



PODER JUDICIÁRIO  
JUSTIÇA DO TRABALHO  
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 11ª REGIÃO  
2ª Turma

PROCESSO nº RORSum - 0000679-59.2020.5.11.0004

RECORRENTE: -----

Advogados: Dr. Pedro Paulo Polastri de Castro e Almeida e outro

RECORRIDO: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

Advogado: Dr. Rafael Alfredi de Matos

RELATORA: ELEONORA DE SOUZA SAUNIER

(4)

## RELATÓRIO

INICIAL (id 6cd1a48): início das atividades em 13.7.19; motorista de aplicativo; renda média de R\$300,00 por semana; bloqueado na plataforma em 4.8.20. Relatou que preenchia os requisitos para a configuração de relação de emprego, do tipo contrato intermitente. Descreveu que foi excluído do aplicativo sem justificativa plausível, o que impediu a continuidade na prestação de serviço e corrobora os poderes disciplinares pela empresa. Teceu considerações acerca da inconstitucionalidade do artigo 791-A, §4º, da CLT.

PEDIDOS: reconhecimento do vínculo de emprego, na modalidade de contrato intermitente; anotação na CTPS; reconhecimento da dispensa sem justa causa e condenação da reclamada ao pagamento de aviso prévio, férias + 1/3, 13º salário, FGTS, multa do artigo 477 da CLT e dano moral por dispensa arbitrária e ausência de cobertura previdenciária; justiça gratuita; inconstitucionalidade do artigo 791-A, § 4º, da CLT; honorários advocatícios (10%). Postulou a produção de prova pericial. Atribuiu para a causa o valor de R\$20.017,78.

CONTESTAÇÃO DA RECLAMADA (id e0f3cc3): aduziu, em preliminar, a incompetência material. Pediu a tramitação do feito em segredo de justiça. No mérito, negou o vínculo empregatício. Refutou a tese de contrato intermitente. Aduziu a natureza comercial da relação. Negou a subordinação, onerosidade, habitualidade e pessoalidade. Asseverou que o risco da atividade era do reclamante, que pagava para usar o aplicativo. Refutou a indenização por danos morais. Impugnou os pleitos da exordial, inclusive, a respeito da justiça gratuita e da necessidade de perícia. Pugnou pela improcedência e por honorários advocatícios de 15%.

SENTENÇA (id 5babfc8): rejeitou a preliminar de incompetência

para o julgamento do feito, exceto quanto ao recolhimento das contribuições previdenciárias, pleito que foi extinto sem resolução do mérito. Indeferiu a tramitação em segredo de justiça. No mérito, julgou improcedentes os pedidos da inicial, rechaçando o vínculo de emprego, por ausente a subordinação. Deferiu ao reclamante os benefícios da gratuidade de justiça. Deferiu honorários advocatícios sucumbenciais ao patrono da empresa ré (5%), suspensa a exigibilidade da parcela. Custas pelo demandante, sobre o valor arbitrado à condenação, de R\$20.017,78, no importe R\$ 400,36.

**RECURSO DO RECLAMANTE** (id c091bed): reiterou a relação empregatícia e a presença dos requisitos legais que a caracterizam, especialmente, a subordinação jurídica, ante os meios de controle. Ponderou sobre o poder diretivo e disciplinar da empresa. Requereu a reforma da sentença, para o reconhecimento do vínculo de emprego, o deferimento das verbas postuladas e a inversão dos ônus da sucumbência.

**CONTRARRAZÕES** (id 371b919): tempestivas e com preliminar de não conhecimento do recurso, por afronta à dialeticidade. Repisou a incompetência desta Especializada para a análise do feito, por se tratar de relação jurídica comercial.

## FUNDAMENTAÇÃO

### ADMISSIBILIDADE

#### Princípio da dialeticidade

A demandada, em suas contrarrazões, alegou inobservância da dialeticidade e pediu o não conhecimento do recurso.

