



Poder Judiciário
Justiça do Trabalho
Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região

Recurso Ordinário Trabalhista 0020937-96.2017.5.04.0002

Processo Judicial Eletrônico

Data da Autuação: 13/04/2020

Valor da causa: R\$ 40.000,00

Partes:

RECORRENTE: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.

ADVOGADO: RENATA PEREIRA ZANARDI

RECORRIDO: TONI JOEL IABEL MACHADO

ADVOGADO: JIVAGO AUGUSTO ELY TEMES

TESTEMUNHA: RENATO GEORGIADIS ROSIAK



PODER JUDICIÁRIO
JUSTIÇA DO TRABALHO
TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO

Identificação

PROCESSO nº ()

RELATOR:

EMENTA

VÍNCULO DE EMPREGO NÃO RECONHECIDO. MOTORISTA. UBER. A relação mantida entre a reclamada e o reclamante provou-se de parceria civil, não havendo exercício do poder empregatício da primeira sobre o segundo, que não lhe era subordinado, portanto.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os autos.

ACORDAM os Magistrados integrantes da 11ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região: por unanimidade de votos, **dar provimento ao recurso ordinário da reclamada** para absolvê-la da condenação à anotação de vínculo de emprego na CTPS do autor e pagamento das parcelas declinadas na sentença, bem como afastar o comando de expedição de ofício à Receita Federal. Custas processuais de R\$ 800,00, fixadas sobre o valor dado à causa na petição inicial, de R\$ 40.000,00, pelo reclamante, dispensado do pagamento por ser beneficiário da justiça gratuita.

Intime-se.

Porto Alegre, 27 de novembro de 2020 (sexta-feira).

RELATÓRIO

Inconformada com a sentença de procedência parcial (ID. 78717cb e ID. 70cdf26), a reclamada apresenta recurso ordinário, buscando a reforma quanto à incompetência da Justiça do Trabalho, vínculo de emprego e consectários, multa do art. 477 da CLT, horas extras e seguro desemprego (ID. 7bd17dd).



Com contrarrazões do reclamante (ID. 5db2fe4), o processo eletrônico é disponibilizado a este Tribunal para julgamento.

É o relatório.

FUNDAMENTAÇÃO

RECURSO DA RECLAMADA

1. INCOMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO

A reclamada não se conforma com a sentença, que rejeitou sua arguição de incompetência da Justiça do Trabalho para a apreciação do feito. Sustenta que o STJ já decidiu que sua relação com os motoristas que se utilizam de sua plataforma é de natureza cível, pelo que cumpre à Justiça Comum a apreciação do feito. Evoca decisão no sentido de que o motorista é empreendedor individual e o tomador de seu serviço é o passageiro, havendo entre o primeiro e a ré relação de natureza comercial. Pondera que, mesmo à luz da Teoria da Asserção, não se trata de competência da Justiça do Trabalho, eis que *"é fato público e notório que a UBER exerce atividade econômica relacionada exclusivamente à intermediação digital, não tendo havido, portanto, entre o reclamante e a reclamada, um contrato de trabalho, mas sim um contrato de parceria comercial ou um contrato estritamente civil"*. Repisa que não fornece atividade de transporte, mas apenas uma plataforma eletrônica que visa facilitar a interação entre motoristas e clientes, estes seus clientes comerciais e sujeitos a praticamente as mesmas regras para utilização do serviço. Sinala que os motoristas podem e efetivamente utilizam mais de um aplicativo simultaneamente, utilizando-se das plataformas como meio de arregimentar mais clientes. Conclui no sentido de que não se trata de relação de trabalho, cumprindo a extinção do feito sem resolução de mérito, por incompetência absoluta da Justiça do Trabalho, nos termos do art. 114 da CF e do art. 485, IV, do CPC.

Examino.

No presente processo, o reclamante pretende o reconhecimento do vínculo de emprego que alega ter mantido com a reclamada, discussão que atrai a competência desta Justiça Especializada, nos termos do art. 114 da CF. Com efeito, é à Justiça do Trabalho que incumbe resolver se a relação tida entre as partes foi ou não de emprego, o que será procedido no exame do mérito do feito, a seguir.

