



Poder Judiciário
Justiça do Trabalho
Tribunal Superior do Trabalho

PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045

A C Ó R D ã O

(4ª Turma)

IGM/tmz/fn

**AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE
REVISTA DO RECLAMANTE – VÍNCULO DE
EMPREGO ENTRE MOTORISTA E
PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS OU
APLICATIVOS CAPTADORES DE CLIENTES
(UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.) –
IMPOSSIBILIDADE DE RECONHECIMENTO
DIANTE DA AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO
JURÍDICA – TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA
RECONHECIDA – DESPROVIMENTO.**



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 (no caso, a "Uber Brasil Tecnologia Ltda.") 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

Firmado por assinatura digital em 30/11/2022 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2.200

PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045

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 Brasil Tecnologia Ltda." 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 cargo do profissional definir os dias e a constância em que irá

Firmado por assinatura digital em 30/11/2022 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2.200-2/2001, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.



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 Reclamada ou sanções decorrentes de suas escolhas -, a necessidade de observância de cláusulas contratuais (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 **PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045**

ao trabalho autônomo a inclusão da categoria de motorista de aplicativo independente, como o motorista da "Uber Brasil Tecnologia Ltda.", no rol de atividades permitidas para inscrição como Microempendedor 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 a vir a ser responsabilizada solidariamente em alguns casos), além de os percentuais fixados pela "Uber Brasil Tecnologia Ltda.", de cota parte do motorista, serem superiores ao que este Tribunal vem admitindo como suficientes a caracterizar a relação de parceria entre os envolvidos, como no caso de plataformas semelhantes (ex.: 99).

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 **PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045**

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, ao fundamento de ausência de subordinação jurídica entre o motorista e a empresa provedora do aplicativo.

Agravo de instrumento desprovido.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Agravo de Instrumento em Recurso de Revista nº **TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045**, em que é Agravante _ e são Agravados **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. E OUTROS**.

RELATÓRIO

Contra o despacho da Presidência Judicial do **TRT da 12ª Região** em que se denegou seguimento ao seu recurso de revista, com base no óbice da **Súmula 126 do TST** (págs. 943-946), o **Reclamante** interpõe o presente **agravo de instrumento** (págs. 952-976), pretendendo a reforma do julgado quanto ao **pedido de reconhecimento do vínculo empregatício**.

Foram apresentadas **contrarrazões** ao recurso de revista (págs. 990-1.015) e **contraminuta** ao agravo de instrumento (págs. 1.016-1.022), sendo dispensada a remessa dos autos ao Ministério Público do Trabalho, nos termos do art. 95, § 2º, II, do RITST.

É o relatório.

VOTO

I) CONHECIMENTO



PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045

Atendidos os pressupostos extrínsecos, **conheço** do agravo de instrumento interposto pelo **Reclamante**, e passo à análise dos **critérios de transcendência** e dos **pressupostos intrínsecos**.

II) CRITÉRIOS DE TRANSCENDÊNCIA

Tratando-se de **agravo de instrumento** em recurso de revista interposto contra acórdão regional **publicado após** a entrada em vigor da **Lei 13.467/17**, tem-se que o apelo ao TST deve ser **analisado** à luz do **critério da transcendência** previsto no **art. 896-A da CLT**.

De plano, avulta a **transcendência jurídica** da causa, 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 **novo** no âmbito desta Corte, demandando a **interpretação da legislação trabalhista** em torno da questão.

Assim, **reconheço** a **transcendência jurídica** da matéria, nos termos do art. 896-A, § 1º, IV, da CLT, dada a **novidade da questão** trazida à apreciação desta 4ª Turma no recurso de revista obreiro.

