



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

A C Ó R D ã O
(5ª Turma) GMBM/CHS/ggm

AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI N° 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 N° 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



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo. Não bastasse a confissão do reclamante quanto à autonomia para o desempenho de suas atividades, é fato incontroverso nos autos que o reclamante aderiu aos serviços de intermediação digital prestados pela reclamada, utilizando-se de aplicativo que oferece interface entre motoristas previamente cadastrados e usuários dos serviços. Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a **75% a 80% do valor pago pelo usuário**, conforme consignado pelo e. TRT. O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego. Precedentes. **Recurso de revista conhecido e provido.**

Vistos, relatados e discutidos estes autos de Recurso

de Revista n° **TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038**, em que são Recorrentes **UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. E OUTROS** e Recorrido _____

Trata-se de agravo de instrumento interposto contra decisão que negou seguimento a recurso de revista.

Na minuta de agravo de instrumento, a parte sustenta,

em síntese, a viabilidade do seu recurso de revista.

Contraminuta apresentada.

Sem remessa dos autos ao Ministério Público do Trabalho.



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

É o relatório.

V O T O

AGRAVO DE INSTRUMENTO

I - CONHECIMENTO

Preenchidos os pressupostos recursais, **conheço** do agravo de instrumento.

**II -
MÉRITO**

NEGATIVA DE PRESTAÇÃO JURISDICIONAL

Com fundamento no artigo 282, § 2º, do CPC, deixa-se de examinar a preliminar em epígrafe.

VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA.

Cinge-se a controvérsia acerca da existência, ou não,

do vínculo empregatício entre o reclamante, no exercício da função de "motorista", e a empresa reclamada, UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

Da análise dos autos, constata-se que o e. TRT reformou

a sentença de origem por concluir pela presença dos elementos caracterizadores da relação de emprego entre as partes.

Entretanto, ao contrário da conclusão adotada pelo acórdão regional, 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.

Reconheço, nesse contexto, a **transcendência jurídica** da matéria, em razão de ainda não ter sido suficientemente enfrentada nesta Corte a hipótese específica dos autos.



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

A decisão agravada negou seguimento ao recurso de revista, sob os seguintes fundamentos:

“(…) CONTRATO INDIVIDUAL DE TRABALHO/RECONHECIMENTO DE RELAÇÃO DE EMPREGO.

Alegação(ões): - violação do(s) inciso LIV do artigo 5º; inciso LV do artigo 5º da Constituição Federal.

- divergência jurisprudencial.
- arts. 389, 447, § 2º e 489, II, do CPC; - arts. 2º, 3º, 457, 477, 832, da CLT; - arts. 5º, incisos LIV e LV, 170, IV, da Constituição Federal; - art. 92, do Código Civil.

Postula a reforma do v. Acórdão que reconheceu o vínculo de emprego, pela ausência dos elementos que configuram a relação de emprego, de acordo com o disposto no artigo 3º da CLT, quais sejam, a habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação.

Fundamenta inexistir a subordinação entre as partes, vez que poderia permanecer off line por quanto tempo desejasse, e, ainda, ligar e desligar o aplicativo quando bem entendesse, além de não haver direção, coordenação e fiscalização por parte da recorrente na prestação dos serviços, mas apenas e tão somente uma decisão de natureza comercial. Consta do v. Acórdão:

'Do vínculo de emprego

A Origem, considerando especialmente os depoimentos das partes, acolheu a tese defensiva de que entre as partes não existiu vínculo de emprego, concluindo pela ausência de pessoalidade e subordinação, contra o que se insurge o demandante, conforme as longas razões de fl. 1515/1558.

E de razão se assiste. Vejamos.

As demandadas, em apertada síntese, se opuseram à pretensão autoral argumentando não se tratarem de empresas de transporte, mas cuja atividade principal é a exploração de plataforma tecnológica, e que nessa perspectiva os motoristas atuam como parceiros, consubstanciando o que hoje se denomina economia compartilhada. Aduziram a ausência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação.

Contudo, os elementos de prova existentes nos autos não autorizam, no caso, com a devida vênia da Origem, seja alcançada tal conclusão.

No que respeita ao objetivo empresarial das demandadas, é falacioso o argumento utilizado na medida em que há controle da concretização do serviço de transporte prestado pelo motorista, dito parceiro. Se se tratasse de mera ferramenta



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
eletrônica, por certo as demandadas não sugeririam o preço do serviço de transporte a ser prestado e sobre o valor sugerido estabeleceriam o percentual a si destinado.

Também não condicionariam a permanência do motorista às avaliações feitas pelos usuários do serviço de transporte. Simplesmente colocariam a plataforma tecnológica à disposição dos interessados, sem qualquer interferência no resultado do transporte fornecido, e pelo serviço tecnológico oferecido estabeleceriam um preço/valor fixo a ser pago pelo motorista pelo tempo de utilização, por exemplo.

Na verdade, como bem observado na decisão proferida pelo MM. Juiz do Trabalho, Dr. Eduardo Rockenbach Pires, nos autos do processo n.º 1001492-33-2016-5-02-0013: 'A ré oferece no mercado um produto principal: o transporte de passageiros. O aplicativo é um instrumento, um acessório ao bom funcionamento do serviço. E os consumidores do produto da ré não são os motoristas, mas sim os passageiros (...) o valor que cabe à empresa é extraído do serviço de transporte prestado ao consumidor passageiro. Logo, como o excedente do capitalista é extraído na circulação de sua mercadoria, conclui-se com segurança que a mercadoria com que a ré atua não é o aplicativo, e sim o serviço de transporte.' E a confirmação dessa conclusão também pode ser extraída da confissão das demandadas de que contratam seguro de acidentes pessoais em favor de seus usuários, ou seja, aqueles que se utilizam do transporte, o que, em última instância, revela assumirem a responsabilidade pela integridade física dos usuários (fl. 616/617).

Portanto, é patente a finalidade empresarial das demandadas: o transporte de passageiros.