Nada a prover.

2. VÍNCULO DE EMPREGO E CONSECTÁRIOS



A reclamada não se conforma com a sentença, que entendeu que manteve vínculo de emprego com o autor, condenando-a a anotar o contrato em CTPS e pagar diversas parcelas decorrentes. Sustenta não se verificar qualquer dos elementos previstos pelo art. 3º da CLT. De pronto, argui não ser verdadeira a afirmação da sentença de que não há jurisprudência firmada sobre o tema dos autos, acusando a existência de mais de 320 sentenças e 89 acórdãos favoráveis à sua tese em diversos TRTs, apontando ainda decisões do TST e deste Regional. Sublinha argumentos utilizados nestes precedentes, no sentido de que o motorista atua com autonomia quanto à rotina de trabalho, bem como que sua atividade-fim é a tecnologia, e não o transporte. Sustenta que a legislação brasileira prevê há muito a figura do motorista autônomo, conforme o art. 147, § 5º, do CNT. Argumenta que, tal como as demais empresas do setor, opera a divulgação digital dos serviços dos motoristas, aproximando profissionais e consumidores. Invoca o art. 730 do CC, arguindo que a contratação do serviço de transporte se dá entre o motorista e o cliente. Pondera que, de qualquer modo, a inserção do trabalhador no objeto da empresa não é requisito do vínculo de emprego, explicando que a CLT não adota a subordinação estrutural como requisito da relação de emprego, sendo inócua a fundamentação da sentença no sentido de enquadrar a ré como empresa de transporte, arguindo que sua atuação tecnológica é reforçada pelo fato de o autor estar livre para se utilizar de outros aplicativos ou mesmo divulgar seus serviços em outros meios. Explica que tanto os clientes quanto os motoristas parceiros se cadastram voluntariamente em sua plataforma digital, não havendo qualquer entrevista ou dinâmica própria a um processo seletivo, tendo o autor confessado que foi ele quem procurou a ré para divulgar sua atividade profissional, acolhendo as condições claramente estabelecidas nos "Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital". Quanto à necessidade de se tratar de **pessoa física** e à **personalidade**, afirma ser possível o cadastro de pessoas jurídicas em contas de motorista, explicando que o cadastro de pessoas físicas para dirigirem os automóveis tem o fim de garantir apenas a segurança, sem relação com personalidade e que à empresa é irrelevante quem realizará uma ou outra viagem. Sinala que a sentença desconsiderou o fato confessado pelo autor de que este se utilizou da conta da parceira Valéria para o uso do aplicativo, fato que rompe o requisito da personalidade, porque a conta de acesso era utilizada por ambos. Reforça que a inexistência de processo seletivo e a possibilidade de cadastro de múltiplos motoristas em uma única conta afasta a personalidade, pois não importa para a empresa quem atenderá ao chamado do usuário, sendo que o sistema identifica o motorista mais próximo. Pondera que o cadastro de cada motorista é exigido por questões de segurança, o que também ocorre com os usuários, não se cogitando de vínculo de emprego com estes. Afirma que cabe ao cliente e ao motorista aceitarem ou não a viagem sugerida pelo aplicativo, sem qualquer interferência da empresa. Repisa a existência de fungibilidade, uma vez que os motoristas cadastrados na mesma conta poderiam se fazer substituir uns pelos outros sem aviso prévio ou autorização da empresa. Sobre **onerosidade**, afirma que jamais remunerou o reclamante ou qualquer outro motorista, na medida em que o pagamento é realizado pelo passageiro, cumprindo à ré tão somente



