



ACÓRDÃO

1ª Turma

GMARPJ/esc/ARPJ/rfm/er

RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA PARTE AUTORA. RITO SUMARÍSSIMO. UBER E MOTORISTA DE APLICATIVO. INEXISTÊNCIA DOS ELEMENTOS CARACTERIZADORES DA RELAÇÃO EMPREGATÍCIA.

1. Não se desconhece que, em tempos atuais, a economia globalizada e a tecnologia aproximam pessoas que, conjugando interesses em um mundo em constante evolução e transformação, erigem novas modalidades de contrato atividade. Dentre o extenso rol de novas atividades surgidas ao longo dos últimos anos, destaca-se a do motorista de aplicativo, que propiciou maior dinamismo e facilidade no transporte de pessoas/produtos. 2. A controvérsia dos autos diz respeito ao enquadramento jurídico dessa nova relação de trabalho que aproxima o motorista e a empresa que oferece tecnologia para o transporte de pessoas/produtos por meio de uma interface entre o prestador do serviço e o usuário-cliente.

3. A respeito do tema é oportuna e atual a advertência de PAULO EMÍLIO RIBEIRO DE VILHENA: *“Na atual conjuntura do Direito do Trabalho brasileiro, não podem o juiz, o intérprete, o aplicador do direito, deixar de ver que se está processando um gradual e respingado deslocamento do eixo dos princípios que alicerçam o Direito do Trabalho, representado pelos arts. 2º, 3º, 9º e 448 da CLT, o que torna, nestes dias que correm, incompreensível e indiscriminada, arbitrária e porque não dizer fanática e tendenciosa canalização de qualquer relação de trabalho, de qualquer contrato atividade (Molitor), tais como na representação comercial, franchising, a dos sócios diretores de empresas, a das empreitadas, ou na das cooperativas para o agasalho da relação de emprego como se a ordem jurídica e a infra-estrutura que ela cobre estivessem impregnadas de uma permanente fraude geral.* (VILHENA, Paulo Emílio Ribeiro; *Relação de emprego*. Estrutura legal e supostos; São Paulo: LTR, 1999, pág. 138).

4. Os fatos retratados no acórdão regional evidenciam que a relação jurídica que se estabeleceu entre a empresa de aplicativo e o autor não era de emprego, especialmente pela falta de subordinação jurídica, pois a empresa não dava ordens aos motoristas e nem coordenava a prestação do serviço (ausente o poder direito da empresa).

5. Registrou-se que o motorista liga/desliga seu aplicativo a hora que bem entender, faz as suas corridas na hora que quiser, pelo tempo que quiser, escolhendo os clientes que quiser, onde quiser. Essa ampla margem de liberdade e autodeterminação evidencia autonomia, o que é incompatível com a relação de emprego, que tem como pressuposto intrínseco a subordinação jurídica.

6. Impende destacar, ainda, que a observância de regras mínimas estabelecidas pela empresa para uso do aplicativo não significa ingerência desta no modo de trabalho prestado, e não tem o condão de afastar a autonomia do motorista, uma vez que, tratando-se de obrigações contratuais, serve apenas para preservar a credibilidade do aplicativo, mantendo-se a fidelidade dos seus usuários, em prol do sucesso do negócio jurídico entabulado.

7. Nesse contexto, nota-se claramente que: a) a UBER é uma empresa de aplicativo, que pactua negócio jurídico com motorista autônomo, para que este possa usufruir da tecnologia ofertada e, em contrapartida, como consequência lógica do aproveitamento do aplicativo para captação de clientes, retira um percentual dos ganhos auferidos; b) o motorista presta serviços diretamente para o passageiro, por meio dessa ferramenta tecnológica (instrumento de trabalho) que possibilita a interação entre motorista e usuário-cliente, com autodeterminação na execução do serviço contratado e assunção do ônus econômico da sua atividade. O motorista usa o aplicativo, não é usado por ele.

8. Não se desconhece a notória necessidade de proteção jurídica aos motoristas de aplicativo, porém, tal desiderato protetivo deve ser alcançado via legislativa, nada justificando trazê-los ao abrigo de uma relação de emprego que não foi pactuada, almejada e muito menos concretizada durante o desenvolvimento cotidiano da atividade.

9. Nessa perspectiva, não se divisa ofensa direta e literal aos dispositivos constitucionais invocados pelo autor.

Recurso de revista de que não se conhece.

Vistos, relatados e discutidos estes autos de **Recurso de Revista - 271-74.2022.5.13.0026**, em que é Recorrente ---- e é Recorrida **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA**.

Trata-se de recurso de revista, em demanda submetida ao **procedimento sumaríssimo**, interposto pelo autor contra acórdão do Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região, na **vigência da Lei n.º 13.467/2017**.