Acerca do tema, a Súmula 422 do TST preceitua que, nesta instância, apenas afrontam a dialeticidade os apelos que tenham a fundamentação totalmente dissociada da sentença.

In casu, contudo, o recurso reafirma a tese da presença dos elementos da relação de emprego, em especial, a subordinação, ponto que foi alvo de análise na decisão de mérito, não se configurando a hipótese em que a fundamentação esteja desvinculada do teor da decisão de primeiro grau, pelo que não há respaldo à alegação da empresa.

Rejeito.

E, por efeito, conheço do recurso, eis que presentes os requisitos legais de admissibilidade recursal.

## Incompetência da Justiça do Trabalho

A reclamada defende a incompetência desta especializada para instruir e julgar o feito.

O artigo 114 da CR/88, a partir da EC n. 45/04, passou a prever que a Justiça do Trabalho é competente para apreciar as lides derivadas das relações de trabalho, in verbis:

"Art. 114. Compete à Justiça do Trabalho processar e julgar:

I - 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;

(...)

VI - as ações de indenização por dano moral ou patrimonial, decorrentes da relação de trabalho;"

Nesse contexto, versando a ação sobre pretensão de reconhecimento de vínculo de emprego com a empresa ré - espécie do gênero relação de trabalho -, não há incompetência a declarar, nos moldes pretendidos pela recorrida.

Rejeita-se.

## MÉRITO

Vínculo empregatício. Arts. 2º e 3º da CLT

O recorrente repisa, no bojo de suas razões recursais, a existência de vínculo de emprego com a empresa recorrida, ante o preenchimento dos requisitos legais para tanto.

Ab initio, cumpre salientar que as inovações e tecnologias do mundo atual impõem ao julgador o dever de interpretar as novas relações frente à lei trabalhista, sem deixar à margem do exame a evolução inerente aos relacionamentos interpessoais.

Significa afirmar que, se por um lado, a aplicação do direito exige muita cautela, diante do risco de precarização de direitos trabalhistas, por outro, não há como ignorar que o reconhecimento de relação de emprego depende do preenchimento cabal dos requisitos previstos na legislação.

Nesse ponto, é cediço que, para caracterização de relação empregatícia, faz-se necessária a presença dos requisitos dos artigos 2º e 3º da CLT, cujo teor passo a transcrever:

" Art. 2º - Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço."

"Art. 3º - Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário."

Nesse particular, o ônus de provar minimamente os fatos constitutivos do direito é, em princípio, da parte autora, nos termos do art. 818, I, da CLT c/c art. 373, I, do CPC.

Contudo, em hipótese na qual a empresa ré, como na espécie, aponta a existência de relação jurídica de natureza diversa - qual seja, a comercial -, atrai para o si o ônus de provar o fato extintivo, modificativo ou impeditivo do direito vindicado (art. 818, II, da CLT c/c art. 373, II, do CPC), do qual, adianto, desincumbiu-se.

Urge destacar, já em primeiro momento, que o risco da atividade exercida era, de fato, integralmente do reclamante, que, além de usar carro próprio, arcava com os gastos para custeio do transporte de passageiros e era o responsável por eventuais situações que viessem a ocorrer nas rotas, podendo, inclusive, ser o motorista do veículo ou, então, inscrever outros para atuar em seu lugar, fato que, por certo, ensejava responsabilidades, especialmente por se tratar do dono do carro e do condutor principal, que, nessa condição, recebia os valores pelo serviço.

A esse respeito, vejam-se alguns trechos das provas emprestadas dos autos (id 38f73fe, id 346c70a e id ca72d24):

"o depoente arcava com todos os custos da atividade;  
(...)

11) que o próprio motorista arca com valores de combustível, multas e afins; 12) que o motorista parceiro pode ter outras pessoas cadastradas para utilização do mesmo carro; 13) que nesse caso, os valores pagos caem na conta da pessoa principal que fez o cadastro, sendo responsável pela divisão posterior; 14) que a reclamada não obrigada o motorista a comprar carro, podendo este ser alugado, de amigo ou de familiar, devendo apenas ter acesso à documentação do veículo ; 26) que o motorista pode dar desconto, pelo próprio aplicativo ;

(...)