Também não prospera o argumento de que a relação existente entre as demandadas e o demandante trata-se de modelo de economia compartilhada. *Esta, na sua essência, representa a prática de divisão do uso de serviços e produtos, numa espécie de consumo colaborativo, mas numa perspectiva horizontal, propiciada, em regra, pelas tecnologias digitais. Assim, no campo da mobilidade urbana, tal prática pode ser identificada nas práticas de carona compartilhada, na qual os usuários, valendo-se de plataformas tecnológicas, compartilham o transporte. E a propósito dessa prática, os especialistas não reconhecem na atividade desenvolvida pelas demandadas a existência efetiva de compartilhamento, observando que, na realidade, tais empresas lucram sem nada compartilhar, o que inclusive deu ensejo à criação do termo *ridewashing* (revestir de*



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

outro significado) o compartilhamento ou a carona no transporte.

(...)

Nesse contexto, não é possível também acolher a alegação das demandadas de que o sistema por ela gerenciado se trata de modelo de economia compartilhada.

Resta, assim, examinar a natureza da relação existente entre as demandadas e o demandante, no caso dos autos.

As demandadas, como já mencionado anteriormente, negam a existência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação. Contudo, os elementos de prova existentes nos autos sinalizam em direção diversa.

A habitualidade está amplamente comprovada pelos documentos juntados às fl. 230/372, pelo demandante, a indicar que, no período de 14/07/2015 a 14/06/2016, o trabalho de motorista foi realizado de modo habitual.

A onerosidade, do mesmo modo, é inequívoca, pois pela realização do serviço de transporte era o demandante remunerado, pouco importando que o seu ganho não fosse custeado diretamente pelas empresas demandadas. A melhor doutrina e a jurisprudência predominante dos tribunais trabalhistas há muito já reconhecem que a remuneração do empregado pode ser paga por terceiros. A propósito, vale citar a lição do saudoso Magistrado, Dr. Aluysio Sampaio, na página 118 da obra 'Contrato Individual do Trabalho em sua vigência' (Editora dos Tribunais - 1982), de acordo com a qual: 'Salário ou remuneração é, pois, a contraprestação devida pelo empregador - seja diretamente paga por ele ou por terceiros, como a gorjeta.

À primeira vista, dada a compreensão corrente do instituto, a afirmativa poderá causar estranheza. Mas, desde que aceita a sinonímia entre salário e remuneração, espancam-se quaisquer dúvidas. Dir-se-á que aquilo pago por terceiros não pode constituir obrigação do empregador. Ledo engano: o que o empregador proporciona ao empregado não é estritamente a paga pelos serviços prestados, mas a oportunidade de ganho. Sabe-se, por exemplo, que são comuns os casos de garçons que pouco percebem diretamente do empregador, mas ganham quantias expressivas a título de gorjetas. Em certos casos, os garçons não se importam com o valor do salário pago diretamente pelo empregador, pois a parte substancial de seu ganho resulta das gorjetas pagas por terceiros.

A prestação essencial devida pelo empregador ao empregado não é estritamente a remuneração direta, em espécie ou utilidades, mas a efetiva oportunidade de ganhos.' Na espécie,



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

os mesmos documentos antes citados revelam que as demandadas concentravam em seu poder, em regra, os valores pagos pelos usuários, realizando posteriormente o repasse ao demandante.

Cumpra assentar também que o fato de ser reservado ao motorista o equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário não pode caracterizar, no caso, a existência de parceria, pois conforme indicado no depoimento pessoal do demandante (fl. 1101/1102), sem contraprova das empresas, ele arcava com as seguintes despesas: aluguel do veículo, despesas com sua manutenção, combustível, telefone celular e provedor da internet. O que, convenhamos, somam despesas elevadas, especialmente se considerarmos em comparação ao exemplo citado, em decisão judicial invocada pelas demandadas, das manicures em relação aos salões de beleza. Aqui, as despesas da manicure são mínimas e, portanto, o fato de receberem percentuais superiores a 50% pode mesmo configurar a uma relação de parceria.

A personalidade, por seu turno, é inequívoca e confessada pelas demandadas. **Argumentam que um mesmo veículo pode ser utilizado por vários motoristas, o que, a seu juízo, descaracterizaria a personalidade.**

Entretanto, admitem e confessam que o motorista deve ser sempre cadastrado, do que resulta conclusão em sentido diametralmente contrário, ou seja, o que importa é quem está conduzindo o veículo.

Por fim, resta examinar a alegação de ausência de subordinação. **Aduziram as demandadas que o motorista possui total autonomia na execução do trabalho, pode exercer uma segunda atividade profissional, não é submetido a regra de condutas, pode recusar viagens e também pode conceder desconto aos usuários.**

Contudo, mais uma vez, verifico que os elementos de prova existentes nos autos não refletem essa realidade.

Quanto à existência de total autonomia do motorista, o próprio depoimento da preposta ouvida em Juízo à fl. 1102, **revela que o valor a ser cobrado pelo usuário é 'sugerido' pelas empresas e que o motorista pode dar desconto a ele.** Entretanto, no caso de concessão de desconto pelo motorista, o valor destinado às empresas permanecerá calculado sobre aquele por elas sugerido. De acordo com a preposta '...o valor das viagens é sugerido pela UBER: tempo x distância; que o percentual da taxa da uber varia de 20% a 25%, de acordo com a categoria; que o percentual recebido não inclui o desconto ofertado pelo motorista ao cliente...'. Portanto, não se pode cogitar de plena



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
autonomia na medida de que a taxa de serviços não pode ser alterada.

Do mesmo modo, a afirmação de que o motorista pode ficar ilimitadamente off-line e recusar solicitações de modo ilimitado também não condiz com a necessidade empresarial e com a realidade vivenciada na relação empresa/motorista/usuário. Fosse verdadeira tal afirmação, o próprio empreendimento estaria fadado ao insucesso, pois as empresas correriam o risco evidente de, em relação a determinados locais e horários, não dispor de um único motorista para atender o usuário.

