado não é empregador aos moldes da CLT, mas uma real solução de tecnologia da informação.

DAS DECISÕES NOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA SOBRE O TEMA

Peço licença para apresentar, ainda como fundamentos complementares da presente decisão, recente julgado da Corte de Apelação de Talahassee, na Flórida, quando fixou que o contrato com o Uber é de motorista independente, e não de empregados.

Acrescento ainda outro caso julgado na Califórnia, e neste vi a semelhança dos fundamentos que a Corte utilizou para fixar a independência contratual, a ausência de elementos caracterizadores de relação de emprego, muitos dos quais, coincidentemente, identifiquei aqui em confissões do reclamante no seu depoimento pessoal.

Abaixo, em inglês fácil, os julgados (writs), cujas fonte de consultas podem ser verificadas nos respectivos links.

(<http://miami.cbslocal.com/2017/02/01/court-uber-drivers-contractors-employees/>).

Reparem no emprego das palavras autonomia, liberdade, ausência de controle e várias outras similares às que utilizei na presente decisão.

Florida HEALTH
BrowardGreaterThanAIDS.com

Court: Uber Drivers Are Independent Contractors, Not Employees

February 1, 2017 3:53 PM
Filed Under: Florida, Uber

ASK YOUR DOCTOR FOR AN HIV TEST AS PART OF YOUR CHECKUP!

Florida HEALTH

Amazon.com

Yamaha RX-A2060BL 9.2 Channel Network AV...

\$1,599.95 Prime

FOLLOW US ON

Facebook Twitter YouTube

Sign Up for Newsletters

TALLAHASSEE (CBSMiami/NSF) — Siding with ridesharing company Uber, a Florida appeals court upheld a decision by the state governor's administration saying Uber drivers are independent contractors, not employees. This means they are no eligible for unemployment benefits.

TALLAHASSEE (CBSMiami/NSF) — Siding with ridesharing company Uber, a Florida appeals court upheld a decision by the state governor's administration saying Uber drivers are independent contractors, not employees. This means they are no eligible for unemployment benefits.

The unanimous decision by the three-judge panel of the 3rd District Court of Appeals stems from an unemployment claim filed in 2015 by Darrin McGillis, who spent five months as an Uber driver before the company dropped him.

Uber, which hooks up drivers and riders through a smart-phone app, requires drivers to sign a contract outlining the terms and conditions of its software platform and informing drivers that they serve as independent contractors, not employees, Judge Thomas Logue wrote in a 14-page opinion joined by judges Barbara Lagoa and Vance Salter.

Wednesday's appellate decision is the latest in a string of victories for Uber, which has posed a major challenge to limo and taxi companies in Florida and other states.

Uber last year agreed to pay up to \$100 million to settle a pair of class-action lawsuits filed by drivers in California and Massachusetts. The settlement allows Uber to continue to classify the drivers as independent contractors.

The Florida decision addressed the “changes rippling through our society” resulting from the advent of new technologies.

“In this case, we must decide whether a multi-faceted product of new technology should be fixed into either the old square hole or the old round hole of existing legal categories, when neither is a perfect fit,” Logue wrote.

“Due in large part to the transformative nature of the internet and smartphones, Uber drivers like McGillis decide whether, when, where, with whom, and how to provide rides using Uber's computer programs. This level of free agency is incompatible with the control to which a traditional employee is subject,” Logue concluded. (neste parágrafo, os destaques foram meus).

Igualmente, na Califórnia, outro julgado entendendo pela autonomia da relação negocial entre motoristas e UBER, conforme se vê no extrato abaixo, que pode ser confirmado no link: <http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=bb3e8266-4e97-42b4-8f41-af50e9a55e2f>

A California court quietly granted ride-sharing giant Uber a significant victory last week in the ongoing misclassification battle over whether its drivers are properly classified as independent contractors. Although this ruling received scant attention due to the procedural quirks surrounding the decision, its significance cannot be overstated. Sharing economy companies everywhere could – and should – cite this ruling if their classification structures are challenged by plaintiffs' attorneys or government agencies, but should also proactively apply the lessons taught by this case to reduce the chances of being caught in a misclassification trap to begin with.

Uber's Classification Structure Offers Maximum Flexibility

Unless you have been living under a rock for the past five years, you are probably familiar with the ride-sharing model offered by Uber and its

competitors. Individuals sign up as drivers and are connected with passengers needing a ride. The drivers are classified as independent contractors because of the lack of control levied by Uber; indeed, the drivers own their own cars, choose when and when not to work, and have few of the trappings usually associated with the employee-employer relationship.

That has not stopped drivers from bringing lawsuits against the ride-sharing company seeking to be classified as employees. We have extensively covered the major milestones in the most significant of these lawsuits, from *the initial \$100 million agreement* that appeared to resolve a massive class action case in *April 2016*, to the *rejection of that settlement by a federal court judge* in August 2016 who believed the resolution was not adequate, to *the 9th Circuit ruling in September 2016 handing Uber a significant victory* by upholding the company's arbitration agreements.