"que não há ajuda financeira da Uber ao motorista para combustível, IPVA e manutenção"

Sabe-se que, nas relações de emprego, o risco da atividade pertence unicamente ao empregador, elemento que, relembre-se, recebe denominação de alteridade e que, neste caso, se encontra centrado na pessoa do motorista de aplicativo, o que afasta o vínculo de natureza empregatícia, e, pelas circunstâncias narradas, a própria personalidade, pois mostrado que, por opção do reclamante, outros poderiam atuar em seu lugar.

Embora inegável que o serviço prestado implicava na percepção de importâncias pelo reclamante, destaque-se que a forma e a divisão noticiada também não se mostram compatíveis com as características de relação de emprego.

Isso porque, da quantia paga pelo passageiro, 75% a 80% era destinada ao autor, enquanto que 20% a 25% era repassado à empresa, pela utilização da plataforma, o que não se cogita em um contrato de emprego, no qual o empregador é o detentor do poder econômico envolvido na relação.

No mais, o conjunto probatório congregado não permite confirmar a existência da subordinação jurídica. Ao descrever o exercício das atividades rotineiras, o próprio reclamante evidencia a ausência de tal requisito legal (id 1d9fbbb):

"que o processo de entrada da reclamada foi por meio de cadastro na plataforma, que é um aplicativo, checagem de documentos, antecedentes criminais e CNH com atividade remunerada. Que de certa forma não há obrigatoriedade de cumprir carga horário e dias determinados, mas há uma exigência para alcançar determinadas metas de desempenho, com taxa de aceitação, taxa de cancelamento, caso não alcance as metas, existe a possibilidade de exclusão temporário ou definitiva do motorista. Que as metas chegam por meio do aplicativo por meio de orientações em mensagens com estímulo para os motoristas trabalharem mais alcançando metas. Que existem promoções sazonais que estimulam o motorista a realizar mais corridas para ganhar maior remuneração e determinados prêmios. Que o aplicativo pode ser desligado a qualquer momento, mas percebia que no caso de desligar o aplicativo, quando retornava, ficava em "segundo plano", ou seja, o aplicativo dava preferência aos motoristas que permaneciam mais tempo online. Que foi banido do aplicativo definitivamente sem explicações. Que tinha excelente avaliação dos usuários. Que não era registrado em outros aplicativos como motorista enquanto trabalhava para a reclamada. Que após ser banido, começou a trabalhar em outras plataformas. Que podia recusar a corrida, mas isso influenciava na sua nota como motorista, de modo que se sentia compelido a aceitar todas as corridas (o máximo possível) para não baixar sua pontuação. Que o aplicativo fornece a rota do cliente, que pode ser alterada a requerimento do cliente, que por sua vez assumia uma possível alteração do valor. Que o mesmo veículo pode ser cadastrado para utilização de vários motoristas mas não era o seu caso. Que não era obrigatório o fornecimento de água ou bala. Que a avaliação era feita pelos clientes e a nota final dependia dessa avaliação e também de outros fatores como taxa de cancelamento, taxa de aceitação de corrida. Que também avaliava os clientes obrigatoriamente, e não conseguia iniciar nova corrida sem a avaliação do anterior. Que não é possível fornecer desconto ao usuário em caso de recebimento em dinheiro." Nada mais foi perguntado.

Grifei.

Rememore-se, nesse ponto, a necessidade de interpretação das relações com base na evolução constante da sociedade e, partindo-se dessa premissa, não se pode ter como subordinação jurídica a mera observância de critérios mínimos de ingresso e de manutenção da plataforma, os quais são indispensáveis a sua própria existência, utilização e viabilidade.

Refira-se, aliás, que a concordância com termos pré-estipulados, para fins de permissão de utilização de serviços de intermediação digital, não é exclusividade da ré, mas prática de vários aplicativos, cujo aceite precede o uso.