III) MÉRITO

VÍNCULO DE EMPREGO ENTRE MOTORISTA E PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS OU APLICATIVOS CAPTADORES DE CLIENTES ("UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.") – IMPOSSIBILIDADE DE RECONHECIMENTO DIANTE DA AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO JURÍDICA

De início, **afasta-se** a alegação da Reclamada, contida em **contrarrazões**, de que o apelo obreiro apoia-se em questão fundada em fatos e provas, o que inviabilizaria o reexame por este Tribunal diante do **óbice** previsto na **Súmula 126 desta Corte**, uma vez que o atual modelo de contratação firmado entre as empresas detentoras da plataforma de tecnologia da informação e os motoristas que delas se utilizam já é de **conhecimento público e notório** (art. 374, I, do CPC) e **PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045** **consona** com o **quadro fático delineado** pelo Regional.

No presente caso, o Recorrente pretende ver reconhecido seu **vínculo de emprego** de **motorista** com a **empresa provedora do aplicativo Uber do Brasil Tecnologia Ltda**. Alega que hoje não há dúvida de que o **monitoramento eletrônico traduz subordinação** e que, ademais, no caso dos autos, há subordinação também no aspecto objetivo - já que o **Recorrente**



realizava os objetivos sociais da empresa. Aduz que tais condutas de programação, elaboradas por meio eletrônico, denotam o **efetivo controle que a Recorrida detém de toda operação caracterizando a necessária subordinação jurídica** hábil a configurar a existência de uma relação de emprego. O apelo veio calcado em **divergência jurisprudencial e violação dos arts. 2º, 3º, 6º, parágrafo único, e 384 da CLT e 1º, III e IV, 5º, I, II, XXXV e LV, e 193 da CF** (págs. 1.318-1.374).

Analisa-se.

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 as **regras protetivas do direito laboral** a toda e qualquer forma de trabalho.

Nesse contexto, faz-se necessário analisar a presença dos **requisitos caracterizadores do vínculo empregatício na forma de funcionamento** da relação havida entre os **motoristas de aplicativos** e as **empresas provedoras da plataforma**, que **ligam motoristas credenciados a clientes-usuários**.

Ao participar como palestrante brasileiro do **2º Congresso Mundial do CIELO LABORAL 2018**, realizado nos dias 12 e 13 de outubro, na Faculdade de Direito da Universidade de La República, em Montevideo (Uruguai), que teve como temática "**Cuarta Revolución Industrial y Globalización: La Protección del Empleo, la Salud y Vida Privada de los Trabajadores ante los Desafíos del Futuro**", tive a oportunidade de assistir à palestra do Dr. **Mariano Otero**, da Argentina, Diretor de Operações da UBER para a América Latina, no painel "**UBER y la Economía Colaborativa**". Chamou a atenção o enfoque dado pelo palestrante: a plataforma UBER não servia apenas para que o **celular** servisse para se conseguir transporte, mas **PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045** também para se conseguir trabalho, **ligando cliente a motorista**. Bastaria a alguém sem trabalho contatar com o UBER, mesmo sem ter veículo, que a empresa inclusive facilitaria todos os trâmites para se obter inclusive financiamento de veículo e começar a trabalhar.

Tal quadro apontou para o desenvolvimento de uma **ferramenta de impressionante potencial gerador de trabalho e atividade econômica**, que pode se ver frustrada em caso de **equivocado enquadramento em moldes antiquados**, estabelecidos para relações de produção próprias da 1ª Revolução Industrial, quando já vivenciamos a 4ª Revolução Industrial, da Era Virtual.

No Brasil, ainda **carecemos de marco regulatório legal** para o trabalho com uso de plataformas digitais. No entanto, à míngua de normas legais específicas, temos que, na doutrina e na jurisprudência, **inexistem** maiores **discussões** a respeito da presença dos elementos concernentes à **pessoa física**, à **personalidade** e à **onerosidade** no trabalho por aplicativo. Contudo, os requisitos da **habitualidade** e, principalmente, da **subordinação** merecem ser melhor **analisados**, havendo um **enorme dissenso** quanto aos referidos aspectos.



