

## Notas sobre a jurisprudência do TST, do STJ e do STF sobre o trabalho na Era Digital

Autor: **Edvaldo Fernandes da Silva**

Instituto Legislativo Brasileiro – Senado Federal – [edvaldo@fernandesdasilva.com.br](mailto:edvaldo@fernandesdasilva.com.br)

**Resumo:** Neste artigo, promove-se o cotejamento do modelo de relação de trabalho mediada por aplicativos de transporte do tipo Uber com a legislação brasileira vigente à luz da jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho, do Superior Tribunal de Justiça e do Supremo Tribunal Federal, apontando-se, *en passant*, os principais anacronismos do atual ordenamento jurídico laboral para, ao final, determinar em que medida e por que a prestação jurisdicional se compatibiliza, ou não, com os direitos sociais dos trabalhadores prescritos no artigo 7º da Constituição da República de 1988, e isso, sobretudo mediante brevíssimo estudo de caso referente ao Recurso Extraordinário nº 1446336 em processamento perante o STF e que tende a uniformizar a jurisprudência brasileira acerca da configuração ou não de relação de emprego entre motoristas de aplicativos e a respectiva plataforma.

**Palavras-chave:** Uber; uberização; trabalho em plataforma; motoristas de aplicativo; direito do trabalho; jurisprudência trabalhista.

**Abstract:** This article examines the model of work relationships mediated by transportation apps, such as Uber, in light of current Brazilian legislation and the jurisprudence of the Superior Labor Court (TST), the Superior Court of Justice (STJ), and the Federal Supreme Court (STF). It highlights, in passing, the main anachronisms of the current labor legal framework, ultimately determining to what extent and why judicial decisions align or not with the social rights of workers prescribed in Article 7 of the Constitution of the Republic of 1988, which is done particularly through a brief case study on Extraordinary Appeal No. 1446336, which is being processed by the STF and is likely to standardize Brazilian jurisprudence on whether or not there is an employment relationship between app drivers and the respective platform.

**Keywords:** Uber; Uberization; platform work; app driver; labor law; labor jurisprudence.

## 1. Introdução

As rápidas transformações na relação capital e trabalho, sob a égide de plataformas tecnológicas na sociedade brasileira contemporânea, acarretam imensos desafios ao estado democrático de direito em sua missão de garantir a efetividade dos direitos fundamentais do trabalhador, assegurados na Constituição da República de 1988 (CRFB/88) e nos tratados que estruturaram a Organização Internacional do Trabalho.

A crescente virtualização e concentração do capital, prenunciada por Marx na lei dos lucros decrescentes (1999 [1894], p. 153-164), com exponencial automatização do gerenciamento do trabalho, coloca em xeque os tradicionais pressupostos da relação de trabalho, sobretudo a subordinação.

O controle físico e presencial que orienta a subsunção da prestação laboral na vetusta CLT, Consolidação das Leis do Trabalho (Brasil, 1943), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, no Estado Novo de Getúlio Vargas, tem sido substituído por modalidades virtuais, que, segundo a jurisprudência dominante do Tribunal Superior do Trabalho (TST), do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e do Supremo Tribunal Federal (STF), não têm o condão de configurar relação de emprego.

Essa crise de desconexão entre a realidade social e a norma de referência não foi enfrentada na reforma trabalhista articulada na Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017, que, de modo geral, representou uma cunha na rachadura entre o modelo de proteção à atividade laboral, preconizada no artigo 7º da CRFB/88, em grande medida por ter sido engendrada em momento de crise da democracia e sem um debate profundo e imprescindível com sindicatos, sociedade, academia, experts e demais interessados e, por avançar, de forma desproporcional, à perspectiva do capital.

A crise da democracia em curso tem em sua infraestrutura distorções na relação entre trabalho e capital, que resultam em mal-estar 1997 [1930] articulado com resíduos e derivações (Pareto, 1991), que se retroalimentam entre si e entre as crises política e econômica em curso. Note-se que, diante da crise da indústria automobilística nos Estados Unidos (Felton, 2014) e na Alemanha (Kaufmann; Michollek, 2024) os metalúrgicos se movem no espectro político, com o que favorecem mais liberalização e arrocho.

Nesse cenário, torna-se imprescindível cotejar essa nova realidade com a legislação vigente à luz da jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho, do Superior Tribunal de Justiça e do Supremo Tribunal Federal para apontar, *en passant*, os principais anacronismos do atual ordenamento jurídico laboral e verificar se a prestação jurisdicional se compatibiliza com os direitos sociais dos trabalhadores prescritos no artigo 7º da Constituição da República de 1988 e com as convenções da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Neste artigo, fundamentalmente por meio de breve estudo de caso referente ao Recurso Extraordinário nº 1446336 (Brasil, 2024e) em processamento perante o STF, que tende a uniformizar a jurisprudência brasileira acerca da configuração, ou não, de relação de emprego entre motoristas de aplicativos e as respectivas plataformas, examinamos a sobredita jurisprudência frente ao ordenamento jurídico vigente e a realidade dos fatos *via-à-vis* o tema 4 do VI Encontro Internacional Teoria do Valor Trabalho e Ciências Sociais: “Mudanças nas relações de trabalho, produção cultural e resistência social”.