Foram apresentadas contrarrazões ao recurso de revista.

Dispensada a remessa dos autos ao Ministério Público do Trabalho, em face do disposto no art. 95, § 2º, II, do Regimento Interno do TST.

É o relatório.

VOTO

1 - CONHECIMENTO

Atendidos os pressupostos extrínsecos de admissibilidade, prossegue-se ao exame do apelo.

MOTORISTA DE APLICATIVO. VÍNCULO DE EMPREGO COM EMPRESA QUE OFERECE FERRAMENTA TECNOLÓGICA PARA CAPTAÇÃO DE USUÁRIO-CLIENTE. UBER. NÃO CONFIGURAÇÃO

O Tribunal Regional do Trabalho fundamentou sua decisão nos seguintes termos, *verbis*:

DO RECONHECIMENTO DA RELAÇÃO EMPREGATÍCIA - MOTORISTA DE APLICATIVO

Objetiva o recorrente que seja reconhecido o seu vínculo empregatício com a reclamada, na qualidade de motorista, ao fundamento de que estão presentes os requisitos do art. 3º da CLT, especialmente a subordinação jurídica.

Sustenta que o juiz desconsiderou elementos constantes dos autos, em especial os e-mails e determinações empresariais realizados diretamente por meio do sistema de GPS, SMS e avaliação, considerando que não denotam a efetiva direção e ingerência necessária a caracterização de subordinação.

Assim, requer o provimento do recurso com o reconhecimento do vínculo empregatício com a empresa UBER BRASIL TECNOLOGIA LTDA, e por consequência, proceda à devida anotação em carteira com o pagamento de todas as verbas descritas na peça inicial.

A contestação ofertada pela reclamada nega de forma direta a existência de vínculo empregatício, defendendo-se com o argumento de que apenas disponibiliza tecnologia que aproxima as partes interessadas, motorista e passageiro, apontando para a natureza autônoma da relação contratual do autor.

Passo ao exame.

Na audiência de instrução processual, ficou assim registrado (ID f7c1533):

Ato contínuo, as partes fixaram os pontos que consideram incontroversos, a saber:

- 1- ficava a critério do motorista o início e término do horário de utilização da plataforma;
- 2- o motorista poderia alterar a rota definida pelo aplicativo em comum acordo com o passageiro, o que pode ou não gerar alteração de valor;
- 3- não havia exigência quanto ao número mínimo de viagens diárias;
- 4- ficava a critério do motorista a participação ou não em promoções;
- 5- o motorista apenas fez o cadastro por meio do aplicativo, não sendo realizado nenhum processo seletivo;
- 6- é critério do motorista utilizar outras plataformas;
- 7- o motorista decide os dias de folga e nos dias de folga, não era necessário justificar a ausência na plataforma;
- 8- poderia receber o valor da viagem diretamente do passageiro, quando pago em dinheiro;
- 9- o motorista arca com as despesas do veículo, inclusive seguro;
- 10- a reclamada não garante remuneração mínima ao final do dia/mês;
- 11- a reclamada aceita que dois motoristas usem o mesmo carro;
- 12- não é obrigatório o fornecimento de água e bala, ficando a critério do motorista.

As partes convencionam a utilização de provas emprestadas, já colacionadas aos autos, em substituição aos depoimentos pessoais e de testemunhas (prova emprestada do reclamante, no ID: f687648, referente ao processo: 0010075-53.2019.5.03.0025, testemunha: Chrystinni Andrade Souza; prova emprestada da reclamada: depoimento da testemunha Pedro Pacce Prochno, no processo 1001906-63.2016.5.02.0067, ata de ID 379c75c, e da testemunha Vitor Lalor, no processo nº 0100776-82.2017.5.01.0026, ata de ID bcc64b5).

Sem mais provas, foi encerrada a instrução.

Como visto, o juízo estabeleceu os pontos em que não havia controvérsia, assim como utilizou-se de provas produzidas em outros processos, tudo em harmonia com a vontade das partes, ficando esclarecido como se desenvolvia essa novel espécie de relação jurídica estabelecida.

Em resumo, chama-se atenção para o *modus operandi* do início do contrato, onde o motorista se cadastra espontaneamente no aplicativo fornecido pela reclamada, seguindo regras de segurança típicas da proposta apresentada, passando a compor um acervo de centenas (quicá milhares) de membros, os quais têm a faculdade de aceitar o chamado feito pelos passageiros através desta mesma plataforma, isso quando bem lhes aprouver.