Entende-se que a **análise** da presença da **habitualidade** (ou **não eventualidade**), que se caracteriza pelo **prolongamento** e **permanência no tempo** das obrigações contratuais, fica **mitigada** nesses casos, uma vez que **inexiste** a obrigação de uma **frequência predeterminada** ou **mínima** de labor pelo motorista para o uso do aplicativo, estando a **cargo** do **profissional** definir os **dias** e a **constância** em que irá **trabalhar**. Ora, causaria estranheza concluir que a **forma de trabalho**, elegida **exclusivamente** pelo **motorista**, **definiria** o **tipo de relação contratual firmada entre as partes**. Além disso, a **habitualidade não** é um atributo **exclusivo** da **relação de emprego**, estando presente em **contratos de trato sucessivo**, **não** sendo, portanto, o fator **determinante** para se reconhecer a relação de emprego na presente hipótese.

Daí a importância de se verificar a ocorrência da **subordinação jurídica**, a fim de bem delimitar a existência de **contratos de emprego** ou de **prestação de serviços autônomos**.

Aqui, tem-se que o **requisito da subordinação jurídica**, caracterizada pelo **controle** por parte do **empregador** da **atividade desenvolvida** pelo empregado, não interessando apenas o resultado, mas também o **processo de PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045 produção do trabalho** – havendo **dependência** do empregador, de quem o obreiro recebe as **ordens** –, **não** está **presente** na **relação** formada entre motorista de aplicativo e empresa provedora da plataforma de tecnologia.

Ora, é latente a **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 Brasil Tecnologia Ltda." ou **sanções** decorrentes de suas escolhas.

Nesse aspecto, é **impertinente** a **comparação** com o labor desenvolvido pelo **trabalhador externo** (art. 62, I, da CLT), uma vez que, diferentemente desse empregado, o **motorista de aplicativo não** fica **subordinado a cumprimento de metas e ordens definidas pela empresa**.

O que se verifica, na realidade, é a necessidade de **observância** de **cláusulas contratuais** (por exemplo: 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**, **sem** que, para isso, haja **ingerência** no **modo de trabalho** prestado pelo motorista. Em outras palavras, o estabelecimento de **regras de procedimento** na execução dos serviços **não se confunde** com o **poder diretivo** do empregador, **não** tendo o condão de caracterizar a **subordinação jurídica**.

Aliás, o estabelecimento de **regras e sanções**, ainda que sob a **forma de adesão** de uma das partes às cláusulas contratuais instituídas pela outra, além de ser **inerente às negociações jurídicas** – sem que se caracterize, necessariamente, a subordinação –,



encontra **respaldo** nos **princípios constitucionais** da **livre-iniciativa** e da **livre concorrência** (art. 1º, IV, c/c art. 170, III, da CF), que garantem o **desenvolvimento econômico-produtivo livre**.

Ainda, quanto ao fato de os **valores** serem **previamente definidos** pela **empresa** provedora do aplicativo, além de se entender pela completa **legalidade** dessa previsão contratual, a qual não tem o condão de descaracterizar a autonomia do motorista na prestação dos serviços, anota-se que os **percentuais** fixados pela "Uber Tecnologia Ltda." são superiores ao que este Tribunal vem admitindo como suficientes a caracterizar a **relação de parceria** entre os envolvidos, como no **PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045** caso de plataformas semelhantes (ex: 99), **não** sendo **condizente** com o **liame empregatício** as **altas alíquotas** recebidas pelos profissionais.

Além disso, é **impertinente** a **alegação** de que o motorista **não assume os riscos do negócio**, pois além de arcar com os **custos** da prestação do serviço (manutenção do carro, combustível, IPVA), cabe a ele a **responsabilidade** por eventuais **sinistros, multas, atos ilícitos** ocorridos, dentre outros, ainda que a empresa provedora da plataforma possa a vir ser responsabilizada solidariamente em alguns casos.

Ademais, importante registrar que o teor do **art. 6º, parágrafo único, da CLT não incide ao caso**, uma vez que, como visto acima, **inexiste comando direto, controle e supervisão** das atividades desempenhadas.

Ainda, corrobora o entendimento de **autonomia** dos serviços prestados, a inclusão da categoria **motorista de aplicativo independente**, como o motorista da "Uber Brasil Tecnologia Ltda.", no rol de **atividades permitidas** para inscrição como **Microempreendedor Individual - MEI**, nos termos da Resolução 148/2019 do Comitê Gestor do Simples Nacional.