separar o valor que lhe é devido e aquele devido ao motorista, alcançando-lhe seu quinhão semanalmente. Destaca que quando o pagamento é feito em dinheiro o motorista recebe valores diretamente, aduzindo que a ré emite notas fiscais ao motorista, em razão dos serviços de tecnologia que lhe foram prestados, e não o contrário. Sinala que cumpre ao cliente selecionar a forma de pagamento. Sublinha que, no caso dos autos, o autor confessou que a Sra. Valéria era quem recebia os repasses da ré, esclarecendo que só ficava com o valor pago em dinheiro vivo pelos clientes. Argui que não estabelece o preço da viagem, definindo tão somente a taxa pela utilização da plataforma e sugerindo um valor, sobre o qual o motorista tem liberdade para negociar com o cliente, esclarecendo que apenas cuida "*para que não haja práticas de concorrência desleal, pelo que poderia ser responsabilizada*". Afirma que em média o motorista fica com 75% do valor da viagem, o que é incompatível com a relação de emprego celetista, conforme já decidiu o TST. Repisa que o motorista pode aceitar ou não a chamada, conforme seu interesse. Pontua que onerosidade não é requisito específico da relação de emprego, lembrando que é o motorista quem paga a ré pelo serviço de tecnologia e não o contrário. Alega que as promoções ofertadas são meras campanhas de marketing e visam estimular os motoristas, sem caráter obrigatório, não possuindo caráter salarial as premiações. Aduz que a prova testemunhal confirmou que não existem metas a serem atingidas pelos motoristas. Argumenta que a **não eventualidade** decorre de a possibilidade de o autor escolher livremente a frequência com que utiliza o aplicativo, "*podendo ser uma vez por dia, semana, mês ou ano, dando continuidade a ela quando bem lhe aprouver e sem qualquer efeito jurídico no contrato*". Destaca que, ao contrário do que consta na sentença, a ré trouxe aos autos o relatório de corridas realizadas pelo reclamante, documento que não foi impugnado pelo mesmo e indicam longos períodos sem qualquer atividade, como por exemplo de 15/01 a 30/03/2017. Destaca que o fato de os documentos estarem sob o nome de Valéria, decorre da circunstância incontroversa de que o autor se utilizava da conta da mesma, repisando que não houve impugnação por parte do reclamante. Propõe uma leitura contemporânea do conceito de não eventualidade, afeta ao contrato, ao invés de às partes, ou seja, importando a essência do contrato mais do que se efetivamente a relação ocorreu de forma habitual. Explana que, na pactuação com o autor, a frequência de prestação de serviços não era elemento essencial à parceria comercial, sem qualquer previsibilidade em favor da ré. Lembra que o número de dias trabalhados não é relevante ao trabalho urbano em geral, salvo o doméstico, sendo que a não eventualidade se demonstra pela imposição ou não de dias e horários de trabalho pelo patrão, em contraposição à autonomia do trabalhador. Destaca haver confissão real do reclamante nesse aspecto, tendo o mesmo referido que não era obrigado a cumprir horário específico e fazia o horário de trabalho conforme sua própria necessidade, acrescendo que o relato da testemunha foi no mesmo sentido. Sinala que não há pena para o caso de inatividade, tanto que o próprio autor permaneceu meses sem se utilizar da plataforma, o que conduziria à dispensa por justa causa, fosse o caso de uma relação de emprego. Pondera que "*o incentivo à ativação não tem o condão de alterar a natureza eventual e ocasional do contrato de uso da plataforma, na medida em que não tem cunho obrigatório*", explicando que "os