## 2. Metodologia

Empreendeu-se a pesquisa apresentada neste artigo mediante: **1)** revisão de literatura pertinente das áreas de direito, sociologia e economia; **2)** análise de casos e acórdãos paradigmáticos julgados no Tribunal Superior do Trabalho, no Superior Tribunal de Justiça e no Supremo Tribunal Federal, selecionados por critério de relevância e aderência ao mencionado tema 4 do VI Encontro Internacional Teoria do Valor Trabalho e Ciências Sociais; **3)** estudo de caso referente ao Recurso Extraordinário nº 1446336 em processamento, perante o STF, que tende a uniformizar a jurisprudência brasileira acerca da configuração, ou não, de relação de emprego entre motoristas de aplicativos e as respectivas plataformas.

## 3. Discussões

Levantamentos preliminares indicam que os sistemas de proteção trabalhistas, pensados para o Brasil rural e em processo de industrialização dos anos 30 do século 20, não têm acompanhado adequadamente as dinâmicas do mercado de trabalho, e esse descompasso, embora seja parcialmente compensado pela jurisprudência do TST e do STF, tem-se resolvido em detrimento dos empregados e dos trabalhadores informais.

Embora as taxas de desemprego estejam desacelerando no Brasil, o número de trabalhadores informais não para de crescer, impondo, inclusive, desafios para os sistemas sindical e previdenciário vigentes.

Uma das questões mais candentes é o desenvolvimento e a disseminação de modelos de contratação e de gestão de trabalho por meio de aplicativos, sobretudo na área de transporte particular, mediante plataformas tipo Uber.

Será que esse modelo é compatível com os pressupostos do artigo 7º da Constituição da República, que assegura aos trabalhadores urbanos e rurais, entre outros, “relação de emprego protegida contra despedida arbitrária ou sem justa causa (inciso I); seguro-desemprego, em caso de desemprego involuntário (inciso II); “participação nos lucros, ou resultados, desvinculada da remuneração, e, excepcionalmente, participação na gestão da empresa (inciso XI), “duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais” (inciso XIII), “redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança” (inciso XXII); “aposentadoria” (inciso XXIV) e “proteção em face da automação” (inciso XXVII)?

Note-se, de início, que a Constituição preconiza a proteção dos trabalhadores urbanos e rurais, independentemente de relação de emprego. Contudo, no que confina a proteção ao trabalhador aos limites do contrato de emprego, a jurisprudência trabalhista evoluiu no sentido de dar à CLT força derogatória diante dos direitos fundamentais do artigo 7º da Carta Política, que ela não tem.

Ao refletir sobre o fenômeno da uberização, Antunes (2023) alerta para a iminência de uma “era de desantropomorfização do trabalho”, com intensiva e progressiva substituição de “contingentes de trabalho vivo” por “algoritmos, pela internet das coisas e pela inteligência artificial etc.”.

Essa vanguarda do capitalismo de plataforma paradoxalmente estaria em relativa interseção com a protoforma do capitalismo, que

[...] foi marcada pela enorme superexploração do trabalho, nos primórdios do universo fabril em Manchester, berço da Revolução Industrial, cujas jornadas de homens, de mulheres e de crianças ultrapassavam 12, 14, 16 horas por dia, além de se utilizar o putting-out system e o outsourcing, formas de externalização do trabalho frequentemente baseadas no pagamento por peça, sem falar na exploração do trabalho escravizado do negro e do indígena nas colônias da América Latina, durante a chamada acumulação primitiva (*Ibidem*, p. 523-524).

Em raciocínio análogo, Gaia (2018) afirma que o modelo Uber remonta aos primórdios do capitalismo de superexploração do trabalho, que se desenvolveu sob controles do estado de proteção social do emprego, que sob pressão de tecnologias disruptivas (Bower; Christensen, 1995), de que o modelo Uber é *benchmarking*, com a racionalização técnica de serviços e processos, logrou êxito em maximizar a mais-valia e, ao mesmo tempo, vender ao trabalhador a “ilusão” de autonomia.

Essa pesquisa de Gaia é de superlativa importância na medida em que é citada no acórdão<sup>1</sup> proferido pela 8ª Turma do TST, que está na base do paradigmático Recurso Extraordinário com Repercussão Geral nº 1446336 em trâmite no STF, cujo julgamento vai definir, de forma vinculante para todos os órgãos do Poder Judiciário, se o modelo Uber implica, ou não, relação de emprego entre a plataforma e o(a) motorista, caso que será objeto da sessão subsequente.

#### **4. Vínculo de emprego no modelo Uber à luz da jurisprudência do TST, do STJ e do STF**

Em 18 de dezembro de 2018, a Oitava Turma do Tribunal Superior do Trabalho rejeitou recurso de motorista de Uber. Naquela oportunidade, a corte concluiu que não havia “prova robusta” de subordinação jurídica entre o trabalhador e a plataforma. Além disso, considerou que o compartilhamento da receita entre as partes (75% contra 25%, respectivamente) indicava ausência de dependência econômica entre elas e apontava que “a situação se aproxima mais de um regime de parceria” (Brasil, 2019a<sup>2</sup>).