Nesse aspecto, por se tratar de plataforma cujos cadastrados - motoristas e usuários -, ao final, são envolvidos em uma espécie de prestação de serviços, com contato presencial, fica evidenciado que, para viabilidade da proposta, deve ser oferecido o mínimo de segurança e isonomia a todos envolvidos, o que justifica determinadas exigências, sem que tal fato implique, automaticamente, em subordinação, a qual merece ser analisada, em verdade, no campo do efetivo desempenho da atividade de transporte, que é o aspecto relevante para incidência ou não do direito do trabalho.

A esse respeito, o mero registro sobre viagens, trajetos, estipulação de tarifa, dentre outros, não geram a subordinação, mas consistem na aplicação prática do acima exposto.

O que pode ser depreendido do acervo probatório é que os registros não são salvos como forma de fiscalização da forma de realização do serviço, conforme ordens do empregador, mas sim como um mecanismo de segurança utilizado e aplicado para todos os envolvidos, inclusive, para os próprios motoristas, que, pela própria atividade, ficam expostos a certos riscos inerentes a questões de segurança pública.

Convém ressaltar, além disso, que as avaliações lançadas no sistema, tanto por parte dos motoristas como pelos usuários, em nada se relacionam com a presença de subordinação, tratando-se de uma ferramenta que permite o feedback para outros destinatários finais do transporte, no que concerne a sua qualidade, informação que é de interesse geral.

Nessa linha, o fato da empresa ré ter como base tais avaliações para realizar eventual descredenciamento de motoristas vai muito além da manutenção da plataforma, vez que, além de se relacionar com os termos de uso, interessa a toda coletividade, maior interessada, aliás, na confiabilidade do serviço.

A plataforma consiste, portanto, em espaço disponibilizado

mediante pagamento, para que, observadas normas gerais - ligadas à natureza contratual das relações em geral, e não necessariamente a trabalhistas -, confere credibilidade a motoristas que, por meio disso, exploram de forma autônoma a atividade econômica, com autodeterminação e liberdade.

No que tange à subordinação em si - ou seja, a direção e o controle da prestação de serviços -, mencione-se a possibilidade de recusa de corridas pelo motorista; de alteração de rota, conforme acordado com o passageiro, sem qualquer ingerência; de definição do período em que será realizado o transporte de passageiros, o seu meio e o seu responsável, sem a interferência da empresa; de escolha de horários, turnos e dias, conforme os interesses do próprio condutor que fará o transporte, que, aliás, muitas vezes é desempenhado com intuito de complemento de renda oriunda de trabalho - este com vínculo de emprego -, justamente pela autonomia.

Repise-se que o motorista usa o carro próprio; arca com custos e riscos da atividade, vez que, se não faz corridas, não ganha; realiza trajetos que julga adequado; fica ativo para ser solicitado apenas quando deseja; aceita as corridas se entender que deve, podendo, ainda, efetuar cancelamentos.

Ressalte-se, por oportuno, que, nos documentos dos autos, não se constata a alegada subordinação, apenas em vista de estímulos, bônus, etc., havendo, por exemplo, no carnaval, mero convite para a realização de corridas (id c091bed), cuja aceitação era faculdade do motorista, o que corrobora a autonomia exposta no presente julgamento.

O fato é que o motorista de aplicativo, embora tenha registrada a sua atividade durante os trajetos - o que, como dito alhures, ao invés de subordinação, trata-se de medida de segurança para si e para os usuários, além de servir como critério de aferição -, não recebe ordens da ré e não tem obrigação de trabalhar da maneira determinada por ela.

Com efeito, na relação de emprego, o empregador dá as ordens e o empregado cumpre, pois o primeiro define a melhor forma de execução dos serviços, que atende aos seus interesses, como local, horários, tarefas, beneficiários, qualidade e quantidade, etc., organizando a rotina conforme necessidade do ramo de atividade em que atua. O empregado, por sua vez, fica obrigado a observar as prescrições, as quais são fruto do poder diretivo, sem qualquer margem de discricionariedade a respeito - o que não se confunde com questões técnicas, pois a subordinação, no âmbito laboral, é jurídica.