motoristas não são obrigados a dirigir quando há maior demanda por viagens, sendo as promoções livres e opcionais", repisando tratar-se de mera estratégia comercial. Termina reconhecendo que a não eventualidade é requisito não apenas à relação de emprego, mas também à relação de parceria, contrapondo que essa não estava presente. Quanto à **subordinação**, define-a como exercício de poder empregatício, na direção e comando da prestação do serviço, bem como com fins disciplinares. Afirma que o autor não lhe era subordinado, ao contrário gozava da mais absoluta autonomia. Repisa tratar-se de empresa de tecnologia e que não fixa o preço das viagens. Destaca que os representantes comerciais não têm liberdade de fixação de preço e ainda assim são profissionais autônomos, nos termos da Lei 4.886/65. Também ratifica que o autor poderia escolher o tempo conectado conforme sua vontade, sem sofrer qualquer penalidade seja pelo tempo desconectado, seja pelo cancelamento de viagens. Aduz que eventuais contatos ou convites para retomada da utilização dos serviços são práticas próprias às relações comerciais. Sinala que as condições fixadas à prestação de serviços são próprias à relação comercial e não configuram subordinação. Refere que o reclamante é confesso quanto à autonomia e à ausência de chefia. Considera que o *"fato de porventura não se saber previamente o cliente, o trajeto e o valor da viagem em nada altera a autonomia do motorista, já que podia cancelar depois de aceita a viagem e conhecidos tais dados, sem qualquer consequência"*. Refuta a argumentação de que cancelamentos reiterados podem implicar exclusão da plataforma, arguindo que tal só ocorre em casos de fraude. Repassa o relato da testemunha, arguindo que esta demonstra exime de dúvidas o amplo grau de autonomia do motorista. Destaca que a prova oral foi uníssona no sentido de que, em caso de avaliação inferior à média na localidade, não havia suspensão, mas efetivo bloqueio (desativação da conta), com caráter definitivo, regra que também é observada em relação aos passageiros, o que evidencia não se tratar de punição trabalhista, mas distrato decorrente de descumprimento de contrato civil. Pontua que orientações e dicas não se confundem com obrigação, não possuindo o caráter coercitivo próprio à relação de emprego. Ainda, argumenta que a ausência de autonomia para negociação de cláusulas é própria aos contratos consumeristas de adesão, como o dos autos, ao passo que os contratos de trabalho são livremente negociados pelas partes. Reitera que o sistema apenas avisa o motorista sobre corridas disponíveis, cumprindo ao mesmo aceitá-las ou não, aduzindo que este possui igualmente a liberdade de as cancelar. Argui que não é exigido o fornecimento de água ou balas, tampouco padrões de apresentação ou comportamento. Aduz que não existe controle de deslocamento e que o motorista pode seguir seu próprio caminho ou aquele orientado pelo usuário ou ainda algum aplicativo, sendo que neste caso o GPS utilizado é do próprio motorista, sem qualquer ingerência da reclamada. Considera que a aplicação do art. 6º da CLT pressupõe o preenchimento dos requisitos do art. 3º do mesmo diploma legal, aduzindo que o trabalho subordinado à distância requer uma imposição de tarefas ou resultados, o que não se verifica no caso. Evoca a figura do motorista autônomo, conforme as Leis 9.503/97 e 13.640/18, arguindo não haver inconstitucionalidade ou fraude na inexistência de vínculo de emprego, no caso. Considera que há plena regularidade e dignidade no trabalho autônomo, não havendo afronta aos arts. 1º, 7º e 193 da CF ou à



Recomendação 198 da OIT. Afirma que as únicas exigências constantes dos termos e condições gerais com as quais o motorista concorda quando inicia a utilização da plataforma se referem ao licenciamento do veículo, à posse ou propriedade do mesmo, à adequação para o transportes e estar o mesmo em boas condições de uso. Repete sua argumentação anterior, aduzindo, quanto à possibilidade de suspensão do usuário, que esta está prevista na lei civil (art. 476 do CC). Defende que a avaliação do motorista realizada pelo usuário não sofre qualquer ingerência sua e não configura senão uma avaliação de duas vias com o único propósito de proteção ao correto uso do aplicativo, esclarecendo que a nota do motorista não tem qualquer ligação com os cancelamentos de viagens. Rechaça a tese de subordinação algorítmica, reprisando a argumentação de que *"as promoções e incentivos para o uso do aplicativo não são obrigatórias, além do que as viagens direcionadas via algoritmo podem ser recusadas ou mesmo canceladas depois de aceitas, o que evidencia que o motorista não se subordina ao algoritmo"*. Nega haver promoções por número de horas diárias viajadas, apontando que não há prova nos autos nesse sentido. Resume a argumentação pela ausência de subordinação sublinhando que o autor não conheceu ninguém da empresa e não recebia ordens de ninguém e arcava integralmente com os custos de sua atividade profissional. Pede a absolvição quanto ao reconhecimento da relação de emprego e pagamento de parcelas correlatas, bem como quanto à anotação da CTPS, ao pagamento de multa e expedição de ofício à Receita Federal.

Analiso.

Nos termos do artigo 3º da CLT, constituem elementos tipificadores da relação de emprego a subordinação, a pessoalidade, a onerosidade e a não eventualidade.