<sup>1</sup> Aresto proferido no Recurso de Revista com Agravo 100853-94.2019.5.01.0067 (Brasil, 2023).

<sup>2</sup> Confira-se a ementa do acórdão:

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 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.

Posicionamento diametralmente oposto foi adotado pela 6ª Turma do TST em julgamento iniciado em 15 de dezembro de 2021 e concluído em 6 de abril de 2022. Prevaleceu, dessa vez, o voto do relator Mauricio Godinho Delgado, no sentido de que na prestação de trabalho por motorista no modelo Uber configura-se a subordinação algorítmica, que compreende “aferições, acompanhamentos, comandos, diretrizes e avaliações concretizadas pelo computador empresarial, no denominado algoritmo digital típico de tais empresas da Tecnologia 4.0”.

Além disso, o ministro sustentou que

[...] a suposta liberdade do profissional para definir seus horários de trabalho e de folgas, para manter-se ligado, ou não, à plataforma digital, bem como o fato de o Reclamante ser detentor e mantenedor de uma ferramenta de trabalho - no caso, o automóvel utilizado para o transporte de pessoas - são circunstâncias que não têm o condão de definir o trabalho como autônomo e afastar a configuração do vínculo de emprego.

Reitere-se: a prestação de serviços ocorria diariamente, com sujeição do Autor às ordens emanadas da Reclamada por meio remoto e telemático (art. 6º, parágrafo único, da CLT); havia risco de sanção disciplinar (exclusão da plataforma) em face da falta de assiduidade na conexão à plataforma e das notas atribuídas pelos clientes/passageiros da Reclamada; inexistia liberdade ou autonomia do Reclamante para definir os preços das corridas e dos seus serviços prestados, bem como escolher os seus passageiros (ou até mesmo criar uma carteira própria de clientes); não se verificou o mínimo de domínio do trabalhador sobre a organização da atividade empresarial, que era centralizada, metodicamente, no algoritmo da empresa digital; ficou incontroversa a incidência das manifestações fiscalizatórias, regulamentares e disciplinares do poder empregatício na relação de trabalho analisada.

Enfim, o trabalho foi prestado pelo Reclamante à Reclamada, mediante remuneração, com subordinação, e de forma não eventual [, de maneira que se subsumiu aos requisitos do vínculo de emprego consignados no artigo 3º da Consolidação das Leis do Trabalho] [...] (Brasil, 2022).

Contra essa decisão, a Uber interpôs recurso de embargos, apontando divergências sobre o tema entre as turmas do TST, que será julgado pela respectiva Seção de Dissídio Individuais (SDI-1) para pacificar a questão no tribunal.

A grande maioria das decisões do TST são contrárias ao reconhecimento de vínculo empregatício entre a Uber e motoristas da plataforma, o que indica que a uniformização da jurisprudência sobre a questão no âmbito do tribunal não deve ser favorável a esses trabalhadores.

No Superior Tribunal de Justiça, que tem supremacia para solucionar controvérsias de direito federal, excluídas as relativas competências do TST e do Superior Tribunal Militar (STM), a jurisprudência também é contrária ao vínculo trabalhista entre a Uber e motoristas.

Em julgamento de conflito de competência entre a 1ª Vara do Trabalho e o Juizado Especial Cível de Poços de Caldas para processar e decidir causa ajuizada contra a Uber por motorista da plataforma, o STJ definiu que não havia relação de emprego entre as partes litigantes, de maneira que o processo deveria tramitar na justiça comum, e não na trabalhista, como se registrou na ementa do acórdão:

CONFLITO NEGATIVO DE COMPETÊNCIA. INCIDENTE MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCPC. AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER C.C. REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E MORAIS AJUIZADA POR MOTORISTA DE APLICATIVO UBER. RELAÇÃO DE TRABALHO NÃO CARACTERIZADA. *SHARING ECONOMY*. NATUREZA CÍVEL. COMPETÊNCIA DO JUÍZO ESTADUAL.

1. A competência *ratione materiae*, via de regra, é questão anterior a qualquer juízo sobre outras espécies de competência e, sendo determinada em função da natureza jurídica da pretensão, decorre diretamente do pedido e da causa de pedir deduzidos em juízo.

2. Os fundamentos de fato e de direito da causa não dizem respeito a eventual relação de emprego havida entre as partes, tampouco veiculam a pretensão de recebimento de verbas de natureza trabalhista. A pretensão decorre do contrato firmado com empresa detentora de aplicativo de celular, de cunho eminentemente civil.

**3. As ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada (*sharing economy*), em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos geridos por empresas de tecnologia. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma.**

4. Compete a Justiça Comum Estadual julgar ação de obrigação de fazer c.c. reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo pretendendo a reativação de sua conta UBER para que possa voltar a usar o aplicativo e realizar seus serviços.