In early February 2017, the company received some good news when *a Florida state appellate court ruled that drivers are independent contractors*, not employees, and therefore not entitled to unemployment compensation benefits when their working relationship with the ride service terminates. However, the news had not been so good in California, where a 2015 court decision determined that drivers were employees entitled to certain benefits. The tide may have started to turn, however, with a February 21, 2017 ruling from the Los Angeles County Superior Court in a case that started with a hug between a driver and his passenger.

Abaixo os pontos de coincidências da fundamentação pela ausência de vínculo de emprego, extraídos do mesmo julgado acima:

Uber's Legal Victory Affirmed By State Court

In November 2016, the arbitrator ruled in Uber's favor and rejected Eisenberg's claim in a thorough 50-page written decision. The arbitrator noted that most of the factors present demonstrate that Uber does not maintain the right to control its drivers, and thus has no employer-employee relationship with them. Some of the factors cited by the arbitrator as determinative included:

- *Uber does not provide drivers with an employee manual or handbook.*
(Uber não fornece aos usuários motoristas manual)

- *To the extent the company offers training to its drivers, it is modest and brief (focusing on how to use the app itself and offering several customer service tips).* (Uber não faz treinamento dos usuários motoristas, mas um modesto briefing de como opera)
- *Uber requires drivers to provide their own cars.* (Uber não fornece veículo, o usuário motorista deve usar o seu)
- *Drivers are responsible for paying for their own vehicle repairs, gas, and liability insurance.* (Usuário motorista deve custear todas as despesas do seu veículo).
- *The company does not guarantee drivers any number of rides per day.* (Uber não garante aos usuários motoristas um número de corridas por dia)
- *Drivers are not required to provide a minimum amount of time spent online ready to offer rides to passengers.* (Usuários motoristas não são exigidos em dedicar um mínimo de tempo, logados na plataforma, para transportar passageiros).
- *Drivers can offer services to competitors, and in fact can be available for both Uber and any number of competitors at the same time.* (Usuários motoristas podem oferecer serviços para a concorrência do Uber, ao mesmo tempo)
- *Uber offers no instructions to drivers on where to drive when they are on the app.* (Uber não dá instruções para que os usuários motoristas vão dirigir em determinado lugar, quando eles estão no aplicativo.)
- *Drivers establish their own schedules.* (Usuários motoristas fazem seus próprios horários)
- *There are no required start and stop times for drivers.* (Usuários motoristas não tem horários para iniciar ou terminar na plataforma)
- *Uber drivers can take as long as they want for breaks and meals.* (Usuários motoristas podem fazer o tempo quiserem de pausas e refeições)
- *Uber does not require drivers to request permission to shut down the app and go offline.* (Uber não exige dos usuários motoristas pedido de permissão para desligar o aplicativo e ficarem offline)

- *Drivers have no responsibility to tell Uber when they are going to be off the app.* (Usuários motoristas não tem a obrigação de comunicar ao Uber quando vão se delisgar do aplicativo).
- *Uber does not supervise its drivers.* (Uber não supervisiona os usuários motoristas)
- *Drivers do not have to wear any special uniform or signage.* (Usuários motoristas não usam uniformes ou caracteres do Uber)
- *Although Uber proposes suggestions to drivers on how to provide the best customer service experience, such as offering complimentary refreshments and cell phone chargers, using the most efficient driving routes, and providing a clean car, these are not mandatory rules.* (Muito embora Uber proponha aos usuários motoristas que ofereçam as melhores experiências de serviços aos usuários passageiros, como água e cargas em telefones celulares, ou usem rotas mais eficientes de percurso, ou que mantenha o carro limpo para apresentação, essas sugestões não possuem caráter de observância obrigatória pelos usuários motoristas)

DO ART. 35, II, DA LOMAN - JUSTIFICATIVA

Nos termos do referido artigo da LOMAN, acima, justifico o prazo de publicação desta sentença em virtude de licença paternidade de 20 dias, e diversas convocações subsequentes para atividades da Comissão Nacional de Efetividade da Execução Trabalhista, ministrar curso em Escola Judicial de outros Regionais e 3 dias de participação como aluno e professor em curso do Ministério da Justiça.

III – CONCLUSÃO

Posto isso,

REJEITO as preliminares de incompetência em razão da matéria e inépcia da inicial.

JULGO IMPROCEDENTES os pedidos formulados por **MARCELO**

Concedo ao reclamante a Gratuidade da Justiça de ofício.

POR RAZÕES DE BOA FÉ PROCESSUAL, ORIENTO AS PARTES PARA O SEGUINTE:

A) EMBARGOS DE DECLARAÇÃO NÃO SÃO DESTINADOS A REVER FATOS E PROVAS PRODUZIDAS E QUE FORAM APRECIADAS NO JULGAMENTO. MENOS AINDA PARA MUDAR DECISÃO DESFAVORÁVEL À PARTE EMBARGANTE, INCLUSIVE SE NO JULGAMENTO HOUVE ERRO DE APRECIÇÃO DESTAS PROVAS. PARA TODOS ESSES CASOS EXISTE O RECURSO ORDINÁRIO.