Convém registrar, a fim de extirpar dúvidas a respeito, que o cadastro é facultativo e não há nenhuma penalidade ao motorista, caso deixasse de ativar o aplicativo ou realizar um determinado número mínimo de

corridas. Tudo ocorria de modo que a plataforma proporcionava o enlace entre o motorista e o passageiro, ambos com interesses convergentes: a realização do transporte. O primeiro (motorista), com o objetivo de auferir rendimento, o segundo (passageiro) chegar ao seu destino.

A plataforma, por óbvio, obtinha um percentual sobre a cobrança da corrida, nada mais natural no sistema econômico escolhido previamente pelas partes reclamante e reclamada.

Com efeito, vejamos o esclarecedor depoimento do autor da reclamação 0010075-53.2019.5.03.0025 (ID f687648), prova emprestada utilizada nestes autos, pelo reclamante: cadastrou-se na plataforma da Uber baixando o aplicativo no celular e seguiu as orientações; não fez entrevista, nem treinamento com empregado da Uber; não teve ciência dos termos e condições da intermediação digital; no cadastramento do aplicativo teve que clicar o "concordo", pois senão não conseguiria rodar pela Uber; havia no aplicativo "um tanto de coisa escrita", sendo que o depoente tinha que concordar com os termos; no período em que prestou serviços a Uber, o depoente rodou também por outro aplicativo, o 99 Pop; tinha chefe na Uber, ou seja, o aplicativo em si, porque lhe mandavam regras; não enviava relatórios periódicos para a Uber; o depoente era avaliado pelos passageiros embora não tivesse acesso a tal avaliação, e avaliava também os passageiros; não era obrigado a dar bala e água, mas

era orientado a dar; nunca ficou sem água e bala disponível para os passageiros; o depoente tinha a opção de colocar o aplicativo online ou offline; poderia estar online e não aceitar uma viagem, mas seria penalizado pela taxa de aceitação; o trajeto era dado pela Uber através do GPS, mas o passageiro definia somente o destino; o passageiro poderia escolher outro trajeto; inicialmente o depoente trabalhava de noite até de madrugada; posteriormente optou por trabalhar das 06h/07h até às 22h; não era obrigado a cumprir um mínimo de horas; depois que começava a trabalhar podia interromper para resolver um problema pessoal; não ficou tempo algum sem dirigir; não precisava avisar a Uber quando desligava o aplicativo; o depoente arcava com todos os custos da atividade; (...)

Do mesmo modo, o depoimento da testemunha do reclamado no referido processo:

é empregada da Uber desde abril de 2017, inicialmente como agente de atendimento e posteriormente como supervisora de atendimento; a depoente tem um ponto fixo de trabalho, situado na Avenida Getúlio Vargas; no aplicativo podem se cadastrar somente pessoas físicas; a Uber não determina para os motoristas uma zona específica onde possa dirigir, nem o horário respectivo; o motorista parceiro pode ter outros motoristas vinculados a sua conta; se o motorista parceiro não quiser oferecer bala e água, não sofre punição; o motorista pode usar aplicativos concorrentes; o GPS já indica uma rota, mas fica a cargo do motorista e do passageiro, em comum acordo, escolherem a melhor rota; a Uber emite nota fiscal para o motorista; o motorista não tem autonomia de fazer cadastro de outros motoristas; cada motorista que roda tem que ter um login e uma senha pessoais; não conhece o reclamante; quando o passageiro dá nota e faz comentário sobre o motorista, este último tem acesso a nota e ao comentário, mas não ao passageiro que os deu; a nota serve para avaliar a qualidade do serviço prestado ao passageiro; se o motorista tiver uma nota baixa, ele recebe um e-mail automático informando que a nota dele está abaixo da média da região; se o motorista tiver sucessivas notas baixas, pode ser encerrada a parceria; existem promoções e incentivos para o motorista rodar em determinado local; não sabe dizer exatamente quem apura as notas mencionadas. Nada mais.

Como pode ser facilmente visto, o motorista cadastrado na reclamada poderia ter cadastro em outra plataforma similar (a exemplo da 99 TECNOLOGIA), sem que houvesse qualquer conflito de interesses, pois era ele quem escolhia em qual delas iria acessar para dar início às corridas.

Também fica perceptível que o motorista não sofria qualquer espécie de cobrança ou fiscalização de horário, podendo acionar a plataforma em quaisquer dias e horas, tudo à sua escolha, como destacado no seguinte excerto:

"1- ficava a critério do motorista o início e término do horário de utilização da plataforma; 7- o motorista decide os dias de folga e nos dias de folga, não era necessário justificar a ausência na plataforma;"

Nos autos da ata de audiência encartada no ID. f68764, a ressalva se dá no seguinte trecho do depoimento prestado pelo reclamante daqueles autos: "o depoente tinha a opção de colocar o aplicativo online ou offline; poderia estar online e não aceitar uma viagem, mas seria penalizado pela taxa de aceitação"

Essa "penalização ou punição" não tem viés trabalhista, se apresentando como uma regra de que, uma vez aceita a corrida pelo motorista, há uma legítima expectativa para o passageiro de que o motorista siga a rota e dê início à corrida solicitada.