Ademais, as empresas se valem de mecanismos indiretos para obter o seu intento de disponibilidade máxima do motorista às necessidades dos usuários por elas atendidos. De acordo com o depoimento do demandante, sem contraprova das demandadas '...o depoente recebia incentivo se atingisse o número de 45 clientes por semana; que se não atingisse não recebia apenas o incentivo; que podia deixar o telefone off line; (...) que podia cancelar corrida, porém recebia informação de que a taxa de cancelamento estava alta e que poderia ser cortado; que existia um limite de cancelamento, mas não sabe informar qual era esse limite...' (fl.1101).

Também não aproveita às demandadas o argumento de que o motorista é livre para exercer uma segunda atividade profissional, pois a exclusividade não figura como requisito da relação de emprego.

Por fim, a alegação de que as empresas não impõem aos motoristas regras de conduta tampouco restou comprovada. Há confissão das demandadas de que as avaliações dos usuários são decisivas para a manutenção do cadastro do motorista. Aliás, a preposta, ouvida em audiência, admitiu que o demandante foi desligado exatamente por ter avaliação abaixo da média.

'...que acredita que o reclamante foi desligado por conta da sua avaliação abaixo da média' (fl. 1012).

É preciso registrar, nesse passo, que a relação existente entre as demandadas e os motoristas que lhes servem **não se caracteriza pelo modelo clássico de subordinação e de que, assim, a depender do caso concreto sob exame, poderá não haver a configuração do vínculo de emprego, especialmente nos casos em que a prestação de serviços se revelar efetivamente eventual.**

Por isso, o exame das demandas judiciais que envolvem os novos modelos de organização do trabalho deve se dar à luz das novas concepções do chamado trabalho subordinado ou parasubordinado, especialmente considerando o avanço da



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
*tecnologia. Aliás, a alteração introduzida pela Lei 12. 551/2011 no art. 6.º da CLT, é expressiva na direção ora apontada. De acordo com o parágrafo único 'Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalhado alheio.' (...) **Em consequência, considerando as peculiaridades do caso dos autos, acolho o inconformismo do demandante para reconhecer o vínculo de emprego entre as partes no período indicado na inicial, qual seja, de 14/07/2015 a 14/06/2016, nos exatos termos do pedido (fl. 41).***

Tendo em vista que no documento de fl. 45/52 (termos e condições do contrato) consta a UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., defino sua responsabilidade pelo registro na CTPS do demandante, na qual deverão ser anotadas as datas de admissão e dispensa, a função de motorista, bem como a média salarial a ser definida em execução, considerando os documentos existentes nos autos. O registro deverá ser efetuado em 8 (oito) dias, após o trânsito em julgado da decisão, a contar da intimação da empresa da juntada do documento aos autos pelo demandante, sob pena de multa diária de R\$ 100,00, até o limite de R\$ 5.000,00, nos termos do art. 536, § 1.º, do CPC.

(....)

A ementa colacionada como divergente se apresenta para destacar as diferenças fáticas extraídas do acervo probatório de um e outro processo, para desvendar o que há em um, sem que exista no outro e, assim, para referenciar cenários instrutórios que divergem pela própria dinâmica pela qual se desenvolveram. Ao tratar da subordinação, por exemplo, as recorrentes propõem a confrontação das 'alegações que têm respaldo nas declarações do próprio autor' (refere-se ao autor do julgado apontado paradigmático, e não ao deste feito) com as declarações da preposta neste processo (confira-se à pág. 39 do apelo). Ou seja, as recorrentes não oferecem tese de confrontação, mas contraposição de cenários fáticos e instrutórios de diversas realidades processuais. Nos dois processos (este e o julgado apontado como divergente) considera-se indispensável a subordinação, o que pode, naturalmente, se revelar diferente, conforme sejam os cenários probatórios de uma e outra realidade instrutória.

Enganam-se, pois, as recorrentes, ao afirmarem, no item 104 do recurso, que haveria 'divergência de interpretação no que diz respeito aos



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

elementos que configuram a existência da subordinação na relação mantida entre as partes', porque não se pode medir a divergência de análise de um acervo probatório de um processo com o acervo probatório de outro processo, para desse confronto se concluir que (a) não se discutem fatos e que (b) estaria configurada a divergência para aceitação da revista. Não, em absoluto.

Por mais de uma vez o apelo adjetiva o julgado recorrido como 'decisão ideológica' (v. item 101, 105, 136 do recurso), até com um ar de pouca reverência pela obra judiciária que não calharia em debates elevados, para afirmar que a decisão supostamente 'deixou de analisar corretamente a existência dos requisitos necessários para o reconhecimento do vínculo de emprego' (v. item 105 do apelo), o que remete o debate para a reanálise do acervo probatório, com óbice na Súmula 126 do TST.

A ementa colacionada, oriunda do TRT-3ª Região, também não permite o confronto de teses jurídicas. Na tabela confrontada na pág. 43/44 do apelo, por exemplo, as recorrentes cotejam a análise do acórdão recorrido, em que se destaca que as recorrentes fixavam os preços do transporte com a cláusula do estatuto social da empresa, afirmando-a 'empresa de tecnologia, não relacionada ao setor de transportes' (v. item 108 do apelo), deixando sem resposta o fundamento do acórdão recorrido que afirma terem as recorrentes definido o preço do transporte. Não se explica, nesse suposto confronto de teses, como uma (suposta) empresa de 'tecnologia' poderia definir preços de transporte urbano...

Não só o apelo deixa de implementar o pressuposto para aceitação do recurso, como ainda desvenda a impossibilidade de serem conciliadas as ideias de 'empresa de tecnologia' com a figura do 'motorista parceiro' (v. item 118 do apelo), como se fossem existentes 'parcerias' tão distantes. A decisão recorrida coloca o motorista do veículo de transporte como elemento essencial à atividade especulativa da empresa, pelo objeto que ela gere e pelo qual fixa os preços, segundo o v. acórdão.