De modo a evitar insurgências, reitere-se que a autonomia em debate não afasta a necessidade de estipulação de critérios gerais - para viabilizar o serviço e garantir, minimamente, aos envolvidos um bom trabalho -, a título de licença de uso do aplicativo, o que é verificado nas relações em geral, e não consiste em particularidade de relações trabalhistas, não implicando, automaticamente, na presença de subordinação jurídica.

A reclamada, portanto, não dirige a prestação de serviços, mas se limita a disponibilizar a utilização do aplicativo a quem adere e paga, tornando-o atrativo aos motoristas e usuários, o que é compatível com intermediação digital.

A linha entre a subordinação e a autonomia, ante o modelo negocial próprio e peculiar a esse tipo de transporte particular de passageiros, sob a ótica da tese e dos pontos suscitados pelo reclamante, é flagrantemente tênue; entretanto, a presença de liberdade, especialmente, quando analisada sob a forma da execução do serviço, é evidente.

Vejam-se, de modo a corroborar o entendimento adotado neste julgado, os depoimentos abaixo (id c5db7a8 e id ca72d24 - ata de audiência TRT da 1ª Região Rio de Janeiro):

"1) que trabalha na Uber, registrado, como gerente de comunicação; 2) que tem conhecimento sobre como funciona a plataforma e o contato com os motoristas; 3) que não entra em contato com os motoristas, apenas raramente quando há alguma solicitação da imprensa para dar entrevistas por exemplo; 4) que a plataforma e o funcionamento são os mesmos em todo o território nacional; 5) que qualquer pessoa pode entrar no site da uber e preencher informações para se tornar um motorista da uber; 6) que a uber apenas solicita documentos pessoais, carteira de motorista com observação de que exerce atividade remunerada; 7) que com o cadastramento do motorista, o mesmo recebe as informações sobre funcionamento da plataforma por e-mail, pelo site e pelo próprio aplicativo; 8) que o motorista precisa concordar com essas regras; 9) que o "de acordo" com as normas é realizado pelo motorista parceiro no próprio site da uber ou no aplicativo; 10) que não há treinamentos ou entrevistas com o motorista; 11) que o próprio motorista arca com valores de combustível, multas e afins; 12) que o motorista parceiro pode ter outras pessoas cadastradas para utilização do mesmo carro; 13) que nesse caso, os valores pagos caem na conta da pessoa principal que fez o cadastro, sendo responsável pela divisão posterior; 14) que a reclamada não obriga o motorista a comprar carro, podendo este ser alugado, de amigo ou de familiar, devendo apenas ter acesso à documentação do veículo ; 15) que quem decide os dias e horários em que irá ligar o aplicativo é o próprio motorista, podendo desligar sempre que desejar; 16) que o motorista pode negar corrida, pode deixar o aplicativo desligado; 17) que para segurança da plataforma, se o motorista ficar inativo por longo período, não sabendo especificar quanto, há o descadastramento, mas o mesmo pode ser recadastrado imediatamente quando solicitado; 18) que não há penalidade se o motorista desligar o aplicativo; 19) que o motorista não recebe ordens diretas de ninguém da Uber, nem é fiscalizado por ninguém quanto à sua jornada ou seu dia a dia; 20) que o motorista não tem que prestar contas para ninguém da uber; 21) que a reclamada não fixa jornada ou corridas mínimas ; 22) que quem avalia a viagem são os próprios usuários e os motoristas avaliam os usuários; 23) que se a avaliação for ruim, os dois lados podem ser descadastrados; 24) que a divisão da corrida é variável, sendo do uber black 20% para a uber e o restante para o parceiro e no uberX 25% para a uber; 25) que o motorista pode dirigir para outros aplicativos ou particular; 26) que o motorista pode dar desconto, pelo próprio aplicativo ; 27) que não é necessário uso de uniforme ou terno, não havendo qualquer norma de etiqueta; 28) que a reclamada não obriga a fornecer água e bala; 29) que a reclamada envia mensagens aos motoristas (dicas de outros motoristas para inspirar outros motoristas parceiros); 30) que nas mensagens podem também haver indicação de promoção ou grandes eventos na cidade para que os motoristas possam optar por cobri-los ou não ; 31) que a uber não fixa metas, não avalia os motoristas; 32) que quem decide o trajeto são as partes dentro do veículo ou através de GPS; 33) que não tem certeza se é gerada nota fiscal do serviço; 34) que se não houver água e bala não há punição ; 35) que se o motorista recusar corridas em dinheiro, de maneira recorrente, pode ser descadastrado; 36) que acredita que em tal caso não poderá se cadastrar novamente; 37) que não ocorre exclusão através de uma única avaliação negativa.; 38) que o uber tem acesso às viagens realizadas,