Diverso disso, sem qualquer tipo de penalidade nos casos de recorrente desistência (após aceitação), poderia por em risco a credibilidade do aplicativo, fazendo com que os passageiros cadastrados perdessem a confiança na qualidade do serviço e deixassem de fazer uso dele, o que seria extremamente danoso para todos os envolvidos nessa operação econômica.

A existência desse "código de conduta", aplicável tanto ao motorista quanto ao passageiro, diga-se de passagem, com compromissos genéricos sobre cumprir as normas legais, não discriminar os passageiros e não dirigir embriagado, por exemplo, não se confunde com ordens ou regulamento de um empregador celetista. Cuidam-se de orientações e exigências presentes em qualquer contrato entre pessoas físicas e/ou jurídicas, caracterizando a natureza sinalagmática da relação entabulada.

O reclamante não logrou êxito em demonstrar elemento substancial e indispensável para o reconhecimento do liame empregatício, qual seja a subordinação, restando claro no bojo do processo a total autonomia do motorista cadastrado no aplicativo.

Não se pode extrair dessa tecnologia a figura do empregador que controla o empregado com base no art. 6º da CLT, que menciona a subordinação por meios telemáticos e informatizados. Essa norma celetista constitui uma atualização da lei ao estágio atual da sociedade, mas não tem o objetivo nem suprime os elementos necessários à configuração da subordinação (comando, organização, controle e supervisão), que devem estar presentes também quando meios informatizados forem usados na prestação do trabalho humano.

No mais, essa relação dos trabalhadores de aplicativos não pode ser vista apenas sob a ótica do algoritmo que viabiliza a prestação de serviços para ganhar a comissão sobre o rendimento do trabalhador. Trata-se de uma via de mão dupla, pois o motorista usa o aplicativo para se conectar aos clientes que lhe farão o pagamento. Então, ambos usam e são usados nesse relacionamento, ficando claro que o motorista faz uso do aplicativo, não trabalha para ele.

Essa temática não é nova no âmbito deste Regional, o qual tem o cuidado de avaliar individualmente cada caso. Transcrevo arestos nesse sentido:

MOTORISTA DE APLICATIVO. USO DE PLATAFORMA TECNOLÓGICA UBER. VÍNCULO EMPREGATÍCIO. NÃO CONFIGURAÇÃO. INEXISTÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO JURÍDICA. Em

que pese a existência de tecnologias computacionais e de telecomunicações, que não cessam de surgir, não se verifica existência de subordinação jurídica no serviço de transporte de passageiros por meio de aplicativo UBER, uma vez que os contratados possuem ampla autonomia e definem as condições de trabalho de acordo com as próprias conveniências. A ocorrência de obrigações e compromissos mínimos, de ambas as partes contratantes, é inerente a qualquer tipo de contrato e, portanto, insuficiente para caracterizar, por si só, suposto vínculo empregatício. [...] Recurso Ordinário não provido. (TRT 13ª Região - 1ª Turma - Recurso Ordinário Trabalhista nº 0000149-35.2020.5.13.0025, Redator(a):

Desembargador(a) Ana Maria Ferreira Madruga, Julgamento: 04/05/2021, Publicação: DJe 06/05/2021) Nos demais Tribunais do Trabalho não tem sido outro o entendimento, conforme ementas adiante colacionadas:

MOTORISTA DE APLICATIVO. VÍNCULO EMPREGATÍCIO. REQUISITOS DO ART. 3º DA

CLT. NÃO CARACTERIZAÇÃO. Para a caracterização do contrato de trabalho com vínculo empregatício é mister que, na relação jurídica questionada, estejam presentes, concomitantemente, todos os requisitos enumerados no artigo 3º da CLT, quais sejam: pessoalidade, habitualidade, subordinação e dependência jurídica. A falta de um só desses elementos já é suficiente para desvincular a relação jurídica de qualquer liame com o contrato de emprego. Tendo ficado evidenciada, nos autos, a autonomia existente na prestação de serviços, não há se falar em reconhecimento de vínculo, nos moldes do art. 3º da legislação consolidada. Recurso da autoria a que se nega provimento (TRT 2ª Região - 18ª

Turma - Recurso Ordinário Trabalhista nº 1000515-97.2021.5.02.0261, Relator(a): Desembargador(a) RILMA APARECIDA HEMETERIO, Julgamento: 28/10/2021, Publicação: DJe 03/11/2021) MOTORISTA DE APLICATIVO. UBER. RELAÇÃO DE EMPREGO. REQUISITOS DOS ARTIGOS