Isso faz evidenciar quão inespecíficos e inservíveis são aqueles acórdãos trazidos à colação, pela clara impossibilidade de comparação dos acervos probatórios, e não pela comparação dos conceitos jurídicos inerentes às figura-tipo envolvidas.

Mesmo nesse acórdão do TRT-3ª Região, trazido à colação, as recorrentes propõem que se confronte, como suposta evidência do dissenso



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
jurisprudencial, 'o depoimento da preposta ouvida em Juízo à fl. 1102' (fragmento deste processo) com o que 'restou cabalmente comprovada nos autos a inexistência de subordinação' (fragmento do acervo probatório de outro processo), o que, evidentemente, não cumpre o requisito do dissenso de teses.

Para evidenciar, ainda mais, o não atendimento do pressuposto intrínseco do apelo, fixe-se no quadro da pág. 47 do apelo. Ali as recorrentes propõem o confronto da percuciente análise jurídica do acórdão recorrido, sobre o tempo de permanência 'off line' do empregado, com o teor do depoimento da testemunha prestada no outro processo tido paradigmático. O acórdão recorrido demonstra a inverossimilhança de que uma empresa possa funcionar com empregados que permaneçam ilimitadamente off line, com o direito de recusas eternas, com o que teria resultado da prova testemunhal do outro processo.

Sobre a habitualidade, o apelo destaca, no quadro da pág. 49 do apelo, o mesmo trecho que destacou no outro quadro sobre a subordinação (pág. 47 do apelo) e, no item 120, sustenta que 'não há exigência por parte da 1ª recorrente de uso habitual da plataforma'. Isso remete, evidentemente, à reanálise do acervo probatório, com novo óbice da Súmula 126 do TST.

Embora afirmem as recorrentes que o apelo não pretende a reanálise da prova (v. item 127 do apelo), ficou claro que as questões suscitadas pelas ementas colacionadas não representam a diversidade de teses jurídicas, mas a diversidade de análise dos fatos pela realidade circunstancial de cada acervo probatório, variável de processo a processo, impossibilitando que se possa assumir neste processo o que representou fato afirmado nos julgados paradigmáticos.

Além disso, no item 128 do apelo, as recorrentes reafirmam que 'o v. acórdão regional concluiu de forma equivocada que a finalidade empresarial da 1ª recorrente consiste no transporte de passageiros', a revelar, claramente, a discussão sobre o acervo probatório, que remeteria o julgador à inevitável releitura da prova, como pressuposto necessário à se aportar em conclusão diversa da declinada.

Isso é reafirmado no item 129 do apelo. No item 130 o apelo remete a instância julgadora à leitura do 'termo assinado', ou seja, à prova documental, para se concluir, no item 133, que o trabalhador é quem remunera a empresa, e não o contrário, como se a tese fixada pelo preço da viagem tivesse sido



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
estabelecida pelo motorista, e não o inverso. A ideia de que a 1ª recorrente teria o motorista como seu 'parceiro' no negócio (tese recursal: 'motorista parceiro'; v. item 118) acaba, ao final, sendo desdita no próprio recurso, desabilitando a tese do apelo, ao se afirmar que 'o simples fato de a 1ª recorrente optar por não manter o cadastro de motoristas mal avaliados pelos usuários em sua plataforma, não denota a existência de subordinação (...), pois não há direção, coordenação e fiscalização, mas apenas e tão somente uma decisão de natureza comercial'. As alegações recursais são contraditórias entre si, por afirmarem relação de 'parceria', que se transpõe para 'comercial', que se explica pela unilateralidade de exclusão do inicialmente dito 'parceiro', a que tudo isso se opõe à afirmação de que a empresa seria remunerada pelo motorista (item 133 do apelo), e não ao contrário.

DENEGO seguimento ao recurso de revista.”

Na minuta de agravo, a parte agravante argumenta com o prosseguimento do seu recurso de revista, por violação dos arts. 5º, LIV e LV, 170, caput e IV, da Constituição, 389 e 447, § 2º, 489, II, do CPC e art. 3º da CLT. Traz arestos para confronto de teses.

Sustenta, em síntese, que é fato incontroverso que o agravado, ao contratar os serviços de intermediação digital da 1ª Agravante, concordou com os termos e condições relacionadas aos referidos serviços e que a relação mantida entre a 1ª Agravante e todos os motoristas parceiros é uniforme.

Alega que *"restou demonstrado no acórdão paradigma que o motorista pode ficar „off-line“ o tempo que desejasse, sem sofrer penalidades. Além disso, que o motorista tem liberdade de cumprir a sua própria rotina de trabalho, definindo os horários e os dias em que prestaria serviços, sem fiscalização ou qualquer ingerência por parte das Agravantes"*.

Defende que houve confissão do autor quanto à possibilidade de ficar off-line, que a mera sugestão de preço pela Uber não gera subordinação e que avaliação dos serviços pelos usuários visa a preservação da coletividade, vez que o bom padrão de serviços



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
é fundamental para o sucesso de uma plataforma eletrônica, gerando confiabilidade, qualidade e consumo.

Merece reforma a decisão agravada.

Destaco, de início, que a parte cuidou de indicar, no

recurso de revista, os trechos da decisão recorrida que consubstanciam o prequestionamento da controvérsia objeto da insurgência, atendendo ao disposto no art. 896, § 1º-A, I, da CLT (fls. 1789/1791 - 1797/1798 - 1801/1802).

Pois bem.

O e. TRT consignou, quanto ao tema:

“Do vínculo de emprego

A Origem, considerando especialmente os depoimentos das partes, acolheu a tese defensiva de que entre as partes não existiu vínculo de emprego, concluindo pela ausência de pessoalidade e subordinação, contra o que se insurge o demandante, conforme as longas razões de fl. 1515/1558.

E de razão se assiste. Vejamos.

As demandadas, em apertada síntese, se opuseram à pretensão autoral argumentando não se tratarem de empresas de transporte, mas cuja atividade principal é a exploração de plataforma tecnológica, e que nessa perspectiva os motoristas atuam como parceiros, consubstanciando o que hoje se denomina economia compartilhada. Aduziram a ausência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação.