com sua duração, para que seja realizado o pagamento ao parceiro; 39) que se o pagamento é realizado em dinheiro o próprio cliente faz o pagamento e, se for cartão, a uber repassa; 40) que o repasse ocorre através de depósito em conta indicada pelo motorista, com frequência semanal sempre que houver saldo a receber; 41) que a única indicação da uber é que haja respeito entre motorista e usuário, o que consta nos próprios termos de uso; 42) que não tem como especificar quantas horas o reclamante trabalhava. Nada mais.

"que é gerente de operações no RJ; que qualquer pessoa pode acessar a plataforma para a Uber; que não é feita entrevista nem feito treinamento; que não há uso de uniforme obrigatório; que não há chefe para o motorista parceiro; que o motorista não envia relatório; que não precisa autorização para desligar o aplicativo; que não é obrigatório bala e água; que é possível o motorista cadastrar mais uma pessoa para conduzir o veículo; que o pagamento é feito ao motorista principal mas o auxiliar recebe um relatório do que ele fez; que é possível usar o aplicativo de concorrente e não há punição; que a avaliação do motorista é feita apenas pelo usuário; que o motorista também avalia o usuário, sem interferência da empresa; que o caminho a ser seguido é decisão do usuário; que é possível ao motorista ficar dias sem se conectar, inclusive longos períodos (6 meses/1 ano) sem precisar avisar ninguém; que o cancelamento de viagem pelo motorista não gera punição; que pode ocorrer de um motorista cancelar a viagem durante seu desenvolvimento; que o motorista pode dar desconto se o pagamento é feito em dinheiro; que a Uber emite nota fiscal; que se o usuário tem algum débito isso é cobrado na viagem seguinte".

Deve-se ponderar, por fim, que o direito pode ser interpretado por meio de vários critérios, competindo ao julgador ponderar sobre os impactos de suas decisões, com propósito de oferecer às partes a melhor resposta na prestação jurisdicional; porém, repiso, sem arredar-se do conjunto probatório trazido à lide pelas partes.

Veja-se, a respeito, julgados recentes do C. TST que, além de analisar questão fática idêntica a destes autos, afastam os elementos característicos do vínculo de emprego em contratos da mesma natureza com a reclamada:

"RECURSO DE REVISTA OBREIRO - VÍNCULO DE EMPREGO ENTRE O MOTORISTA DE APLICATIVO E A EMPRESA PROVEDORA DA PLATAFORMA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (UBER) - IMPOSSIBILIDADE DE RECONHECIMENTO DIANTE DA AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO JURÍDICA TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA - RECURSO DESPROVIDO. 1.