2º e 3º DA CLT. O autor revelou que era ele próprio quem escolhia os dias e horários para "logar-se" no aplicativo da reclamada. Disse, também, que poderia utilizar outros aplicativos similares, mas que se empenhava mais na reclamada, apesar de também utilizar o "Cabify", esta última, empresa concorrente. Declarou, ainda, que podia recusar e cancelar as corridas, mas que em tais casos haveria uma penalização de taxa e pontuação do motorista, fatos estes não referendados por nenhuma prova. Resta claro, conforme termos do próprio depoimento do autor, que o autor poderia se colocar à disposição, ao mesmo tempo, para quantos aplicativos de viagem desejasse, escolhendo aquele que entendesse mais vantajoso, seja do ponto de vista do trajeto ou da vantagem econômico. Tudo ficava ao seu devido critério. Com efeito, é evidente sua total autonomia e a absoluta falta de subordinação, como bem analisado na sentença de base. (TRT 2ª Região - 12ª Turma - Agravo de Instrumento em Recurso Ordinário Trabalhista nº 1000722-60.2020.5.02.0446, Relator: Desembargador FLAVIO ANTONIO CAMARGO DE LAET, Julgamento: 06/08/2021, Publicação: DJe 13/08/2021)

No âmbito do Tribunal Superior do Trabalho, transcrevo ementas de decisões recentes da 4ª e 5ª Turma, da lavra dos Ministros Alexandre Luiz Ramos e Breno Medeiros:

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 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 nega provimento" (AIRR-10575-88.2019.5.03.0003, 4ª Turma, Relator Ministro Alexandre Luiz Ramos, DEJT 11/09/2020).

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 revelase 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, 5ª Turma, Relator Ministro Breno Medeiros, DEJT 07/02/2020).

Em face de todas as provas colhidas nos autos e dos fundamentos acima expendidos, reputo inalterável a sentença de improcedência proferida pelo juízo de primeiro grau, motivo pelo qual indefiro a pretensão recursal.

O demandante, em síntese, pugna pelo reconhecimento do vínculo empregatício com a empresa demandada. Aponta violação dos arts. 1º, III e IV, 5º, XXXV, LXXIV, 7º, I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, XII, XIII, XV, XVI, XVII, XIX, XXI e XXIV, e 193 da Constituição Federal.

O recurso não alcança conhecimento.

Por se tratar de matéria nova, cujo entendimento não se encontra pacificado no âmbito desta Corte Superior, **reconheço a transcendência jurídica da matéria**, nos termos do art. 896-A, § 1º, IV, da CLT.

Não se desconhece que em tempos atuais, a economia globalizada e a tecnologia aproximam pessoas que, conjugando interesses em um mundo em constante evolução e transformação, erigem novas modalidades de contrato atividade. Dentre o extenso rol de novas atividades surgidas ao longo dos últimos anos, destaca-se a do motorista de aplicativo, que propiciou maior dinamismo e facilidade no transporte de pessoas/produtos.

A controvérsia dos autos diz respeito ao enquadramento jurídico dessa nova relação de trabalho que aproxima o motorista e a empresa que oferece tecnologia para o transporte de pessoas/produtos por meio de uma interface entre o prestador do serviço e o usuário-cliente.

A respeito do tema é oportuna e atual a advertência de PAULO EMÍLIO RIBEIRO DE

VILHENA:

Na atual conjuntura do Direito do Trabalho brasileiro, não podem o juiz, o intérprete, o aplicador do direito, deixar de ver que se está processando um gradual e respingado deslocamento do eixo dos princípios que alicerçam o Direito do Trabalho, representado pelos arts. 2º, 3º, 9º e 448, da CLT, o que torna, nestes dias que correm, incompreensível e indiscriminada, arbitrária e porque não dizer fanática e tendenciosa canalização de qualquer relação de trabalho, de qualquer contrato atividade (Molitor), tais como na representação comercial, franchising, a dos sócios diretores de empresas, a das empreitadas, ou na das cooperativas para o agasalho da relação de emprego como se a ordem jurídica e a infra-estrutura que ela cobre estivessem impregnadas de uma permanente fraude geral. (VILHENA, Paulo Emílio Ribeiro; Relação de emprego. Estrutura legal e supostos; São Paulo: LTR, 1999, pág. 138).

De fato, a natureza dessa relação jurídica deve ser analisada à luz da realidade dos fatos para a correta subsunção à moldura jurídica aplicável, presumindo-se a boa-fé entre os envolvidos.

No caso, o tipo de atividade desempenhada pela UBER e a forma de atuação dos motoristas credenciados a essa empresa não se amoldam às normas celetistas, não se encaixando ambos nas figuras de empregador e empregado, tal como descritas nos arts. 2º e 3º da CLT.