Como visto, a reclamada nega a existência de qualquer desses elementos, arguindo, em suma, que se limita a disponibilizar tecnologia (aplicativo de celular) que serve a conectar motoristas autônomos a passageiros, mediante taxa. Defende a natureza civil e comercial do pacto com o autor.

Com a defesa, a reclamada trouxe tela que mostra o cadastro do autor, como motorista vinculado ao usuário da Sra. Valéria (esposa do autor, ID. b66c6b2), em seu sistema (ID. 713e240) e a lista de viagens realizadas com a conta da usuária em questão (ID. 443154d). Ainda, trouxe cópia do "Termos e Condições Gerais dos Serviços de Intermediação Digital" e seu aditivo, apresentados ao autor, os quais rechaçam, em tese, a existência de vínculo trabalhista (ID. f48a931 e seguintes).

Em manifestação, o autor impugnou a documentação em questão, destacando que não se encontra assinada. Destacou que o termo impõe requisitos de regularidade e limpeza do veículo a ser utilizado em viagens, bem como dá à ré o direito de punir o reclamante e excluí-lo da plataforma. Chama a atenção ainda para o fato de que o documento reconhece que a prestação de serviços é rotineira e que apenas a ré pode estipular os preços, bem como que não pode recusar serviços sem justificativa. Aduziu que há



outras punições que a reclamada aplica, sem previsão, tais as de suspender o motorista caso sua avaliação caia abaixo de 4,2 estrelas e se o aplicativo ficar "menos de 11 horas dia sem utilização" (ID. a21942d).

A ré, a seu turno, rechaçou a alegação de que o preço é estabelecido por si, destacando cláusula que permite ao motorista cobrar preço do passageiro com base no preço base sugerido pelo aplicativo. Também negou que houvesse qualquer tipo de punição a não ser a efetiva ruptura contratual por descumprimento contratual, o que arguiu ser cláusula comum a qualquer contrato civil (ID. 8e49729).

Em depoimento pessoal, o reclamante disse que:

a esposa do depoente tinha o cadastro junto à reclamada e fez a indicação do depoente como motorista; que o depoente não tinha uma conta própria junto à reclamada; que a conta da esposa do depoente não tinha outras pessoas cadastradas além do depoente e da própria; que o acerto entre a esposa e o depoente era que se o pagamento fosse em cartão seria depositado na conta dela e se fosse em dinheiro ficava com o depoente; que a esposa do depoente também atuava como motorista dirigindo um outro veículo, atendendo usuários da reclamada; que o depoente sabe que a média de pontos de avaliações da cidade de Porto Alegre era de 4,6 ou 4,7; que as contas podem ser desativadas quando há avaliação abaixo da média; que o depoente passou a encaminhar reclamações para a reclamada relativamente a valores faltantes das corridas por ele efetuadas e teve sua média reduzida abruptamente; que o motorista também avalia o passageiro; que o veículo dirigido pelo depoente era de sua esposa; que os usuários também avaliavam os motoristas; que o depoente não tinha contato com ninguém da Uber; que apenas recebia mensagens por e-mail; que as reclamações feitas pelo depoente eram encaminhadas diretamente pelo aplicativo; que quando vinha uma resposta, a reclamada reajustava o valor; que o depoente utilizava o aplicativo das 5h às 22h e fazia intervalo das 11h às 14h; que o depoente não era obrigado a cumprir um horário específico e a jornada era estabelecida pelo próprio depoente conforme a sua necessidade considerando ainda a manutenção do veículo; que o depoente no começo chegava a tirar R\$6.000,00 por mês e depois caiu para menos da metade; que 1 vez por semana em média o depoente não dirigia pelo aplicativo; que isso era decidido por ele; que o depoente podia recusar uma corrida mas havia uma taxa e um tempo sem poder fazer corrida; que o depoente recebeu penalidade por recusar corrida; que nessa situação, após recusar uma corrida, foi bloqueado e teve que fazer novo acesso na plataforma para fazer a reativação do cadastro; que a segunda recusa gera o descadastramento definitivo do aplicativo; que se houvesse um número elevado de cancelamentos pelo motorista também havia bloqueio junto à plataforma; que o caminho das viagens é feito conforme o mapa do aplicativo; que o usuário pode pedir para alterar a rota; que também há essa opção no próprio aplicativo; que o depoente na época não dirigia por outros aplicativos, somente o da reclamada; que a reclamada não impedia de dirigir por outros aplicativos; que o depoente deixou de dirigir para a reclamada porque foi bloqueado em razão da redução de sua nota ocorrida logo após as reclamações feitas pelo depoente por e-mail; que a recusa ocorre antes da aceitação da corrida e o cancelamento, posteriormente à aceitação da corrida pelo motorista; que não era obrigado a dar balas e água aos passageiros mas era mal avaliado pelo usuário caso não o fizesse;