Avulta a transcendência jurídica da causa (CLT, art. 896-A, § 1º, IV), na medida em que o pleito de reconhecimento do vínculo de emprego envolvendo os recentes modelos de contratação firmados entre motoristas de aplicativo e empresas provedoras de plataformas de tecnologia por eles utilizadas ainda é nova no âmbito desta Corte, demandando a interpretação da legislação trabalhista em torno da questão. 2. Ademais, deixa-se de aplicar o óbice previsto na Súmula 126 desta Corte, uma vez que os atuais modelos de contratação firmados entre as empresas detentoras da plataforma de tecnologia (Uber) e os motoristas que delas se utilizam são de conhecimento público e notório (art. 374, I, do CPC) e consona com o quadro fático delineado pelo Regional. 3. Em relação às novas formas de trabalho e à incorporação de tecnologias digitais no trato das relações interpessoais - que estão provocando uma transformação profunda no Direito do Trabalho, mas carentes ainda de regulamentação legislativa específica - deve o Estado-Juiz, atento a essas mudanças, distinguir os novos formatos de trabalho daqueles em que se está diante de uma típica fraude à relação de emprego, de modo a não frear o desenvolvimento socioeconômico do país no afã de aplicar regras protetivas do direito laboral a toda e qualquer forma de trabalho. 4. Nesse contexto, analisando, à luz dos arts. 2º e 3º da CLT, a relação existente entre a Uber e os motoristas que se utilizam desse aplicativo para obterem clientes dos seus serviços de transporte, tem-se que: a) quanto à habitualidade, inexistente a obrigação de uma frequência predeterminada ou mínima de labor pelo motorista para o uso do aplicativo, estando a carga do profissional definir os dias e a constância em que irá trabalhar; b) quanto à subordinação jurídica, a par da ampla autonomia do motorista em escolher os dias, horários e forma de

labor, podendo desligar o aplicativo a qualquer momento e pelo tempo que entender necessário, sem nenhuma vinculação a metas determinadas pela Uber ou sanções decorrentes de suas escolhas, a necessidade de observância de cláusulas contratuais (v.g., valores a serem cobrados, código de conduta, instruções de comportamento, avaliação do motorista pelos clientes), com as correspondentes sanções no caso de descumprimento (para que se preserve a confiabilidade e a manutenção do aplicativo no mercado concorrencial), não significa que haja ingerência no modo de trabalho prestado pelo motorista, reforçando a convicção quanto ao trabalho autônomo a inclusão da categoria de motorista de aplicativo independente, como o motorista da Uber, no rol de atividades permitidas para inscrição como Microempreendedor Individual - MEI, nos termos da Resolução 148/2019 do Comitê Gestor do Simples Nacional; c) quanto à remuneração, o caráter autônomo da prestação de serviços se caracteriza por arcar, o motorista, com os custos da prestação do serviço (manutenção do carro, combustível, IPVA), caber a ele a responsabilidade por eventuais sinistros, multas, atos ilícitos ocorridos, dentre outros (ainda que a empresa provedora da plataforma possa vir a ser responsabilizada solidariamente em alguns casos), além de os percentuais fixados pela Uber, de cota parte do motorista, entre 75% e 80% do preço pago pelo usuário, serem superiores ao que este Tribunal vem admitindo como suficientes a caracterizar a relação de parceria entre os envolvidos. 5. Já quanto à alegada subordinação estrutural, não cabe ao Poder Judiciário ampliar conceitos jurídicos a fim de reconhecer o vínculo empregatício de profissionais que atuam em novas formas de trabalho, emergentes da dinâmica do mercado concorrencial atual e, principalmente, de desenvolvimentos tecnológicos, nas situações em que não se constata nenhuma fraude, como é o caso das empresas provedoras de aplicativos de tecnologia, que têm como finalidade conectar quem necessita da condução com o motorista credenciado, sendo o serviço prestado de motorista, em si, competência do profissional e apenas uma consequência inerente ao que propõe o dispositivo. 6. Assim sendo, não merece reforma o acórdão regional que não reconheceu o vínculo de emprego pleiteado na presente reclamação, sob o fundamento de ausência de subordinação jurídica entre o motorista e a empresa provedora do aplicativo Uber. Recurso de revista desprovido. (PROCESSO Nº TST-RR-10555-54.2019.5.03.0179 IVES GANDRA DA SILVA MARTINS FILHO Ministro Relator. 4ª Turma. 5.3.2021. DEJT)."

"AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Em razão de provável caracterização de ofensa ao art. 3º, da CLT, dá-se provimento ao agravo de instrumento para determinar o prosseguimento do recurso de revista. Agravo de instrumento provido. RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. Destaque-se, de início, que o reexame do caso não demanda o revolvimento de fatos e provas dos autos, isso porque a transcrição do depoimento pessoal do autor no acórdão recorrido contempla elemento fático hábil ao reconhecimento da confissão quanto à autonomia na prestação de serviços. Com efeito, o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar "off line", sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual. Tal fato traduz, na prática, a ampla flexibilidade do autor em determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender por dia. Tal auto-determinação é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo. Não bastasse a confissão do reclamante quanto à autonomia para o desempenho de suas atividades, é fato incontroverso nos autos que o reclamante aderiu aos serviços de intermediação digital prestados pela reclamada, utilizando-se de aplicativo que oferece interface entre motoristas previamente cadastrados e usuários dos serviços. Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário, conforme consignado pelo e. TRT. O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego. Precedentes. Recurso de revista conhecido e provido. (TST - RR: 10001238920175020038, Relator: Breno Medeiros, Data de Julgamento: 05/02/2020, 5ª Turma, Data de Publicação: DEJT 07/02/2020)."

Demonstrada a inexistência do vínculo de emprego, fica prejudicada a análise das verbas e pleitos contidos na petição inicial.

Nada a alterar.

## DISPOSITIVO

Em conclusão, conheço do recurso ordinário e, no mérito, nego-lhe provimento, para manter a sentença conforme os fundamentos.

## ACÓRDÃO

Participaram do julgamento os Excelentíssimos Desembargadores do Trabalho JOICILENE JERÔNIMO PORTELA (Presidente); ELEONORA DE SOUZA SAUNIER (Relatora); LAIRTO JOSÉ VELOSO.

Representante do MPT: Excelentíssimo Senhor MAURÍCIO PESSOA LIMA, Procurador do Trabalho da PRT da 11ª Região.

Sustentação oral: Advogados(as) PEDRO ZATTAR EUGENIO e RAFAEL ALFREDI DE MATOS.

## ISTO POSTO

ACORDAM os Desembargadores da SEGUNDA TURMA do Tribunal Regional do Trabalho da 11ª Região, por unanimidade de votos, conhecer do recurso ordinário interposto pelo reclamante e, por maioria, das contrarrazões apresentadas pela reclamada e, no mérito, por unanimidade, negar-lhe provimento para manter a sentença, conforme a fundamentação. Vencido, em parte, o Desembargador LAIRTO JOSÉ VELOSO, que não conhecia das contrarrazões da reclamada quanto à matéria relativa à incompetência da Justiça do Trabalho para apreciar e julgar a demanda.

Sessão Telepresencial do dia 10 de maio de 2021.

ELEONORA DE SOUZA SAUNIER

Relatora

## VOTOS

Voto do(a) Des(a). LAIRTO JOSE VELOSO / Gabinete do Desembargador Lairto Jose Veloso

Peço venia para divergir, parcialmente, do voto da Eminente

Relatora, quanto à análise da matéria de contrarrazões relativa à incompetência da Justiça do Trabalho, pois não conheço, tendo em vista a via eleita ser inadequada, na medida em que o argumento foi suscitada na contestação, porém rejeitado na sentença. Logo, caberia a reclamada reiterar a matéria através de Recurso

Ordinário ou Adesivo. No restante, acompanho o voto da Relatora.

PJe



Assinado eletronicamente por: [ELEONORA  
DE SOUZA SAUNIER] - 5049258  
<https://pje.trt11.jus.br/segundograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam>



Documento assinado pelo Shodo