Contudo, os elementos de prova existentes nos autos não autorizam, no caso, com a devida vênia da Origem, seja alcançada tal conclusão.

No que respeita ao objetivo empresarial das demandadas, é falacioso o argumento utilizado na medida em que há controle da concretização do serviço de transporte prestado pelo motorista, dito parceiro. Se se tratasse de mera ferramenta eletrônica, por certo as demandadas não sugeririam o preço do serviço de transporte a ser prestado e sobre o valor sugerido estabeleceriam o percentual a si destinado. Também não condicionariam a permanência do motorista às avaliações feitas pelos usuários do serviço de transporte. Simplesmente colocariam a plataforma tecnológica à disposição dos interessados, sem qualquer interferência no resultado do transporte fornecido, e pelo



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
serviço tecnológico oferecido estabeleceriam um preço/valor fixo a ser pago pelo motorista pelo tempo de utilização, por exemplo.

Na verdade, como bem observado na decisão proferida pelo MM. Juiz do Trabalho, Dr. Eduardo Rockenbach Pires, nos autos do processo n.º 1001492-33-2016-5-02-0013: "*A ré um acessório ao bom funcionamento do serviço. E os consumidores do produto da ré não são os motoristas, mas sim os passageiros (...) o valor que cabe à empresa é extraído do serviço de transporte prestado ao consumidor passageiro. Logo, como o excedente do capitalista é extraído na circulação de sua mercadoria, conclui-se com segurança que a mercadoria com que a ré atua não é o aplicativo, e sim o serviço de transporte.*"

E a confirmação dessa conclusão também pode ser extraída da confissão das demandadas de que contratam seguro de acidentes pessoais em favor de seus usuários, ou seja, aqueles que se utilizam do transporte, o que, em última instância, revela assumirem a responsabilidade pela integridade física dos usuários (fl. 616/617).

Portanto, é patente a finalidade empresarial das demandadas: o transporte de passageiros.

Também não prospera o argumento de que a relação existente entre as demandadas e o demandante trata-se de modelo de economia compartilhada. Esta, na sua essência, representa a prática de divisão do uso de serviços e produtos, numa espécie de consumo colaborativo, mas numa perspectiva horizontal, propiciada, em regra, pelas tecnologias digitais. Assim, no campo da mobilidade urbana, tal prática pode ser identificada nas práticas de carona compartilhada, na qual os usuários, valendo-se de plataformas tecnológicas, compartilham o transporte. E a propósito dessa prática, os especialistas não reconhecem na atividade desenvolvida pelas demandadas a existência efetiva de compartilhamento, observando que, na realidade, tais empresas lucram sem nada compartilhar, o que inclusive deu ensejo à criação do termo *ridewashing* (revestir de outro significado) o compartilhamento ou a carona no transporte.

Exemplo genuíno dessa prática é a Oficina da Mesa, em São Paulo, que, com a instalação de uma cozinha industrial, possibilita o atendimento de empreendedores individuais no ramo de fornecimento de alimentos que antes, em regra, confeccionavam as refeições ou os alimentos comercializados nas dependências das cozinhas de suas residências. Pela



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
utilização da cozinha industrial pagam um aluguel por hora independentemente do produto comercializado, não havendo, ainda, nenhuma ingerência do "dono" da cozinha industrial sobre o valor a ser cobrado pelo serviço prestado.

Nesse contexto, não é possível também acolher a alegação das demandadas de que o sistema por ela gerenciado se trata de modelo de economia compartilhada.

Resta, assim, examinar a natureza da relação existente entre as demandadas e o demandante, no caso dos autos.

As demandadas, como já mencionado anteriormente, negam a existência de habitualidade, onerosidade, pessoalidade e subordinação. Contudo, os elementos de prova existentes nos autos sinalizam em direção diversa.

A habitualidade está amplamente comprovada pelos documentos juntados às fl. 230/372, pelo demandante, a indicar que, no período de 14/07/2015 a 14/06/2016, o trabalho de motorista foi realizado de modo habitual.

A onerosidade, do mesmo modo, é inequívoca, pois pela realização do serviço de transporte era o demandante remunerado, pouco importando que o seu ganho não fosse custeado diretamente pelas empresas demandadas. A melhor doutrina e a jurisprudência predominante dos tribunais trabalhistas há muito já reconhecem que a remuneração do empregado pode ser paga por terceiros. A propósito, vale citar a lição do saudoso Magistrado, Dr. Aluysio Sampaio, na página 118 da obra "Contrato Individual do Trabalho em sua vigência" (Editora dos Tribunais - 1982), de acordo com a qual:

"Salário ou remuneração é, pois, a contraprestação devida pelo empregador - seja diretamente paga por ele ou por terceiros, como a gorjeta.

À primeira vista, dada a compreensão corrente do instituto, a afirmativa poderá causar estranheza. Mas, desde que aceita a sinonímia entre salário e remuneração, espancam-se quaisquer dúvidas. Dir-se-á que aquilo pago por terceiros não pode constituir obrigação do empregador. Ledo engano: o que o empregador proporciona ao empregado não é estritamente a paga pelos serviços prestados, mas a oportunidade de ganho. Sabe-se, por exemplo, que são comuns os casos de garçons que pouco percebem diretamente do empregador, mas ganham quantias expressivas a título de gorjetas. Em certos casos, os



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

garçons não se importam com o valor do salário pago diretamente pelo empregador, pois a parte substancial de seu ganho resulta das gorjetas pagas por terceiros.

A prestação essencial devida pelo empregador ao empregado não é estritamente a remuneração direta, em espécie ou utilidades, mas a efetiva oportunidade de ganhos."

Na espécie, os mesmos documentos antes citados revelam que as demandadas concentravam em seu poder, em regra, os valores pagos pelos usuários, realizando posteriormente o repasse ao demandante.