(ID. d92e4ea - Pág. 1)

O preposto da ré disse que:



foi advogado da reclamada; que foi o próprio reclamante que se cadastrou na reclamada; que o motorista acessa o site verifica quais são os documentos necessários para o cadastramento os encaminha via online e executa seu cadastro; que os documentos podem ser encaminhados via aplicativo ou por e-mail; que no momento em que o motorista acessa a plataforma tem acesso ao contrato com os termos apresentados pela reclamada e precisar dar o seu aceite para se tornar motorista do aplicativo; que o contrato é por adesão; que os ordens de chamada são transferidas pela reclamada ao motorista que estiver mais próximo e disponível on line do local; que qualquer pessoa com cadastro na plataforma pode utilizar o veículo do motorista; que o usuário entrega o dinheiro ao motorista ao término da viagem e no caso de cartão é feita na conta do usuário indicado na plataforma; que a reclamada no caso de pagamento com cartão retém o seu percentual e depois repassa para a conta do usuário; que o depoente não sabe dizer qual o valor auferido mensalmente pelo reclamante porque este indicou a conta de um terceiro na plataforma; que o terceiro é a esposa do reclamante; que o reclamante não tinha horário; que o reclamante fazia as viagens conforme o relatório apresentado aos autos e de acordo com a sua disponibilidade; que em razão do exposto não tem como informar qual o horário trabalhado pelo reclamante, nem os dias da semana; que não havia suspensão do motorista em caso de pontuação inferior; que a conta do reclamante foi desativada porque sua média era inferior à média da cidade de Porto Alegre, que era de 4,7; que a média do reclamante era de 4,54; que após a desativação o motorista não pode voltar para a plataforma; que o depoente não tem conhecimento de que houve reclamações encaminhadas pelo reclamante acerca do pagamento das corridas;

(Pág. 2)

A testemunha Renato, única ouvida no feito, por carta precatória e a convite da ré, disse que:

trabalha na reclamada desde janeiro de 2016, exercendo a função de gerente de operações na Região Sul e Centro Oeste; que não conhece o reclamante, não tendo conhecimento de que ele tenha prestado algum serviço para a Uber; que também não conhece Sra.. Valeria Soares Lomano; aos quesitos da reclamada respondeu: a Uber não contrata motorista; que o motorista interessado em dirigir na plataforma pode baixar o site ou um aplicativo; que uma vez cadastrado ele começa a trabalhar; que ele recebe seu dinheiro por viagens realizadas diante da solicitação dos usuários; que a Uber faz uma sugestão de preço por viagem e tempo de acordo com a cidade; que o motorista pode recusar viagem e pode dar desconto, mas se ele cobrar mais por achar que o valor é pouco o usuário pode fazer uma reclamação disso; que o Uber se remunera no valor de 25% das viagens pelos usuários; que não existe metas a serem cumpridas pelos motoristas; que não fiscalizam e nem controlam os motoristas e nem indicam horários em que o motorista vai trabalhar; que não existe cobrança se o motorista ficar off line; que a avaliação do motorista é feita por avaliação dos usuários, pois no final da viagem tanto o motorista ou usuário avaliam um a outro fixando estrelas; que cada motorista acessa sua avaliação em seu aplicativo; que tanto o motorista quanto o usuário podem ser bloqueados em caso de avaliação baixa; que não é exigido que os motoristas forneçam água e bala para os passageiros; que não há definição de rota a ser seguida pelo motorista; que a Uber não fornece veículos aos motoristas; que um mesmo veículo pode ser usado por mais de um motorista; que PJ pode se cadastrar como motorista de Uber; que os motoristas podem se cadastrar em outros aplicativos como 99, por exemplo.

(ID. 33dfaaf - Pág. 35-36)



De pronto, destaco que nem a ausência de exclusividade nem a discrepância entre a natureza do serviço prestado (transporte) e a atividade-fim alegada pela empresa (tecnologia) influenciam no julgamento da lide, na medida em que a exclusividade e a inserção na atividade-fim da empresa não são características que definem a natureza trabalhista do vínculo, o que, aliás, é reconhecido pela própria reclamada em seu recurso. Assim, desnecessária a discussão sobre o verdadeiro objetivo empresarial da reclamada, se fornecer serviços de transporte ou de tecnologia, sendo também inócua a argumentação no sentido de que o autor detinha liberdade para utilizar outros aplicativos ou divulgar seus serviços de motorista por outros meios.

O fato de o sistema da ré admitir o cadastro de pessoas jurídicas não afasta a realidade, qual seja, de que uma **pessoa física** está dirigindo o veículo utilizado para atender a demanda do cliente. Além disso, cada motorista precisa aceitar os termos da ré e preencher certos requisitos básicos à prestação de serviço, sendo ainda avaliado pelos clientes de forma individual, mesmo que se utilize de conta de outra pessoa, o que também foi esclarecido pela própria ré e evidencia haver **personalidade** na relação. Sobre a **onerosidade**, é evidente sua presença na relação entre o reclamante e a ré, visto que o primeiro atuou com o objetivo específico de receber pagamento por seu trabalho, não sendo caso de trabalho voluntário. Irrelevante se o pagamento era procedido pelo cliente ou diretamente pela empresa à titular da conta, tampouco se ocorria através de cartão ou dinheiro. O uso sistemático da plataforma pelo autor, também demonstrado pela documentação trazida pela ré, é suficiente a demonstrar a **habitualidade**, ainda que tenha ocorrido interrupção do trabalho por alguns períodos, cumprindo destacar que férias e licenças, por exemplo, não descaracterizam a relação de emprego. Ao contrário do que a reclamada entende, a habitualidade ou não da prestação de serviços é requisito verificado na prática, e não da leitura do contrato escrito firmado entre as partes.

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

Entendo que a prova dos autos indica a preponderância da autonomia do autor.

Com efeito, o reclamante não logrou demonstrar sua alegação de que a reclamada tenha poderes de punição, à exceção da hipótese de descadastro da plataforma, no caso de a nota média cair abaixo de um padrão médio preestabelecido, o que se compreende como controle de qualidade e não difere de hipóteses de distrato análogos, presentes em pactos de natureza civil.

Outrossim, não há nos autos prova de que o autor não pudesse negociar preços com os clientes, o que está estabelecido como direito do mesmo nos termos de uso do aplicativo (conforme a cl. 4.1, ID. f48a931 - Pág. 8).



A alegação do autor de que sofria suspensão após determinado período sem fazer corridas, constante em manifestação à defesa, é rechaçada pela única testemunha ouvida nos autos, que foi clara ao referir que a reclamada não impõe qualquer tipo de meta e que o motorista é livre para atuar na frequência e nos horários que lhe são mais convenientes, bem como para estabelecer, juntamente com o cliente, a melhor rota a ser seguida.

Por outro lado, eventuais mensagens que a ré expeça aos motoristas cadastrados, incentivando-os a retornarem ao uso do aplicativo, inclusive mediante incentivo financeiro, não se confundem com a efetiva cobrança de trabalho típica da relação de emprego.

Registro que não há notícia nos autos de que a reclamada retivesse quaisquer valores do reclamante, por qualquer motivo, a não ser a taxa de utilização do sistema, a qual era previamente informada ao motorista.

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

Nesse mesmo sentido, já decidiu esta Turma, em situação semelhante à dos autos:

VÍNCULO DE EMPREGO NÃO RECONHECIDO. Nos termos do artigo 3º da CLT, constituem elementos tipificadores da relação de emprego a subordinação, pessoalidade, onerosidade e não eventualidade. A ausência de comprovação desses requisitos obsta o reconhecimento da relação como sendo de emprego. (TRT da 4ª Região, 11ª Turma, 0021892-97.2017.5.04.0012 ROT, em 26/08/2019, Desembargadora Maria Helena Lisot)

Em processo movido contra a reclamada, também foi idêntica a conclusão da 7ª Turma deste Tribunal:

UBER. VÍNCULO EMPREGATÍCIO. INEXISTÊNCIA. Hipótese na qual não restou comprovada, na relação havida entre as partes, a presença dos elementos indispensáveis ao contrato de trabalho, consoante os termos dos arts. 2º e 3º da CLT, não havendo como ser reconhecido o vínculo de emprego pretendido. Sentença de improcedência que se mantém. (TRT da 4ª Região, 7ª Turma, 0021248-06.2017.5.04.0029 ROT, em 27/06/2019, Desembargador Emílio Papaleo Zin - Relator)

O Tribunal Superior do Trabalho também entendeu pela ausência de vínculo de emprego entre o motorista e a Uber:

"AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Em razão de provável caracterização de ofensa ao art. 3º, da CLT, dá-se provimento ao agravo de instrumento para determinar o prosseguimento do recurso de revista. Agravo de instrumento provido. RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO.



TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. Destaque-se, de início, que o reexame do caso não demanda o revolvimento de fatos e provas dos autos, isso porque a transcrição do depoimento pessoal do autor no acórdão recorrido contempla elemento fático hábil ao reconhecimento da confissão quanto à autonomia na prestação de serviços. Com efeito, o reclamante admite expressamente a possibilidade de ficar " off line" , sem delimitação de tempo, circunstância que indica a ausência completa e voluntária da prestação dos serviços em exame, que só ocorre em ambiente virtual. Tal fato traduz, na prática, a ampla flexibilidade do autor em determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender por dia. Tal autodeterminação é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo. Não bastasse a confissão do reclamante quanto à autonomia para o desempenho de suas atividades, é fato incontroverso nos autos que o reclamante aderiu aos serviços de intermediação digital prestados pela reclamada, utilizando-se de aplicativo que oferece interface entre motoristas previamente cadastrados e usuários dos serviços. Dentre os termos e condições relacionados aos referidos serviços, está a reserva ao motorista do equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário , conforme consignado pelo e. TRT. O referido percentual revela-se superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos, uma vez que o rateio do valor do serviço em alto percentual a uma das partes evidencia vantagem remuneratória não condizente com o liame de emprego. Precedentes. Recurso de revista conhecido e provido"

(RR-1000123-89.2017.5.02.0038, 5ª Turma, Relator Ministro Breno Medeiros, DEJT 07 /02/2020).

Nesse cenário, cumpre a reforma da sentença, com a absolvição da ré, restando prejudicada a análise dos demais pontos do seu recurso.

Os fundamentos declinados encerram a adoção de teses implícitas ou explícitas em face dos dispositivos legais e constitucionais e às súmulas invocados, que se encontram devidamente prequestionados, nos termos do entendimento consagrado na Súmula 297 do TST.

Dou provimento ao recurso para absolver a reclamada da condenação à anotação de vínculo de emprego na CTPS do autor e pagamento das parcelas declinadas na sentença, bem como afastar o comando de expedição de ofício à Receita Federal.

Custas processuais de R\$ 800,00, fixadas sobre o valor dado à causa na petição inicial, de R\$ 40.000,00, pelo reclamante, dispensado do pagamento por ser beneficiário da justiça gratuita.

Relator

VOTOS

PARTICIPARAM DO JULGAMENTO:



Assinado eletronicamente por: CARLOS ALBERTO MAY - 30/11/2020 12:02:48 - 3de883d
<https://pje.trt4.jus.br/segundograu/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=20100715085335400000050882779>
Número do processo: 0020937-96.2017.5.04.0002
Número do documento: 20100715085335400000050882779

JUIZ CONVOCADO CARLOS ALBERTO MAY (RELATOR)

DESEMBARGADORA VANIA MATTOS

JUIZ CONVOCADO RICARDO FIOREZE