A Corte de origem, em análise ao conjunto fático-probatório, cujo revolvimento é vedado nesta vida recursal de natureza extraordinária, nos termos da Súmula n.º 126/TST, registrou expressamente que, “Na audiência de instrução processual, ficou assim registrado (ID f7c1533): Ato contínuo, as partes fixaram os pontos que consideram incontroversos, a saber: 1-

ficava a

critério do motorista o início e término do horário de utilização da plataforma; 2- o motorista **poderia alterar a rota definida pelo aplicativo em comum acordo com o passageiro**, o que pode ou não gerar alteração de valor; 3- **não havia exigência quanto ao número mínimo de viagens diárias;** 4- ficava a critério do motorista a participação ou não em promoções; 5- **o motorista apenas fez o cadastro por meio do aplicativo, não sendo realizado nenhum processo seletivo;** 6- **é critério do motorista utilizar outras plataformas;** 7- **o motorista decide os dias de folga e nos dias de folga, não era necessário justificar a ausência na plataforma;** 8- poderia receber o valor da viagem diretamente do passageiro, quando pago em dinheiro; 9- **o motorista arca com as despesas do veículo, inclusive seguro;** 10- a reclamada não garante remuneração mínima ao final do dia/mês; 11- **a reclamada aceita que dois motoristas usem o mesmo carro;** 12- não é obrigatório o fornecimento de água e bala, ficando a critério do motorista”. [Grifos acrescidos].

Asseverou que “chama-se atenção para o modus operandi do início do contrato, onde o motorista se cadastra espontaneamente no aplicativo fornecido pela reclamada, seguindo regras de segurança típicas da proposta apresentada, passando a compor um acervo de centenas (quicá milhares) de membros, os quais têm a faculdade de aceitar o chamado feito pelos passageiros através desta mesma plataforma, isso quando bem lhes aprouver”.

Assentou que **“o cadastro é facultativo e não há nenhuma penalidade ao motorista, caso deixasse de ativar o**

aplicativo ou realizar um determinado número mínimo de corridas. Tudo ocorria de modo que **a plataforma proporcionava o enlace entre o motorista e o passageiro, ambos com interesses convergentes: a realização do transporte.** O primeiro (motorista), com o objetivo de auferir rendimento, o segundo (passageiro) chegar ao seu destino”. [grifos acrescidos].

Consignou que: “vejamos o esclarecedor depoimento do autor da reclamatória 0010075-53.2019.5.03.0025 (ID f687648), prova emprestada utilizada nestes autos, pelo reclamante: cadastrou-se na plataforma da Uber baixando o aplicativo no celular e seguiu as orientações; **não fez entrevista, nem treinamento com empregado da Uber;** não teve ciência dos termos e condições da intermediação digital; no cadastramento do aplicativo teve que clicar o "concordo", pois senão não conseguiria rodar pela Uber; havia no aplicativo "um tanto de coisa escrita", sendo que o depoente tinha que concordar com os termos; **no período em que prestou serviços a Uber, o depoente rodou também por outro aplicativo, o 99 Pop;** tinha chefe na Uber, ou seja, o aplicativo em si, porque lhe mandavam regras; **não enviava relatórios periódicos para a Uber;** o depoente **era avaliado pelos passageiros** embora não tivesse acesso a tal avaliação, e **avaliava também os passageiros;** não era obrigado a dar bala e água, mas era orientado a dar; nunca ficou sem água e bala disponível para os passageiros; **o depoente tinha a opção de colocar o aplicativo online ou offline; poderia estar online e não aceitar uma viagem, mas seria penalizado pela taxa de aceitação;** o trajeto era dado pela Uber através do GPS, mas o passageiro definia somente o destino; **o passageiro poderia escolher outro trajeto; inicialmente o depoente trabalhava de noite até de madrugada; posteriormente optou por trabalhar das 06h/07h até às 22h; não era obrigado a cumprir um mínimo de horas; depois que começava a trabalhar podia interromper para resolver um problema pessoal; não ficou tempo algum sem dirigir; não precisava avisar a Uber quando desligava o aplicativo; o depoente arcava com todos os custos da atividade; (...)**”. [grifos adotados]