5. Conflito conhecido para declarar competente a Justiça Estadual (Brasil, 2019b, grifos nossos).

Por fim, passe ao exame do caso mais emblemático, que culminou com o Recurso Extraordinário nº 1446336 (Brasil, 2024e) em trâmite perante o STF e que tende a uniformizar a jurisprudência brasileira acerca da configuração, ou não, de relação de emprego entre motoristas de aplicativos e as respectivas plataformas.

Em 6 de agosto de 2019, a motorista V. P. C.<sup>3</sup> ajuizou reclamação<sup>4</sup> distribuída à 67ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro contra a Uber com pedido de reconhecimento judicial de vínculo de empregado com a plataforma e pagamento de verbas decorrentes e de honorários advocatícios. O valor atribuído pela reclamante à causa foi de R\$ 55.703,79 (cinquenta e cinco mil e setecentos e três reais e setenta e nove centavos), sendo que a maior parcela, de R\$ 21.844,68 (vinte e um mil e oitocentos e quarenta e quatro reais e sessenta e oito centavos), correspondia a supostas horas extras realizadas durante a prestação laboral, que teria se consumado de 1º de dezembro de 2018 a 30 de maio de 2019, sempre de 8h às 22h, “inclusive em todos os feriados municipais, estaduais e federais, sempre com 2 horas de intervalo intrajornada”.

A Uber contestou a ação com o argumento de que “explora plataforma tecnológica que permite a usuários de aplicativos (‘usuário(s)’) solicitar, junto a motoristas independentes (‘motoristas parceiros’), transporte individual privado” e que “Tanto usuários como motoristas têm um cadastro no aplicativo e aceitam as condições de uso previstas no aplicativo (‘Termos de Uso’)

Na sentença proferida em 27 de novembro de 2019, constou que, na audiência de instrução do processo, a motorista afirmou que, na controvertida relação de trabalho não havia fiscalização quanto a horários, rotas, tempo mínimo de trabalho “ou qualquer outro tipo de ordem”, mas apenas “orientações quanto a modos de conduta adequados, gentis, educados e a limpeza do veículo”, que, para o juízo do caso, são “aplicáveis a todos que pretendem se relacionar no mundo do trabalho”. O magistrado também ressaltou que a remuneração da trabalhadora, que girava em torno de 75% a 80% das receitas da corrida, seria incompatível com a relação de emprego. Com esses fundamentos, a reclamação foi julgada improcedente.

A motorista apresentou recurso ao Tribunal Regional do Trabalho da Primeira Região (TRT1) em 11 de dezembro de 2019, insistindo no pedido de reconhecimento de vínculo de emprego com a Uber.

<sup>3</sup> Dados pessoais da reclamante e documentos relativos ao processo serão omitidos em razão de sigilo legal.

<sup>4</sup> Processo 0100853-94.2019.5.01.0067.



Em contrarrazões ao recurso, a Uber afirmou que entre as partes existia mera “relação comercial”, já que a “motorista parceira” seria sua “cliente” e figuraria como contratante de sua plataforma. Para reformar a argumentação, apresentou o seguinte esquema:



Figura 1: Modelo Uber esquematizado pela própria empresa. Fonte: Contrarrazões ao Recurso Ordinário no Processo Trabalhistas nº 0100853-94.2019.5.01.0067.

Em 11 de março de 2020, autuou-se no processo um termo de proposta de acordo firmado pelas partes, em que a motorista concordava em receber da Uber o valor de R\$ 9.000,00 (nove mil reais) para desistir de seu recurso e da pretensão de reconhecimento de vínculo empregatício com a plataforma.

Em audiência aos 15 de junho de 2020, a relatora do recurso, desembargadora trabalhista Carina Rodrigues Bicalho, negou-se a homologar a proposta de acordo. Aduziu que o reconhecimento da relação de emprego no processo era “imprescindível”.

A empresa aumentou o valor da proposta de acordo para R\$ 12.000,00 (doze mil reais) em 1º de julho de 2020. No mesmo dia, apresentou exceção de incompetência contra a relatora do recurso, por entender que seu comportamento na sobredita audiência, “aconselhando” a reclamante a rejeitar o acordo e a persistir com o recurso, denotava imparcialidade.

A exceção foi rejeitada nos termos do seguinte dispositivo:

ACORDAM os DESEMBARGADORES que compõem o ÓRGÃO ESPECIAL DO TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA PRIMEIRA REGIÃO, por maioria, afastar o Segredo de Justiça, vencido o Desembargador Relator, e, por unanimidade, rejeitar a exceção de suspeição e determinar o seu arquivamento, para o regular prosseguimento do feito, nos termos do voto do Desembargador Relator. Impedido o Desembargador Alexandre Teixeira de Freitas Bastos Cunha.

Por fim, o recurso ordinário da reclamante foi provido em 21 de julho de 2021 com a seguinte fundamentação:

[...] resta claro nos autos que o que a Uber faz é codificar o comportamento dos motoristas, por meio da programação do seu algoritmo, no qual insere suas estratégias de gestão, sendo que referida programação fica armazenada em seu código-fonte. Em outros termos, realiza, portanto, controle, fiscalização e comando por programação neo-fordista.