B) O JUIZ NÃO ESTÁ OBRIGADO A APRECIAR TODAS AS PROVAS E ARGUMENTOS DAS PARTES, MAS APENAS A ANALISAR TODOS OS PEDIDOS (ART. 141, DO NOVO CPC) E A FUNDAMENTAR SUAS DECISÕES (ART. 93, IX DA CF/88).

C) EMBARGOS DE DECLARAÇÃO SÃO DESTINADOS A CORRIGIR AS FALHAS DE NÃO JULGAR PEDIDO FORMULADO (E QUE NÃO SEJA MATÉRIA JÁ PREVISTA EM LEI, COMO POR EXEMPLO, OS JUROS DE MORA), NÃO LANÇAR NO DISPOSITIVO ITEM APRECIADO NA FUNDAMENTAÇÃO, OU AINDA A EXISTÊNCIA DE CONTRADIÇÃO SOBRE O RACIOCÍNIO DESENVOLVIDO NA FUNDAMENTAÇÃO E O QUE FOI LANÇADO NA CONCLUSÃO (ART. 897-A, DA CLT).

D) NÃO EXISTE PRÉ-QUESTIONAMENTO PARA RECURSOS DE DECISÕES DA 1ª INSTÂNCIA E ENDEREÇADOS À 2ª INSTÂNCIA (AMPLO EFEITO DEVOLUTIVO DA APELAÇÃO).

E) INTERPOR EMBARGOS DE DECLARAÇÃO, SEM QUE EXISTAM AS HIPÓTESES ACIMA, DE FORMA CLARA, IMPORTARÃO NA APLICAÇÃO DA MULTA DO ART. 81, CAPUT, DO NOVO CPC (QUE DEVERÁ SER SUPERIOR A UM POR CENTO E INFERIOR A DEZ POR

CENTO DO VALOR CORRIGIDO DA CAUSA), COM A FIXAÇÃO DA INDENIZAÇÃO DA PARTE CONTRÁRIA, PELO ATRASO, SEM JUSTIFICATIVA LEGAL, DA DECISÃO FINAL (TRÂNSITO EM JULGADO) EM 4% DO VALOR DADO À CAUSA (ART. 81, § 3º, DO NOVO CPC), TUDO DE ACORDO COM O PREVISTO NOS ARTS. 80, VII, E 1.026, §§ 2º, 3º E 4º, TAMBÉM DO NOVO CPC.

Custas, pelo reclamante, no importa de R\$ 1.600,00, das quais fica ISENTO.

INTIMEM-SE as partes.

Marcos Vinícius Barroso
Juiz do Trabalho Substituto



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 03ª REGIÃO
12ª VARA DO TRABALHO DE BELO HORIZONTE
RTOrd 0010497-38.2017.5.03.0012
AUTOR: [REDACTED]
RÉU: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

A presente sentença, em virtude da estrutura do PJE, é juntada como anexos, IDs 74f56ac; 1c96c1b; 162d871; 3f99e16; 67a14a7; 6b42c19, dos quais as partes deverão tomar ciência, quando intimadas da sua publicação, sendo ela IMPROCEDENTE.

BELO HORIZONTE, 12 de Julho de 2017.

MARCOS VINICIUS BARROSO
Juiz(a) do Trabalho Substituto(a)



Documento assinado pelo Shodo



PODER JUDICIÁRIO FEDERAL

JUSTIÇA DO TRABALHO

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 3ª REGIÃO

12ª VARA DO TRABALHO DE BELO HORIZONTE

**RUA MATO GROSSO, 468, 10º ANDAR, BARRO PRETO, BELO HORIZONTE - MG - CEP:
30190-080**

**TEL.: (31) 33307512 - e-mail:
varabh12@trt3.jus.br**

PROCESSO: 0010497-38.2017.5.03.0012

CLASSE: AÇÃO TRABALHISTA - RITO ORDINÁRIO (985)

AUTOR: [REDACTED]

RÉU: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

Fica V. Sa. intimado a tomar ciência da decisão proferida nestes autos, no prazo legal, bem como do Id 3e4ea3b: A presente sentença, em virtude da estrutura do PJE, é juntada como anexos, IDs 74f56ac; 1c96c1b; 162d871; 3f99e16; 67a14a7; 6b42c19, dos quais as partes deverão tomar ciência, quando intimadas da sua publicação, sendo ela IMPROCEDENTE.

Em 12 de Julho de 2017.

SUMÁRIO

Documentos			
Id.	Data de Juntada	Documento	Tipo
c0c3716	12/07/2017 09:29	1ª parte sentença	Certidão
74f56ac	12/07/2017 09:29	uber1	Documento Diverso
1c96c1b	12/07/2017 09:29	uber2	Documento Diverso
162d871	12/07/2017 09:29	uber3	Documento Diverso
3f99e16	12/07/2017 09:29	uber4	Documento Diverso
67a14a7	12/07/2017 09:29	uber5	Documento Diverso
6b42c19	12/07/2017 09:29	uber6	Documento Diverso
3e4ea3b	12/07/2017 09:35	Sentença	Sentença
fa7fcc4	12/07/2017 14:00	Intimação	Notificação