Cumpram assentar também que o fato de ser reservado ao motorista o equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário não pode caracterizar, no caso, a existência de parceria, pois conforme indicado no depoimento pessoal do demandante (fl. 1101/1102), sem contraprova das empresas, ele arcava com as seguintes despesas: aluguel do veículo, despesas com sua manutenção, combustível, telefone celular e provedor da internet. O que, convenhamos, somam despesas elevadas, especialmente se considerarmos em comparação ao exemplo citado, em decisão judicial invocada pelas demandadas, das manicures em relação aos salões de beleza. Aqui, as despesas da manicure são mínimas e, portanto, o fato de receberem percentuais superiores a 50% pode mesmo configurar a uma relação de parceria.

A pessoalidade, por seu turno, é inequívoca e confessada pelas demandadas. **Argumentam que um mesmo veículo pode ser utilizado por vários motoristas, o que, a seu juízo, descaracterizaria a pessoalidade.** Entretanto, admitem e confessam que o motorista deve ser sempre cadastrado, do que resulta conclusão em sentido diametralmente contrário, ou seja, o que importa é quem está conduzindo o veículo.

Por fim, resta examinar a alegação de ausência de subordinação.

Aduziram as demandadas que o motorista possui total autonomia na execução do trabalho, pode exercer uma segunda atividade profissional, não é submetido a regra de condutas, pode recusar viagens e também pode conceder desconto aos usuários.

Contudo, mais uma vez, verifico que os elementos de prova existentes nos autos não refletem essa realidade.

Quanto à existência de total autonomia do motorista, o próprio depoimento da preposta ouvida em Juízo à fl. 1102, revela que o valor a ser cobrado pelo usuário é "sugerido" pelas empresas e que o motorista pode dar



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
desconto a ele. Entretanto, no caso de concessão de desconto pelo motorista, o valor destinado às empresas permanecerá calculado sobre aquele por elas sugerido. De acordo com a preposta "*...o valor das viagens é sugerido pela UBER: tempo x distância; que o percentual da taxa da uber varia de 20% a 25%, de acordo com a categoria; que o percentual recebido não inclui o desconto ofertado pelo motorista ao cliente...*". Portanto, não se pode cogitar de plena autonomia na medida de que a taxa de serviços não pode ser alterada.

Do mesmo modo, a afirmação de que o motorista pode ficar ilimitadamente off-line e recusar solicitações de modo ilimitado também não condiz com a necessidade empresarial e com a realidade vivenciada na relação empresa/motorista/usuário. Fosse verdadeira tal afirmação, o próprio empreendimento estaria fadado ao insucesso, pois as empresas correriam o risco evidente de, em relação a determinados locais e horários, não dispor de um único motorista para atender o usuário.

Ademais, as empresas se valem de mecanismos indiretos para obter o seu intento de disponibilidade máxima do motorista às necessidades dos usuários por elas atendidos. De acordo com o depoimento do demandante, sem contraprova das demandadas

*"...o depoente recebia incentivo se atingisse o número de 45 clientes por semana; que se não atingisse não recebia apenas o incentivo; **que podia deixar o telefone off line; (...) que podia cancelar corrida**, porém recebia informação de que a taxa de cancelamento estava alta e que poderia ser cortado; que existia um limite de cancelamento, mas não sabe informar qual era esse limite..."* (fl.1101).

Também não aproveita às demandadas o argumento de que o motorista é livre para exercer uma segunda atividade profissional, pois a exclusividade não figura como requisito da relação de emprego.

Por fim, a alegação de que as empresas não impõem aos motoristas regras de conduta tampouco restou comprovada. **Há confissão das demandadas de que as avaliações dos usuários são decisivas para a manutenção do cadastro do motorista.** Aliás, a preposta, ouvida em audiência, admitiu que o demandante foi desligado exatamente por ter avaliação abaixo da média.

"...que acredita que o reclamante foi desligado por conta da sua avaliação abaixo da média" (fl. 1012).



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

É preciso registrar, nesse passo, que a relação existente entre as demandadas e os motoristas que lhes servem não se caracteriza pelo modelo clássico de subordinação e de que, assim, a depender do caso concreto sob exame, poderá não haver a configuração do vínculo de emprego, especialmente nos casos em que a prestação de serviços se revelar efetivamente eventual.

Por isso, o exame das demandas judiciais que envolvem os novos modelos de organização do trabalho deve se dar à luz das novas concepções do chamado trabalho subordinado ou parasubordinado, especialmente considerando o avanço da tecnologia. Aliás, a alteração introduzida pela Lei 12. 551/2011 no art. 6.º da CLT, é expressiva na direção ora apontada. De acordo com o parágrafo único "*Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalhado alheio.*" (...)

Em consequência, considerando as peculiaridades do caso dos autos, acolho o inconformismo do demandante para reconhecer o vínculo de emprego entre as partes no período indicado na inicial, qual seja, de 14/07/2015 a 14/06/2016, nos exatos termos do pedido (fl. 41).

Tendo em vista que no documento de fl. 45/52 (termos e condições do contrato) consta a UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., defino sua responsabilidade pelo registro na CTPS do demandante, na qual deverão ser anotadas as datas de admissão e dispensa, a função de motorista, bem como a média salarial a ser definida em execução, considerando os documentos existentes nos autos. O registro deverá ser efetuado em 8 (oito) dias, após o trânsito em julgado da decisão, a contar da intimação da empresa da juntada do documento aos autos pelo demandante, sob pena de multa diária de R\$ 100,00, até o limite de R\$ 5.000,00, nos termos do art. 536, § 1.º, do CPC.

Não há que se cogitar de ilegitimidade de parte das demais demandadas (UBER INTERNATIONAL HOLDING BV e UBER INTERNATIONAL BV), já que compõem um mesmo grupo econômico juntamente com a primeira demandada, UBER BRASIL TECNOLOGIA LTDA., como se observa do contrato social de fl. 537, de sorte que devem responder solidariamente pelas verbas da condenação.