Dessa maneira, observadas as peculiaridades do caso em análise, evidenciando que a prestação de serviços se operou com pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e sob subordinação, impõe-se o reconhecimento do vínculo de emprego [...].

Na certidão de julgamento, constou o seguinte:

CERTIFICO que, em sessão telepresencial realizada nesta data, sob a Presidência do(a) Desembargador Federal do Trabalho Rogerio Lucas Martins, com a presença do Ministério Público do Trabalho na pessoa do(a) ilustre Procurador(a) Daniela Ribeiro Mendes e das Excelentíssimas Desembargadoras Federais do Trabalho Giselle Bondim Lopes Ribeiro e Carina Rodrigues Bicalho (Relatora), decidiu a Sétima Turma proferir a seguinte decisão: por unanimidade, deixar de homologar a proposta de acordo trazida ao processo, conhecer do recurso interposto pela autora (...) e, no mérito, para reconhecer a existência de vínculo empregatício entre reclamante e reclamada, no período de 01/12/2018 a 30/05/2019, devendo a ré proceder à anotação da CTPS, no prazo de 10 dias a contar da intimação, sob pena de multa diária de R\$ 300,00, bem como para condenar a ré ao pagamento: a) do aviso prévio (30 dias), 13º salário proporcional de 2018 (01/12), 13º salário proporcional de 2019 (06/12), férias proporcionais mais 1/3 (07/12), FGTS com multa fundiária de todo o período contratual, indenização substitutiva de seguro-desemprego e multa do artigo 477, § 8º, da CLT; b) do adicional de 50% relativo às horas laboradas além da 8ª diária, e de 100% para o labor aos domingos e feriados, com os devidos reflexos, aplicando-se a Súmula 340 do C. TST, inclusive no tocante ao divisor; c) indenização por dano moral no valor de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais); e d) dos honorários sucumbenciais em favor dos advogados da parte autora no percentual de 15% sobre o valor que resultar da liquidação da sentença; bem como para excluir a condenação da autora ao pagamento dos honorários sucumbenciais em favor dos advogados da ré, tudo nos termos da fundamentação do voto da Exma. Desembargadora Relatora. Custas de R\$800,00 face ao valor ora fixado para condenação em R\$40.000,00, pela ré diante da inversão da sucumbência, ficando as partes, desde já intimadas do teor da Súmula nº 25 do C. TST [...].

Contra o acórdão do TRT1, a Uber ajuizou recurso de revista ao Tribunal Superior do Trabalho, que não foi admitido, mas o caso chegou à corte por meio de recurso de agravo, que foi julgado nos termos do seguinte dispositivo:

ACORDAM os Ministros da Oitava Turma do Tribunal Superior do Trabalho, por maioria, I - conhecer e negar provimento ao agravo de instrumento; II - conhecer do recurso de revista apenas quanto ao tema “INDENIZAÇÃO POR DANOS EXTRAPATRIMONIAIS. MERO DESCUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÕES TRABALHISTAS”, por afronta ao art. 5º, X, da Constituição Federal e, no mérito, dar-lhe provimento para excluir da condenação o pagamento de indenização por danos extrapatrimoniais. Vencido o Exmo. Ministro Alexandre Luiz Ramos.

O acórdão proferido no julgamento recebeu a seguinte ementa:

(...).

É nesse cenário que nasce a empresa ora recorrente (UBER), com sede nos EUA e braços espalhados pelo mundo, que fornece, mediante um aplicativo para smartphones, a contratação de serviço de motorista. Trata-se, na verdade, de uma TNC (Transportation Network Company), ou seja, uma companhia que, por meio de uma plataforma digital on-line, conecta passageiros a motoristas ditos “parceiros”, que utilizam seus automóveis particulares para o transporte contratado.

(...).

15. Soma-se a isso o fato de que jurisprudência e doutrina modernas se alinham no sentido de que a mera prestação de serviços gera presunção relativa de vínculo empregatício. Desse modo, quando o empregador admite a prestação de serviços, negando, contudo, o vínculo empregatício, atrai para si o ônus da prova de que aquela ostenta natureza jurídica diversa da trabalhista, fato impeditivo do direito vindicado. Precedentes.

16. Cabe também citar outros países como Inglaterra (case n. 2202550/2015), Suíça, França, dentre outros, e cidades como Nova York e Seattle, que também vêm reconhecendo vínculo empregatício entre os motoristas ditos parceiros da Uber enquadrando-os como empregados. A regência trabalhista das plataformas digitais já deveria ter sido objeto de apreciação pelo Parlamento. A ele cabe decidir, auscultando a sociedade como um todo, pela melhor opção para a regulação dos motoristas de aplicativos, ou seja, decretando o vínculo total de emprego; ou a concessão apenas parcial de direitos, na condição de trabalhadores economicamente dependentes, mas semiautônomos. Na falta de regulação pelo Congresso, cabe ao Poder Judiciário decidir a questão de fato, de acordo com a situação jurídica apresentada e ela, como apresentada, remete, nos termos dos artigos 2º e 3º da CLT, ao reconhecimento do vínculo empregatício, tal como vem sendo decidido no direito comparado.