Também não se há de falar em existência de **subordinação estrutural**. Primeiro porque **esse conceito**, que visa enquadrar como **empregado qualquer profissional** que se encontre **inserido na organização do empreendimento**, oferecendo **labor indispensável aos fins da atividade** empresarial, **ainda que não esteja sob o seu comando direto, não encontra amparo na legislação trabalhista** (arts. 2º e 3º da CLT). Não cabe ao Poder Judiciário ampliar conceitos jurídicos a fim de reconhecer o vínculo empregatício de profissionais que não atuam enquadrados no conceito legal de subordinação, devendo ser respeitada a **modernização das formas de trabalho**, emergentes da **dinâmica do mercado concorrencial atual** e, principalmente, de **desenvolvimentos tecnológicos**, nas situações em que **não** se constata nenhuma **fraude**.

Segundo porque, mesmo que se entendesse aplicável o conceito de **subordinação estrutural, não** seria a **hipótese dos autos**, pois as empresas provedoras de aplicativos de tecnologia, como a "99 Tecnologia Ltda." e a "Uber Brasil Tecnologia Ltda.", 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.

PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045



Sob essa perspectiva, inclusive, fica **afastada** a tese no sentido de que é patente a **fraude** nesses casos, porque os **custos do serviço** (manutenção do automóvel, gasolina, impostos) ficam a **cargo** exclusivo do **motorista**, enquanto a empresa se beneficiaria apenas dos lucros. Ora, os **custos do empreendimento** efetivamente **não se confundem** com os do **serviço de motorista**, sendo que as **despesas empresariais** correspondem à **manutenção e aperfeiçoamento das infraestruturas tecnológicas da plataforma e de dados** necessárias ao funcionamento do aplicativo, **marketing, estrutura para atendimento aos clientes-usuários** do dispositivo, dentre outros.

No caso dos autos, o **TRT, ao negar provimento** ao recurso ordinário do Reclamante e manter o não reconhecimento do vínculo de emprego, fundamentou a decisão nos seguintes termos:

[...]

Resta a análise quanto à autonomia ou subordinação do motorista à empresa.

Nesse sentido, a prova dos autos indica a **preponderância da autonomia do motorista**. Foi utilizada a prova emprestada produzida nos autos do processo 1001906-63.2016.5.02.0067, fl. 406, testemunha P.P.P., e processo 0100776-82.2017.5.01.0026, fl. 409, testemunha V.L.R.S.

Com efeito, **a prova oral emprestada é no sentido de demonstrar a autonomia da relação entabulada entre as partes:**

[...]

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

Ainda que sustente a possibilidade de punição caso cancelasse ou recusasse corridas, o autor não logrou demonstrar sua alegação, à exceção da hipótese de descadastro da plataforma, se a nota média atingir patamar abaixo de um padrão médio preestabelecido conforme descrito nos Termos e Condições Gerais dos Serviços de Tecnologia (fls. 363-376), o que se

PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045

compreende dentro da hipótese de controle de qualidade e poder diretivo do contratante, presentes em pactos de natureza civil.

Outrossim, o documento Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital (fls. 377-378), estabelece que "o Preço é um valor recomendado", e o objetivo principal do Preço pré-estabelecido é servir como um valor padrão caso o(a) Cliente não negocie um valor diferente. Desta forma, não há nos autos prova de que o autor não pudesse negociar preços com os clientes, conforme a cláusula 4.1.3.



Não verifico que a ré tenha exercido efetivo poder diretivo sobre o autor, que se utilizava de seu veículo particular arcando com todos os custos de sua atividade, associando-se à ré com o objetivo de angariar clientes mediante o pagamento de taxa pelo uso da plataforma, situação que se aproxima de parceria civil, não se revestindo da subordinação que tipifica a relação de emprego.

Nesse mesmo sentido, já decidiu esta Turma, em situação semelhante à dos autos, no processo RORSum 0000975-79.2020.5.12.0028 (Recorrente: Marciel da Silva Santos; Recorrido: 99 Taxis Desenvolvimento de Softwares LTDA.), de relatoria do Des. Wanderley Godoy Junior, bem como no RORSum 0000939-52.2020.5.12.0023, de minha relatoria. [...]. (Págs. 879-880, grifos nossos).

Assim, verifica-se o **acerto** da decisão **Regional**, que **não** reconheceu a **relação empregatícia**, por constatar a **autonomia do motorista** na **execução dos serviços** prestados pelo Reclamante, **afastando** a tese de **subordinação** e consignando, por relevante, a **inexistência de fraude** a **descaracterizar** a **relação comercial** havida entre as Partes.

Sobre a matéria em comento, já se posicionaram as **4ª, 5ª e 8ª Turmas** desta Corte Superior, *in verbis*:

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMANTE. ACÓRDÃO REGIONAL PUBLICADO NA VIGÊNCIA DAS LEIS Nºs 13.015/2014 E 13.467/2017. PROCEDIMENTO SUMARÍSSIMO. RELAÇÃO DE EMPREGO. RECONHECIMENTO DE VÍNCULO. TRABALHADOR AUTÔNOMO. MOTORISTA. APLICATIVO. UBER. IMPOSSIBILIDADE.

TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. NÃO PROVIMENTO. I. Discute-se a possibilidade de reconhecimento de vínculo de emprego entre motorista profissional que desenvolve suas atividades com utilização do aplicativo de tecnologia "Uber" e a sua criadora, Uber do Brasil Tecnologia Ltda. II. Pelo prisma da transcendência, trata-se de questão jurídica nova, uma vez que se refere à interpretação da legislação trabalhista (arts. 2º, 3º, e 6º, da CLT), sob enfoque em relação ao qual ainda não há jurisprudência consolidada no âmbito do Tribunal Superior do Trabalho ou em decisão de

PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045

efeito vinculante no Supremo Tribunal Federal. Logo, reconhece-se a transcendência jurídica da causa (art. 896-A, § 1º, IV, da CLT). III. Na hipótese, o Tribunal Regional manteve, pelos próprios fundamentos, a sentença em que se reconheceu a condição de trabalhador autônomo do Reclamante. No particular, houve reconhecimento na instância ordinária de que **o Reclamante ostentava ampla autonomia na prestação de serviços, sendo dele o ônus da atividade econômica**. Registrou-se, ainda, a **ausência de subordinação** do trabalhador para com a Reclamada, visto que *'o autor não estava sujeito ao poder diretivo, fiscalizador e punitivo da ré'*. Tais premissas são insusceptíveis de revisão ou alteração nessa instância extraordinária, conforme entendimento consagrado na Súmula nº 126 do TST. IV. A relação de emprego definida pela CLT (1943) tem como padrão a relação clássica de trabalho industrial, comercial e de serviços. As novas formas de trabalho devem ser reguladas por lei própria e, enquanto o legislador não a edita, não pode o julgador aplicar indiscriminadamente o padrão da relação de emprego. O contrato regido pela CLT exige a convergência de quatro elementos configuradores: pessoalidade, onerosidade, não