Assinalou que “o depoimento da testemunha do reclamado no referido processo: [...] **no aplicativo podem se cadastrar somente pessoas físicas; a Uber não determina para os motoristas uma zona específica onde possa dirigir, nem o horário respectivo; o motorista parceiro pode ter outros motoristas vinculados a sua conta;** se o motorista parceiro não quiser oferecer bala e água, não sofre punição; **o motorista pode usar aplicativos concorrentes; o GPS já indica uma rota, mas fica a cargo do motorista e do passageiro, em comum acordo, escolherem a melhor rota;** a Uber emite nota fiscal para o motorista; o motorista não tem autonomia de fazer cadastro de outros motoristas; cada motorista que roda tem que ter um login e uma senha pessoais; **não conhece o reclamante;** quando o passageiro dá nota e faz comentário sobre o motorista, este último tem acesso a nota e ao comentário, mas não ao passageiro que os deu; a nota serve para avaliar a qualidade do serviço prestado ao passageiro; se o motorista tiver uma nota baixa, ele recebe um e-mail automático informando que a nota dele está abaixo da média da região; se o motorista tiver sucessivas notas baixas, pode ser encerrada a parceria; existem promoções e incentivos para o motorista rodar em determinado local; não sabe dizer exatamente quem apura as notas mencionadas”. [grifos nossos]

Exarou que “o motorista cadastrado na reclamada poderia ter cadastro em outra plataforma similar (a exemplo da 99 TECNOLOGIA), sem que houvesse qualquer conflito de interesses, pois era ele quem escolhia em qual delas iria acessar para dar início às corridas. Também fica perceptível que o motorista não sofria qualquer espécie de cobrança ou fiscalização de horário, podendo acionar a plataforma em quaisquer dias e horas, tudo à sua escolha”.

Concluiu que “O reclamante não logrou êxito em demonstrar elemento substancial e indispensável para o reconhecimento do liame empregatício, qual seja a subordinação, restando claro no bojo do processo a total autonomia do motorista cadastrado no aplicativo”.

Da leitura do acórdão regional, depreende-se que não restaram caracterizados os requisitos previstos no art. 3º da CLT para configuração do vínculo de emprego entre o motorista e a empresa dona do aplicativo.

Constata-se que o cadastramento do motorista à empresa ocorre por sua livre escolha, sem submeter-se a processo seletivo ou a entrevista, nem a treinamento, e poderia fazer-se substituir por outros motoristas vinculados à sua conta na plataforma digital (ausência de pessoalidade na prestação dos serviços).

A contraprestação pelo serviço prestado (viagem) era paga pelo usuário do serviço, retendo-se a favor da empresa um percentual em razão óbvia da utilização da tecnologia (inexistência de contraprestação por parte da empresa ré).

O motorista detinha ampla liberdade para: a) acionar a plataforma em quaisquer dias e horas (escolher os dias de trabalho); b) iniciar e terminar o horário de utilização da plataforma, sem um mínimo de horas ou corridas a cumprir; c) aceitar ou recusar o chamado feito pelo usuário-cliente; d) interromper o trabalho para atender interesse/problema pessoal; e) definir os dias de folga, sem necessidade de justificar a ausência no dia do repouso; f) alterar a rota definida pelo aplicativo em comum acordo com o passageiro, sem a necessidade de intervenção/autorização da empresa ou justificativa posterior; g) utilizar outras plataformas/aplicativos similares/concorrentes e escolher em qual delas iria acessar para trabalhar; h) desligar o aplicativo ou deixar de ativá-lo sem avisar a Uber; i) trafegar sem limitação de zona de atuação.

Todas essas circunstâncias demonstram às mancheias a autodeterminação do motorista no comando, organização e controle da sua atividade laboral.

Não havia qualquer tipo de fiscalização, cobranças ou penalidades de cunho trabalhista, por parte da empresa dona do aplicativo; a “penalização” pela “taxa de aceitação”, não era aplicável apenas ao motorista, mas também ao usuário-cliente, nos casos de desistência, ou seja, após a aceitação da corrida, o que denota regra voluntariamente aceita pelo prestador e pelo usufrutuário do serviço, visando manter a qualidade e credibilidade do aplicativo, bem como evitar danos para os envolvidos; de igual modo, e para o mesmo objetivo, ocorriam as avaliações recíprocas entre motorista e

usuário-cliente. Deveras, o fato de o motorista ser avaliado pelos usuários do serviço e poder ser descredenciado quando não atinge uma avaliação satisfatória constitui cláusula contratual que não desnatura a autonomia na prestação dos serviços, mas que objetiva garantir o cumprimento de requisitos mínimos para mantê-lo credenciado, como também preservar a segurança e satisfação do usuário-cliente.

Destaque-se que o motorista arcava com todos os custos da prestação de serviços (riscos do empreendimento por conta do prestador de serviços).

Logo, **não existe a presença dos elementos fáticos imprescindíveis para a configuração do vínculo empregatício, notadamente a subordinação jurídica**, pois a empresa não dá ordens aos motoristas e nem coordena a prestação do serviço (ausente o poder direito da empresa).