17. In casu, a controvérsia foi dirimida com lastro no robusto acervo probatório dos autos, em que a Corte Regional, traçando um paralelo com o conceito de “fordismo” e apresentando ainda a subordinação em suas várias dimensões, foi enfática em asseverar que identificou na relação jurídica mantida entre a autora e a ré a presença dos elementos que caracterizam o vínculo empregatício, na forma dos arts. 2º e 3º da CLT. a) No tocante à pessoalidade, ficou evidenciado o caráter “*intuitu personae*” da relação jurídica entre as litigantes. b) Na esteira do princípio da primazia da realidade, concluiu-se pela onerosidade, sob a dimensão objetiva. Diante da conclusão de evidência de que a Uber é que estabelece o valor das corridas, bem como a porcentagem devida, de acordo com o trajeto percorrido e da maneira que lhe convier,

e concede descontos aos clientes, tudo sem a interferência do motorista parceiro, ou seja, de forma unilateral, por meio da plataforma digital, intermediando o processo, uma vez que recebe do cliente final em seu nome, retira sua comissão em percentual predefinido e repassa a ele (motorista parceiro) o que sobra, decidiu-se que, da forma como procede, efetivamente remunera seus ditos motoristas parceiros e, portanto, a autora pelos serviços prestados, pelo que manifesta a onerosidade. c) Quanto à não eventualidade, em resposta à argumentação da Uber de que não havia habitualidade na prestação de serviços, a Corte Regional declarou que “não existem dias e horários obrigatórios para a realização das atividades do Motorista Parceiro” e que “a flexibilidade de horários não é elemento, em si, descaracterizador da ‘não eventualidade’ e tampouco incompatível com a regulação da atividade pelo Direito do Trabalho”, além de registrar o labor semanal pela autora, conforme se extrai do seguinte excerto: “O número de horas trabalhadas pela autora semanalmente era acompanhado pela ré, vez que todos os dados ficam armazenados no aplicativo, assim como o número de viagens concluídas, a taxa de aceitação e de cancelamento”. Assim, reconheceu-se o caráter habitual da prestação de serviços. d) Verificou-se, finalmente, a subordinação. A Corte Regional consignou que a Uber exerce controle, por meio de programação neo-fordista e, portanto, pela presença da subordinação jurídica algorítmica. **Para tanto, adotou o conceito de “subordinação jurídica disruptiva”, desenvolvido pelo Exmo. Sr. Desembargador do TRT/17ª Região, Fausto Siqueira Gaia, em sua tese de doutorado. Como dito antes, subordinação algorítmica é, ao nosso ver, licença poética. Trabalhador, quando subordinado, é a pessoa física ou jurídica, ainda que ela se sirva do controle por meio do algoritmo, do GPS e de outros meios tecnológicos, como a internet e o smartphone. Como o mundo dá voltas e a história se repete com outros contornos, verifica-se que estamos aqui diante de situação que remete ao nascedouro do Direito do Trabalho, ou seja, da razão de ser da proteção trabalhista: a impossibilidade do trabalhador de acesso ou controle por meios produtivos.** Em outras palavras, frente à UBER, estamos diante da subordinação clássica ou subjetiva, também chamada de dependência. O trabalhador é empregado porque não tem nenhum controle sobre o preço da corrida, o percentual do repasse, a apresentação e a forma da prestação do trabalho. Até a classificação do veículo utilizado é definida pela empresa, que pode, a seu exclusivo talante, baixar, remunerar, aumentar, parcelar ou não repassar o valor destinado ao motorista pela corrida. Numa situação como essa, pouco importa se o trabalhador pode recusar corrida ou se deslogar. A recusa ou o deslogamento se refletem na pontuação e na preferência, pelo que penalizam o motorista. Diante do denso quadro fático apresentado pela Corte Regional e, considerando-se, portanto, que a ré admitiu a prestação de serviços, mas não logrou, contudo, desvencilhar-se do ônus da prova quanto à inexistência de vínculo empregatício com a autora, bem como presentes todos os requisitos do vínculo de emprego, tal como fartamente demonstrado acima, a conclusão da existência do vínculo entre a autora e a Uber não afronta os arts. 2º e 3º da CLT.

(...).

**CONCLUSÃO:** Agravo de instrumento da ré conhecido e desprovido; recurso de revista da ré conhecido e parcialmente provido (Brasil, 2023, grifos nossos).

É a este acórdão que opôs o Recurso Extraordinário (RE) com Repercussão Geral nº 1446336 em trâmite no STF, cujo julgamento vai definir, de forma vinculante para todos os órgãos do Poder Judiciário, se o modelo Uber implica, ou não, relação de emprego entre a plataforma e o(a) motorista, caso que será objeto da sessão subsequente.

O Plenário do Supremo Tribunal Federal concluiu que “A controvérsia acerca do reconhecimento de vínculo empregatício entre motorista de aplicativo de prestação de serviços de transporte e a empresa criadora e administradora de plataforma digital tem repercussão geral” (Brasil, 2024), mas o mérito do recurso ainda não foi julgado.

Na última decisão relevante no processo, o relator, Ministro Edson Fachin, convocou no último dia 24 de outubro audiência pública a se realizar no próximo dia 9 de dezembro para debater a questão.

A tendência é que o STF decida contrariamente à existência de relação de emprego entre motoristas e plataformas da tipologia da Uber, como prenunciam julgados amostrados na seguinte ementa:

Ementa: CONSTITUCIONAL. TRABALHISTA E PROCESSUAL CIVIL. RECLAMAÇÃO. OFENSA AO QUE DECIDIDO POR ESTE TRIBUNAL NA ADC 48, NA ADPF 324 E NA ADI 5.835-MC. OCORRÊNCIA. RECLAMAÇÃO JULGADA PROCEDENTE.

1. O reconhecimento de vínculo de emprego entre motorista parceiro e as plataformas de mobilidade desconsidera as conclusões do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL no julgamento da ADC 48, da ADPF 324 e da ADI 5835 MC, que permitem diversos tipos de contratos distintos da estrutura tradicional do contrato de emprego regido pela CLT. 2. Reclamação julgada procedente (Brasil, 2024a).

## 5. Considerações Finais

Nota-se que a jurisprudência no TST, no STJ e no STF convergem em sentido contrário à configuração de emprego entre plataformas de uberização e respectivos motoristas, o que pode ser sacramentado a partir do julgamento do RE1446336.

Um dos principais fatores que pesam contra os trabalhadores de aplicativos favoráveis ao reconhecimento de vínculo trabalhista com as plataformas, além do lobby dessas empresas e de déficits na sindicalização da categoria, é a falta de regulamentação adequada da atividade, já que a CLT reflete, sobretudo, clássicas relações de trabalho do tipo industrial.

O Poder Executivo da União apresentou o Projeto de Lei Complementar nº 12 de 2024 (Brasil, 2024b), com o objetivo de fechar um pouco essa brecha. A proposta basicamente afasta o vínculo trabalhista entre plataforma e motorista, fixa a remuneração mínima em R\$ 32,10 (trinta e dois reais e dez centavos) por hora trabalhada e a jornada máxima de 12h (doze horas) diárias.

Apesar de ter sido formulada a partir de Mesa do Grupo de Trabalho dos Aplicativos, formado por representantes dos trabalhadores, das empresas e do governo (Brasil, 2024c), a proposta enfrenta fortes resistências dos próprios motoristas (Brasil, 2024d).

Faltam à legislação brasileira regulamentações que reforcem a posição do trabalhador frente ao capital, seja flexibilizando a configuração da relação de emprego, seja desdobrando, a partir da realidade, novas formas de contratação que assegurem ao trabalhador, empregado, ou não, e no que couber conforme o caso e a situação, os direitos estipulados no artigo 7º da Constituição da República.

## 6. Referências

ANTUNES, Ricardo. Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. *In: ANTUNES, R. (org.). Uberização, trabalho digital e indústria 4.0.* São Paulo: Boitempo, 2020.

\_\_\_\_\_. Uberização do trabalho e capitalismo de plataforma: uma nova era de desantropomorfização do trabalho?. *Análise Social, [S. l.]*, v. 58, n. 248, p. 512–532, 2023. DOI: 10.31447/AS00032573.2023248.04. Disponível em: <https://revistas.rcaap.pt/analisesocial/article/view/33535>. Acesso em: 2 dez. 2024.

BOWER, J. L.; CHRISTENSEN, C. M. Disruptive technologies: catching the wave. *Harvard Business Review*, v. 73, n. 1, p. 43-53, jan./fev. 1995.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.** Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Diário Oficial da União, Brasília, DF, 9 maio 1943. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/Del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del5452.htm). Acesso em: 3 dez. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017.** Altera a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, e dispõe sobre a contratação de trabalhadores temporários, a regulamentação do trabalho intermitente, o trabalho remoto, as férias, a jornada de trabalho e outras disposições. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 14 jul. 2017. Disponível em:

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm). Acesso em: 3 dez. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Agravo de Instrumento no Recurso de Revista nº 11199-47.2017.5.03.0185**. Relatora: Dora Maria da Costa. 8ª Turma. Julgamento: 18 dez. 2018. Publicação: Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho, 31 jan. 2019a. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend2.tst.jus.br/rest/documentos/f34b76c575f57cbd3ba2f8a132c57d50>. Acesso em: 2 dez. 2024.

BRASIL, Superior Tribunal de Justiça. **Conflito de Competência nº 164.544/MG**. Relator: Moura Ribeiro, Segunda Seção. Julgamento: 28 ago. 2019b, Publicação: Diário de Justiça Eletrônica, 4 set. 2019b. Disponível em: <https://www.stj.jus.br/websecstj/cgi/revista/REJ.cgi/ATC?seq=100496223&tipo=5&nreg=201900799520&SeqCgrmaSessao=&CodOrgaoJgdr=&dt=20190904&formato=PDF&salvar=falso>. Acesso em: 2 dez. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista nº 100353-02.2017.5.01.0066**. Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado. 3ª Turma. Julgamento: 11 abr. 2022. Publicação: Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho, 11 abr. 2022. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend2.tst.jus.br/rest/documentos/b4f05b716c668bb027c5cbf0913c77fc>. Acesso em: 3 dez. 2024.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Recurso de Revista com Agravo 100853-94.2019.5.01.0067**. Relator: Alexandre de Souza Agra Belmonte. 8ª Turma. Julgamento: 19 dez. 2022. Publicação: Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho, 3 fev. 2023. Disponível em: <https://consultadocumento.tst.jus.br/consultaDocumento/acordao.do?anoProcInt=2022&numProcInt=207344&dtaPublicacaoStr=03/02/2023%2007:00:00&origem=documento&nia=8028898>. Acesso em: 2 dez. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Reclamação nº 60347**. Relator: Alexandre de Moraes. Primeira Turma. Julgamento: 5 dez. 2023. Publicação: Diário da Justiça eletrônico, 19 mar. 2024a. Disponível em:

<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=778282515>. Acesso em: 3 dez. 2024.

BRASIL. **Projeto de Lei Complementar nº 12, de 2024**. Dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho. Câmara dos Deputados, 2024b. Disponível em:

[https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=2391423&filename=PLP%2012/2024](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=2391423&filename=PLP%2012/2024). Acesso em: 3 dez. 2024.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Autonomia com direitos: o Projeto de Lei Complementar (PLP) 12 de 2024**. Brasília, 2024c. Disponível em:

<https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/assuntos/pl-dos-aplicativos>. Acesso em: 3 dez. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Proposta de regulamentação do trabalho de motoristas de aplicativo causa polêmica no plenário**. Brasília, 17 abr. 2024d, Disponível em:

<https://www.camara.leg.br/noticias/1053209-proposta-de-regulamentacao-do-trabalho-de-motoristas-de-aplicativo-causa-polemica-no-plenario/>. Acesso em: 3 dez. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário com Repercussão Geral nº 1446336**. Relator: Edson Fachin, Tribunal Pleno. Julgamento: 1º mar. 2024. Publicação: Diário da Justiça eletrônico, 2 jul. 2024e. Disponível em:

<https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=778282515>. Acesso em: 3 dez. 2024.



CEBRAP. **Mobilidade urbana e logística de entregas**: um panorama sobre o trabalho de motoristas e entregadores com aplicativos. 1. ed. São Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento Cebrap, 2022. ISBN: 978-65-86362-23-7. Disponível em: <https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2023/05/Amobitec12mai2023.pdf>. Acesso em: 4 nov. 2024.

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 21. ed. São Paulo: LTR, 2024.

FELTON, Ryan. Auto industry braces for whiplash as Trump takes power: Elon Musk becomes a wild card for automakers after the Tesla CEO emerges as an ally of president-elect. **The Wall Street Journal**, Nova Iorque, 18 nov. 2024. Disponível em: <https://www.wsj.com/business/autos/trump-auto-business-car-sales-126eb40c>. Acesso em: 2 dez. 2024.

FINCATO, Denise Pires; WÜNSCH, Guilherme. Subordinação algorítmica: caminho para o direito do trabalho na encruzilhada tecnológica? **Revista do TST**. São Paulo, vol. 86, n. 6, jul/set 2020. Disponível em: [https://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/18331/2/Subordinao\\_algortmica\\_caminho\\_para\\_o\\_Direito\\_do\\_Trabalho\\_na\\_encruzilhada\\_tecnolgica.pdf](https://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/18331/2/Subordinao_algortmica_caminho_para_o_Direito_do_Trabalho_na_encruzilhada_tecnolgica.pdf). Acesso em: 3 dez. 2024.

FREUD, Sigmund. **O mal-estar da civilização**. Tradução: José Octávio de Aguiar Abreu. Rio de Janeiro: Imago, 1997 [1930], 112 p.

GAIA, Fausto Siqueira. **As novas formas de trabalho no mundo dos aplicativos**: o caso “UBER”. 2018. 360 f. Tese (Doutorado em Direito) - Programa de Estudos Pós-Graduados em Direito, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2018. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/bitstream/handle/21889/2/Fausto%20Siqueira%20Gaia.pdf>. Acesso em: 2 dez. 2024.

KAUFMANN, Dirk; MICHOLLEK, Nadine Mena. How the VW crisis is a failure of Germany's car policy. **DW**, Bonn e Berlim, 30 out. 2024. Disponível em:

<https://www.dw.com/en/volkswagen-vw-crisis-failure-of-german-car-policy-v2/a-70644183>.

Acesso em: 2 dez. 2024.

MARX, Karl. **Capital: A Critique of Political Economy**. International Publishers, NY, [n.d.]

First Published, 1999 [1894], v. III. Disponível em:

<https://www.marxists.org/archive/marx/works/1867-c1/index.htm>. Acesso em: 3 dez. 2024.

PARETO, V. **The rise and fall of the elites: an application of theoretical sociology**. New Brunswick: Transaction Books, 1991.