eventualidade e subordinação jurídica. Esta decorre do poder hierárquico da empresa e se desdobra nos poderes diretivo, fiscalizador, regulamentar e disciplinar (punitivo). O **enquadramento da relação** estabelecida entre o **motorista de aplicativo e a respectiva plataforma deve se dar com aquela prevista no ordenamento jurídico com maior afinidade**, como é o caso da definida pela Lei nº 11.442/2007, do **transportador autônomo, assim configurado aquele que é proprietário do veículo e tem relação de natureza comercial**. O STF já declarou constitucional tal enquadramento jurídico de trabalho autônomo (ADC 48, Rel. Min. Roberto Barroso, DJE nº 123, de 18/05/2020), a evidenciar a possibilidade de que nem todo o trabalho pessoal e oneroso deve ser regido pela CLT. V. **O trabalho pela plataforma tecnológica - e não para ela -, não atende aos critérios definidos nos artigos 2º e 3º da CLT, pois o usuário-motorista pode dispor livremente quando e se disponibilizará seu serviço de transporte para os usuários-clientes, sem qualquer exigência de trabalho mínimo, de número mínimo de viagens por período, de faturamento mínimo, sem qualquer fiscalização ou punição por esta decisão do motorista**, como constou das premissas fáticas incorporadas pelo acórdão Regional, ao manter a sentença de primeiro grau por seus próprios fundamentos, em procedimento sumaríssimo. VI. Sob esse enfoque, fixa-se o seguinte entendimento: **o trabalho prestado com a utilização de plataforma tecnológica de gestão de oferta de motoristas-usuários e demanda de clientes-usuários, não se dá para a plataforma e não atende aos elementos configuradores da relação de emprego previstos nos artigos 2º e 3º da CLT, inexistindo, por isso, relação de emprego entre o motorista profissional e a desenvolvedora do aplicativo**, o que não acarreta violação do disposto no art. 1º, III e IV, da Constituição Federal. VII. Agravo de instrumento de que se conhece e a que se

PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045

nega provimento. (AIRR-10575-88.2019.5.03.0003, Rel. Min. **Alexandre Luiz Ramos**, 4ª Turma, DEJT de 11/09/20; grifos nossos).

[...] **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. (RR-1000123-89.2017.5.02.0038, Rel. Min. **Breno Medeiros**, 5ª Turma, DEJT de 07/02/20; grifos nossos).

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. MOTORISTA DE APLICATIVO. AUTONOMIA NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS. VÍNCULO EMPREGATÍCIO NÃO CONFIGURADO. O Tribunal Regional consignou que os elementos dos autos demonstram **autonomia do reclamante na prestação dos serviços**, especialmente pela ausência de prova robusta acerca da subordinação jurídica. Ademais, restando incontroverso nos autos que, *'pelos serviços prestados aos usuários, o motorista do UBER, como o reclamante auferiu 75% do total bruto arrecadado como remuneração, enquanto que a quantia equivalente a 25% era destinada à reclamada (petição inicial - item 27 - id. 47af69d), como pagamento pelo fornecimento do aplicativo'*, ressaltou o Tribunal

PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045

Regional que, *'pelo critério utilizado na divisão dos valores arrecadados, a situação se aproxima mais de um regime de parceria, mediante o qual o reclamante utilizava a plataforma digital disponibilizada pela reclamada, em troca da destinação de um percentual relevante, calculado sobre a quantia efetivamente auferida com os serviços prestados'*. Óbice da Súmula nº 126 do TST. Incólumes os artigos 1º, III e IV, da Constituição Federal e 2º, 3º e 6º, parágrafo único, da CLT. Agravo de instrumento conhecido e não provido. (AIRR-11199-47.2017.5.03.0185, Rel. Min. **Dora Maria da Costa**, 8ª Turma, DEJT de 31/01/19; grifos nossos).

Por todas as razões aqui expostas, **não merece reforma o acórdão regional** que manteve o **não reconhecimento do vínculo de emprego** pleiteado na presente reclamação, ao fundamento de **ausência de subordinação jurídica** entre o motorista e a empresa provedora do aplicativo "**Uber Brasil Tecnologia Ltda.**".

Logo, **NEGO PROVIMENTO** ao agravo de instrumento em recurso de revista interposto pelo **Reclamante**.

ISTO POSTO

ACORDAM os Ministros da Quarta Turma do Tribunal Superior do Trabalho, por unanimidade, conquanto reconhecida a **transcendência jurídica** da causa (art. 896-A, § 1º, IV, da CLT), **negar provimento** ao agravo de instrumento em recurso de revista interposto pelo **Reclamante**.

Brasília, 29 de novembro de 2022.

Firmado por assinatura digital (MP 2.200-2/2001)



Poder Judiciário
Justiça do Trabalho
Tribunal Superior do Trabalho

fls.13

IVES GANDRA DA SILVA MARTINS FILHO
Ministro Relator