Considerando que a dispensa decorreu de ato da empregadora sem indicação de justa causa, defiro o pagamento de aviso prévio indenizado (30



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
dias); décimo terceiro proporcional de 2016 (6/12) e de 2017 (6/12), férias
proporcionais (11/12), acrescidas de 1/3 e FGTS com a indenização de 40%,
tudo nos limites do pedido inicial.

(...)"

Acrescentou, em embargos de declaração:

“Tem razão a embargante somente no tocante ao erro material que ora
é corrigido nos seguintes termos: devido o pagamento do 13.º salário
proporcional de 2015 (6/12) e de 2016 (6/12).

No restante, observo que insurgência aqui demonstrada pelas partes
demandadas não permite o reconhecimento das anomalias apontadas, uma
vez que as embargantes não que é inviável tendo em vista o encerramento da
prestação jurisdicional. E, mais, com o nítido intento de viabilizar a
interposição de recurso de revista para discussão de matéria de fato.

De todo modo, cumpre mencionar que as questões suscitadas a
propósito de omissão ou contradição não dizem respeito às hipóteses de
cabimento de embargos. Não há omissão sobre nenhum dos temas invocados
nas razões e nas contrarrazões recursais e não há contradição do julgado em
si mesmo. O que as embargantes defendem, sem pejo, é a adoção de
interpretação diversa sobre as circunstâncias fáticas do caso.

Entretanto, como as embargantes afirmam dificuldade no
entendimento do julgamento nos pontos indicados, assento para a completa
intelecção do acórdão o seguinte: se o valor cobrado pelas demandadas é
fixo, não há autonomia do motorista para a realização dos supostos
descontos, sob pena de ficar privado de ganho; **a admissão da possibilidade
de ficar off line pelo demandante não caracteriza a existência de
autonomia em vista dos mecanismos indiretos utilizados pelas
demandadas para mantê-lo disponível, como a instituição de
premiações**; se o depoimento pessoal da parte faz prova em seu desfavor,
também o faz em seu favor, quando suas afirmações não são contrariadas
pelas demandadas que, admitindo a prestação de serviços, tinham o encargo
da prova; **o fato de o motorista avaliar o passageiro não descaracteriza a
existência de subordinação do primeiro às empresas demandadas, pois a
avaliação negativa do motorista pelo usuário é fator determinante de seu
desligamento, como ocorreu no caso dos autos**; a ausência de exclusividade
não é fator determinante para o afastamento do vínculo de emprego



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
independentemente do ramo de atividade; a habitualidade está comprovada pelos documentos juntados aos autos no sentido de que, no período reclamado, **o demandante prestou serviços todos os meses; a personalidade não está vinculada à escolha do motorista, mas à exigência de que somente o motorista cadastrado é que pode prestar os serviços, ainda que o cadastro seja de pessoa jurídica**; as despesas com manutenção de veículos são mesmo elevadas em comparação com aquelas despendidas por uma manicure, modelo eleito pelas demandadas para defender a existência de parceria, bastando refletir sobre o número de mãos que uma manicure pode atender com um vidro de esmalte e quantos passageiros o motorista pode conduzir com um litro de gasolina; e conforme já explicitado no acórdão o ganho do trabalhador pode sim ser pago integralmente por terceiros, sem descaracterizar o vínculo de emprego, na medida em que as demandadas é que disponibilizam a oportunidade de ganho.

Por fim, no que se refere ao prequestionamento, observo que este só se justificaria se o v. Acórdão tivesse adotado tese contrária à lei ou a súmula, o que não se evidencia nos autos. Nesse sentido, a Orientação Jurisprudencial 256, da SDI, do TST.”

Conforme fundamentação acima, o e. TRT entendeu presentes os requisitos da relação de emprego.

Destaco 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



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo.

Não bastasse a confissão do reclamante quanto à autonomia para o desempenho de suas atividades, é fato incontroverso nos autos que o reclamante aderiu aos serviços de intermediação digital prestados pela reclamada, utilizando-se de aplicativo que oferece interface entre motoristas previamente cadastrados e usuários dos serviços.

Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a **75% a 80% do valor pago pelo usuário**, conforme consignado pelo e. TRT.

O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego.

Assim já se manifestou esta Corte em exame de parcerias firmadas do âmbito dos salões de beleza, ilustrativamente:

RECURSO DE REVISTA. VÍNCULO DE EMPREGO. MANICURE.

O ganho de comissões no percentual de 60% dos serviços prestados revela-se totalmente incompatível com a relação empregatícia, ao passo que inviabiliza o ganho de lucro pela entidade que seria supostamente a empregadora, com o labor dispensado pelo prestador de serviços, apontado como suposto empregado.

Por outro lado, o simples fato de, em regra, o agendamento dos serviços ser feito pela recepcionista do salão não implica em existência de subordinação jurídica, cumprindo salientar que a autora detinha flexibilidade na organização de sua agenda, escolhendo os horários nos quais poderia trabalhar. A celebração de contrato de atividade tipo parceria é prática rotineira nesse ramo de prestação de serviços (salão de beleza), em que o proprietário do mesmo coloca à disposição dos profissionais (manicure, massagista, depiladora, cabeleireiro, entre outros), além do espaço físico, sua carteira de clientes e suas instalações com os móveis para serem por eles utilizados no desempenho de tais atividades.

Nesse contexto, não resta caracterizado o vínculo de emprego. Recurso de



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
revista conhecido e provido. (RR - 1315-96.2014.5.03.0185 Data de Julgamento: 16/12/2015, Relator Desembargador Convocado: Breno Medeiros, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 18/12/2015).

RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMADA. VÍNCULO DE EMPREGO. SALÃO DE BELEZA. CABELEIREIRA. 1. **Depreende-se do acórdão regional que as partes celebraram um contrato de parceria, mediante o qual a reclamante desempenharia a função de cabeleireira, utilizando-se, na maioria, de materiais próprios, bem como da estrutura física oferecida pela reclamada, recebendo, para tanto, um percentual de 50% a 60% sobre os serviços realizados, sendo o restante destinado à cobertura das despesas do estabelecimento comercial.** 2. Ademais, ficou evidenciado que a reclamante possuía clientes exclusivos da sua carteira e tinha certa liberdade na organização da agenda, pois, embora os atendimentos fossem marcados pela reclamada, não era punida em caso de atraso e podia bloquear sua agenda por determinados períodos, tirar férias de uma semana e trocar o dia com outro profissional prestador de serviço ao salão, ocasião em que cada trabalhador permanecia com a remuneração dos serviços prestados, bastando comunicar o fato à recepção para fins de organização das atividades. 3. Outrossim, também se infere do acórdão regional que a reclamante não recebia ordens da proprietária do salão e que o crachá era utilizado apenas para identificação dos trabalhadores para uso dos sanitários e outras dependências do shopping onde se situava o estabelecimento. 4. **O recebimento de comissões no percentual de 50% a 60% dos serviços prestados é totalmente incompatível com a relação de emprego,** pois inviabiliza o alcance de lucro pelo suposto empregador, com o labor dispensado pelo prestador de serviços, apontado como hipotético empregado. 5. Por outro lado, o simples fato de o agendamento dos serviços ser realizado pela recepcionista do salão não implica em existência de subordinação jurídica, valendo ressaltar que a reclamante tinha certa flexibilidade na organização de sua agenda, consoante supramencionado, sendo certo, ainda, que, embora não tivesse total autonomia em relação ao seu horário de trabalho, não se pode olvidar de que alguns clientes eram do salão, de modo que a sua jornada de trabalho estava atrelada ao horário de funcionamento do estabelecimento. 6. Nos termos do entendimento adotado por esta Oitava Turma ao analisar situação semelhante



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
no julgamento do processo n° TST-RR-1315-96.2014.5.03.0185, "*A celebração de contrato de atividade tipo parceria é prática rotineira nesse ramo de prestação de serviços (salão de beleza), em que o proprietário do mesmo coloca à disposição dos profissionais (manicure, massagista, depiladora, cabeleireiro, entre outros), além do espaço físico, sua carteira de clientes e suas instalações com os móveis para serem por eles utilizados no desempenho de tais atividades*", o que também ficou demonstrado nestes autos. Recurso de revista conhecido e provido. (ARR - 10319-57.2015.5.03.0110 Data de Julgamento: 24/04/2019, Relatora Ministra: Dora Maria da Costa, 8ª Turma, Data de Publicação: DEJT 26/04/2019).

Convém ressaltar, ademais, que a possibilidade de avaliação dos motoristas pelos usuários, e vice-versa, sequer tangencia com a presença de subordinação, consubstanciando, em verdade, ferramenta de *feedback* para os usuários finais quanto à qualidade da prestação de serviços do condutor, de interesse de todos os envolvidos.

Nesse passo, o fato da empresa se utilizar das avaliações, promovendo o descredenciamento do motorista mal avaliado, convém não apenas à reclamada para sua permanência no mercado, mas especialmente à coletividade de usuários, a quem melhor aproveita a confiabilidade e qualidade dos serviços prestados.

Por fim, não se pode olvidar que é de conhecimento geral a forma de funcionamento da relação empreendida entre os motoristas do aplicativo Uber e a referida empresa, a qual é de alcance mundial e tem se revelado como alternativa de trabalho e fonte de renda em tempos de desemprego (formal) crescente.

Com efeito, as relações de trabalho têm sofrido intensas modificações com a revolução tecnológica, de modo que incumbe a esta Justiça Especializada permanecer atenta à preservação dos princípios que norteiam a relação de emprego, desde que presentes todos os seus elementos.

Cabe frisar que o intento de proteção ao trabalhador não deve se sobrepor a ponto de inviabilizar as formas de trabalho emergentes, pautadas em critérios menos rígidos e que permitem maior



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038

autonomia na sua consecução, mediante livre disposição das partes, o que ocorre no caso dos autos.

Assim sendo, a decisão regional incorreu em ofensa ao

art. 3º da CLT, razão pela qual dou provimento ao agravo de instrumento para, convertendo-o em recurso de revista, determinar a reatuação do processo e a publicação da certidão de julgamento para ciência e intimação das partes e dos interessados de que o julgamento do recurso de revista se dará na sessão ordinária subsequente ao término do prazo de cinco dias úteis contados da data da publicação da respectiva certidão de julgamento (RITST, arts. 256 e 257 c/c art. 122).

RECURSO DE REVISTA

I - CONHECIMENTO

Satisfeitos os pressupostos genéricos de admissibilidade, passo ao exame dos específicos do recurso de revista.

VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO.

Tendo em vista os fundamentos expostos quando do provimento do agravo de instrumento, restou evidenciada a ofensa ao art.

3º da CLT.

Logo, **conheço** do recurso de revista.

**II -
MÉRITO**

VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO.

Conhecido o recurso, por ofensa ao art. 3º da CLT,



PROCESSO N° TST-RR-1000123-89.2017.5.02.0038
consequência lógica é **o seu provimento** para restabelecer a sentença que não reconheceu o vínculo de emprego e julgou improcedentes os pedidos formulados na inicial.

ISTO POSTO

ACORDAM os Ministros da Quinta Turma do Tribunal Superior do Trabalho, por unanimidade: a) **conhecer** do agravo de instrumento e, no mérito, **dar-lhe provimento** para, convertendo-o em recurso de revista, determinar a reatuação do processo e a publicação da certidão de julgamento para ciência e intimação das partes e dos interessados de que o julgamento do recurso de revista se dará na sessão ordinária subsequente ao término do prazo de cinco dias úteis contados da data da publicação da respectiva certidão de julgamento (RITST, arts. 256 e 257 c/c art. 122); b) **conhecer** do recurso de revista, por ofensa ao art. 3º da CLT, e, no mérito, **dar-lhe provimento** para restabelecer a sentença que não reconheceu o vínculo de emprego e julgou improcedentes os pedidos formulados na inicial.

Brasília, 5 de fevereiro de 2020.

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

BRENO MEDEIROS
Ministro Relator