Em suma, o motorista liga/desliga seu aplicativo, a hora que bem entender, faz as suas corridas na hora que quiser, pelo tempo que quiser, escolhendo os clientes que quiser, onde quiser. Essa ampla margem de liberdade e autodeterminação evidencia autonomia, o que é incompatível com a relação de emprego, que tem como pressuposto intrínseco a subordinação jurídica.

Impende destacar, ainda, que a observância de regras mínimas estabelecidas pela empresa para uso do aplicativo não significa ingerência desta no modo de trabalho prestado, e não tem o condão de afastar a autonomia do motorista, uma vez que, tratando-se de obrigações contratuais, serve apenas para preservar a credibilidade do aplicativo, mantendo-se a fidelidade dos seus usuários, em prol do sucesso do negócio jurídico entabulado.

Nesse contexto, nota-se claramente que:

- a UBER é uma empresa de aplicativo, que pactua negócio jurídico com motorista autônomo, para que este possa usufruir da tecnologia ofertada e, em contrapartida, como consequência lógica do aproveitamento do aplicativo para captação de clientes, retira um percentual dos ganhos auferidos;

- o motorista presta serviços diretamente para o passageiro, por meio dessa ferramenta tecnológica (instrumento de trabalho) que possibilita a interação entre motorista e usuário-cliente, com autodeterminação na execução do serviço contratado e assunção do ônus econômico da sua atividade. O motorista usa o aplicativo, não é usado por ele.

No mesmo sentido, confirmam-se os precedentes a seguir deste Colendo Tribunal Superior:

AGRAVO DE INSTRUMENTO DO RECLAMANTE - RITO SUMARÍSSIMO - VÍNCULO DE EMPREGO ENTRE MOTORISTA E PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS OU APLICATIVOS CAPTADORES DE CLIENTES (99 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 novo 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 de plataformas de tecnologia (no caso, a "99 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 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 "99 Tecnologia Ltda." e os motoristas que se utilizam desse aplicativo para obterem clientes aos 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 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 ao trabalho autônomo a inclusão da categoria de motorista de aplicativo independente, como o motorista da "99 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; 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 "99 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.: Uber Brasil Tecnologia Ltda.). 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, ao fundamento de ausência de subordinação jurídica entre o motorista e a empresa provedora do aplicativo. Agravo de instrumento desprovido. (AIRR-10379-07.2022.5.03.0006, 4ª Turma, Relator Ministro Ives Gandra da Silva Martins Filho, DEJT 19/12/2022).

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 nº 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 consoa 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 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 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 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 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 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 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 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. (AIRR 0001092-82.2021.5.12.0045, 4º Turma; Reator Ministro Ives Gandra da Silva Martins Filho, DEJT 02/12/2022).

AGRAVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA DE APLICATIVO. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. Conforme já exposto

na decisão agravada, os elementos constantes dos autos revelam a inexistência do vínculo empregatício, tendo em vista a autonomia no desempenho das atividades do autor, a descaracterizar a subordinação. Isso porque é fato indubitável 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. E, relativamente aos termos e condições relacionados aos referidos serviços, esta Corte, ao julgar processos envolvendo motoristas de aplicativo, ressaltou que o motorista percebe uma reserva do equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário. O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante a 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. Ante a improcedência do recurso, aplica-se à parte agravante a multa prevista no art. 1.021, § 4º, do CPC. Agravo não provido, com imposição de multa. (Ag-AIRR1001160-73.2018.5.02.0473, 5ª Turma, Relator Ministro Breno Medeiros, DEJT 20/08/2021).

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 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 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 nega provimento. (AIRR-10575-88.2019.5.03.0003, 4ª Turma, Relator Ministro Alexandre Luiz Ramos, DEJT 11/09/2020).

Não se desconhece a notória necessidade de proteção jurídica aos motoristas de aplicativo, porém, tal desiderato protetivo deve ser alcançado via legislativa, nada justificando trazê-los ao abrigo de uma relação de emprego que não foi pactuada, almejada e muito menos concretizada durante o desenvolvimento cotidiano da atividade.

Nessa perspectiva, não se divisa ofensa direta e literal aos dispositivos constitucionais invocadas pelo autor.

Ante o exposto, **NÃO CONHEÇO** do recurso de revista.

ISTO POSTO

ACORDAM os Ministros da Primeira Turma do Tribunal Superior do Trabalho, por maioria, vencido quanto à fundamentação o Exmo. Ministro Hugo Carlos Scheuermann que juntará voto vencido, não conhecer do recurso de revista.

Brasília, 19 de abril de 2023.

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

AMAURY RODRIGUES PINTO JUNIOR
Ministro Relator

Firmado por assinatura digital em 27/04/2023 pelo sistema AssineJus da Justiça do Trabalho, conforme MP 2.200-2/2001, que instituiu a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileira.