



Centro Universitário de Brasília - UniCEUB  
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS

**RAFAEL GARRIDO MÁXIMO**

**TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO:  
análise da relação jurídica entre motorista e empresa (Uber)**

**BRASÍLIA  
2021**

**RAFAEL GARRIDO MÁXIMO**

**TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO:  
análise da relação jurídica entre motorista e empresa (Uber)**

Artigo Científico apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).

Orientador(a): Paulo Henrique Franco Palhares.

**BRASÍLIA  
2021**

**RAFAEL GARRIDO MÁXIMO**

**TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO:  
análise da relação jurídica entre motorista e empresa (Uber)**

Artigo científico apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).

Orientador(a): Paulo Henrique Franco Palhares

**Brasília, \_\_\_\_\_ de 2021.**

**BANCA AVALIADORA**

---

**Professor(a) Orientador(a)**

---

**Professor(a) Avaliador(a)**

## **TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO: análise da relação jurídica entre motorista e empresa (Uber)**

Rafael Garrido Máximo<sup>1</sup>

### **RESUMO**

O desenvolvimento e aprimoramento de tecnologias de comunicação possibilitaram o surgimento de novas formas de prestação de serviços a nível global. Houve o aperfeiçoamento da eficiência, conferindo celeridade aos processos e redução dos custos tanto para as empresas quanto para os consumidores. Esta pesquisa analisa o tipo de serviço prestado pelos motoristas de aplicativo, em especial, da empresa Uber, e os aspectos legais pelos quais as instâncias trabalhistas interpretam a relação empregatícia entre estes para com as empresas prestadoras de serviços na área de transporte privado urbano, por meio de aplicativo de transporte. A metodologia utilizada consiste na análise de obras teóricas e instrumentos legais que discutem acerca dos conceitos. A análise doutrinária e jurisprudencial se pautou no sentido de haver ou não vínculo empregatício entre motoristas e empresas de transporte por aplicativo. O Tribunal Superior do Trabalho (TST), de forma unânime, entende que o motorista de transporte privado individual de passageiros por aplicativo é um trabalhador autônomo, sem relação empregatícia com a empresa para qual presta serviço, tendo em vista a ausência dos pressupostos necessários para a configuração do referido vínculo. Nesse contexto, torna-se necessária a regulamentação específica, a exemplo de instrumento legal e jurisprudencial referenciados na pesquisa, que estabelecem o regime de transporte privado individual de passageiros, em consonância com os princípios da livre-iniciativa, da liberdade de concorrência e da proteção do consumidor.

**Palavras-chave:** Transporte privado individual por aplicativo. Motoristas. Empresa. Prestação de serviço. Regulamentação. Contrato. Trabalhador autônomo. Vínculo empregatício. Uber.

### **INTRODUÇÃO**

O desenvolvimento e aprimoramento de tecnologias de comunicação possibilitaram o surgimento de novas formas de prestação de serviços a nível global. Houve o aperfeiçoamento da eficiência, conferindo celeridade aos processos e redução dos custos tanto para as empresas quanto para os consumidores. O serviço de transporte privado individual de passageiros por aplicativo, em especial o prestado pela empresa Uber, surgiu para aproximar os motoristas, credenciados após cumprirem exigências estipuladas pela empresa, e os seus usuários, com a proposta de garantir elevado grau de celeridade, conforto e segurança ao sistema de mobilidade urbana.

Dada a sua enorme popularidade no mercado, com a difusão da ideia de economia colaborativa, a prestação de serviços de transporte individual privado de passageiros por

---

<sup>1</sup> Acadêmico de Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais do Centro Universitário de Brasília – Uniceub – email: rafaelgarridomaximo@gmail.com

aplicativo é notoriamente relevante a nível social, porém, ainda há resistência de determinada parcela da sociedade quanto ao seu funcionamento, em especial os táxis, o que vem alimentando discussões tanto nacional quanto internacionalmente. A primeira parte deste estudo evidenciou o que é serviço público, atividade econômica prestada pelo Estado, que pode também ser delegada, e o que é serviço de utilidade pública, sendo aquela atividade que pode ser prestada por empresas privadas, mas com relevante valor social.

Por um lado, o direito tem relevante papel no que diz respeito a mitigar os riscos e as possíveis falhas de mercado a partir do controle e regulação desta modalidade de prestação de serviços, devendo se atentar sempre aos anseios sociais. Por outro lado, uma carga elevada de regulação poderia impedir o emprego destas novas tecnologias benéficas à população, freando seu desenvolvimento e ferindo os princípios da livre iniciativa, da defesa do consumidor e da livre concorrência. Desta forma, esta pesquisa buscou demonstrar as características intrínsecas e o constante processo regulatório estabelecido acerca desta modalidade de prestação de serviços, sobretudo com a elaboração da Lei nº 13.640/2018, conhecida como a “Lei do Uber”. (BRASIL, 2018).

Com o crescimento e adesão cada vez maior da população ao uso desta modalidade de locomoção, houve um aumento considerável no número de motoristas que se vincularam à plataforma, visando aumentar sua renda mensal. Tendo em vista a necessidade de se estabelecer qual a natureza jurídica desse vínculo, se seria este caracterizado como relação de emprego ou como uma modalidade contratual de prestação de serviços, o tema foi motivo diversas discussões e reclamações trabalhistas. Dessa forma, após várias decisões de 1ª e 2ª instâncias, esta pesquisa se pautou a analisar a primeira decisão proferida, de forma unânime, pelo Tribunal Superior do Trabalho. No dia 07 de fevereiro de 2020, a 5ª Turma da referida Corte publicou acórdão do Recurso de Revista número 10001123-89.2017.5.02.0038 não reconhecendo a existência de vínculo empregatício entre o motorista prestador de serviço e a empresa Uber. Ficou evidenciado que, pela referida decisão proferida pelo Tribunal, não há a incidência dos pressupostos de subordinação e onerosidade, necessários para a caracterização de uma relação de emprego entre o motorista e a empresa Uber. (BRASIL, 2020)

Assim, o presente estudo buscou demonstrar a necessidade de segurança jurídica, uma vez que há diversos embates acerca de regulamentação legal sobre o tema. Além disso, há divergentes entendimentos jurisprudenciais pelo reconhecimento do vínculo empregatício dos motoristas de aplicativos, seja pela consideração destes trabalhadores como celetistas, seja pela

negativa de relação de emprego entre motorista e empresa, que firmariam contrato de trabalho autônomo, com natureza jurídica de direito privado.

## **1 O SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS**

### **1.1 Atividade Econômica e Serviço Público**

O artigo nº 174 da Constituição Federal do Brasil dispõe que o Estado exercerá, na forma da lei, as funções normativas e reguladoras de atividade econômica. Ademais, em seu artigo nº 175 é atribuído ao Poder Público, sob o regime de concessão ou permissão a prestação de serviços públicos (BRASIL, 1988). A prestação de serviço público visa satisfazer os anseios da população, envolvendo o uso de bens e serviços e recursos escassos (GRAU, 2010).

É possível afirmar que o serviço público é um tipo de atividade econômica. Assim, depreende-se que serviço público é o tipo de atividade econômica desenvolvida preferencialmente pelo setor público, não exclusivamente, uma vez que há possibilidade de delegação da prestação de tal serviço ao setor privado. Nesse sentido, Grau (2010, p. 101) estabelece que “o serviço público está para o setor público assim como a atividade econômica está para o setor privado”. Segundo Duguit (1975 *apud* SILVA, 2013) serviço público é:

Toda atividade cuja execução deve ser regrada, assegurada e controlada pelos governantes, porque a execução desta atividade é indispensável à realização e ao desenvolvimento da interdependência social e é por ser desta natureza que ela não pode ser completamente assegurada senão pela intervenção da força governante.

Para que uma atividade seja considerada serviço público, é necessário que haja “indispensabilidade” desta ao desenvolvimento da interdependência social, ou seja, algo que contribua para o bem-estar social da população (SILVA, 2013).

Aragão (2013) define que existem 4 (quatro) concepções para a definição de serviço público, de acordo com a sua maior ou menor abrangência: amplíssima, ampla, restrita e restritíssima. A concepção amplíssima atribui como serviço público todas as atividades exercidas pelo estado, de maneira que todo o Direito Administrativo, que visa a supremacia do interesse público, a universalidade, continuidade, impessoalidade, motivação e modalidade das tarifas será considerado serviço público. Há, para essa concepção, a impossibilidade de o setor privado prestar tais serviços públicos por direito próprio, podendo haver apenas a delegação do poder público.

A concepção ampla diz respeito às funções que o Estado exerce para proporcionar diretamente à população conforto de acordo com as necessidades, sendo serviços cobrados

individualmente ou não. Dentro deste escopo estariam os chamados “serviços públicos econômicos”, remunerados por taxas ou tarifas; os “serviços sociais”, aqueles prestados de forma livre pela iniciativa privada, sem que seja necessária delegação; e os serviços “*uti universi*”, que são os serviços indivisíveis e sem identificação dos beneficiários de maneira específica.

A concepção restrita de serviço público, por sua vez, abrange apenas as atividades prestacionais ligadas diretamente à população, de maneira que os que se beneficiam desses serviços podem ser identificados. Aqui estariam contidos os serviços públicos econômicos e sociais (ARAGÃO, 2013).

Por fim, o autor define a concepção restritíssima, com base nos artigos nº 145, inciso II e 175 da Constituição Federal, em que seriam serviços públicos apenas aqueles que podem ser financiados por meio de taxas ou tarifas, sendo serviços específicos e divisíveis, possibilitando a identificação de quem o usufruiu, e em qual proporção. Para a concepção restritíssima, os serviços públicos são de titularidade exclusiva do Estado, podendo ser explorados pelo setor privado apenas por meio de concessão ou permissão.

Os artigos nº 129, inciso II e 197 da Constituição Federal utilizam a nomenclatura de “serviços de relevância pública” para se referirem aos serviços da área privada que possam ter influência no interesse da coletividade, de maneira que não fora recebida no Brasil a figura imprópria ou virtual de serviço público (BRASIL, 1988). Assim, não é possível sustentar que a Carta Magna tenha abrangido no conceito de serviço público atividades exclusivamente privadas de forte interesse da coletividade, como por exemplo os serviços de transporte individual de passageiros, sem que o Município não tenha dado publicidade à atividade (ARAGÃO, 2013).

Para que uma atividade seja considerada serviço público, é necessário haver relação de dependência entre tal prestação e a Administração Pública, de maneira que esta deve estar vinculada à atividade, exercendo controle permanente sobre quem executa o serviço (MEDAUAR, 1998). Há a incumbência, portanto, da atuação do Poder Público, e não apenas a instituição de medidas decorrentes do poder de polícia. A Administração, em si, seria a responsável pela atividade. Para a autora, os chamados “serviços de utilidade pública”, realizados por particulares, não podem ser considerados serviços públicos em si, uma vez que não possuem vínculo orgânico com a Administração Pública.

Nesse escopo, em ambos os casos, seja na prestação de serviço público, seja serviço de utilidade pública, há a concatenação de três quesitos para sua consolidação, sendo eles o material, que seria o objeto de interesse social; o subjetivo, que consiste na presença do Estado em si; e o formal, em se tratando do procedimento direto público (DI PIETRO, 2014).

Dessa forma, a prestação de serviços privados considerados de utilidade pública pode ser exercida por particulares de direito próprio, de maneira que o Estado atua por meio do controle constante da prestação dessas atividades, visando não apenas a proteção da população, mas também o alcance do interesse público, contribuindo para o desenvolvimento social. Portanto, estas atividades estariam sujeitas a uma permanente regulação estatal, podendo ser extraídas 2 (duas) consequências, segundo Aragão (2013, p.188):

a) as empresas não exercem essas atividades por uma decisão político-administrativa do Estado, mas por direito próprio, o que não ilide, contudo, que sejam submetidas à exigência de uma previa autorização (art. 170, parágrafo único, CF), discricionária ou vinculada, e a uma forte regulação (art. 174, CF), que pode inclusive alcançar alguns aspectos essenciais do desenvolvimento da atividade, como a fixação dos preços a serem cobrados dos usuários (ex., táxis) e o conteúdo mínimo das prestações (ex., planos de saúde);

b) essas competências autorizatórias e regulatórias da Administração Pública não podem, contudo, ser legislativa ou administrativamente impostas como se essas atividades fossem do próprio Estado (como se fossem serviços públicos), e não da iniciativa privada. As empresas que exercem essas atividades podem ser funcionalizadas e instrumentalizadas pelo Estado para a realização de políticas públicas, mas não elas próprias serem forçadas a executá-las.

Estas atividades privadas caracterizadas por serviços de utilidade pública se distinguem dos serviços públicos por estarem protegidas pelo direito fundamental da livre iniciativa privada, visto que para que os particulares possam exercer serviços públicos, é necessário que haja delegação por parte do Estado.

Nesse sentido, os serviços de utilidade pública são aqueles que possuem relevância para os membros da coletividade, de maneira que o Estado pode prestar tais serviços diretamente, ou delegá-los por meio de concessões, permissões, ou autorizações, controlando a atividade. O risco em caso de delegação, porém, fica a encargo dos prestadores, em que os usuários são remunerados, como no caso do transporte coletivo de passageiros (MEIRELLES, 2011).

O artigo nº 170 da Constituição Federal define que a ordem econômica é fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, observando, dentre outros, o princípio da livre concorrência e da defesa do consumidor, incisos IV e V do dispositivo. O artigo nº 173, parágrafo 4º da Constituição Federal, por sua vez, determina que será reprimida qualquer atitude

que vise eliminar a concorrência ou até mesmo aumentar os lucros de forma arbitrária. (BRASIL, 1988).

Portanto, esses dois dispositivos são complementares ao passo em que há uma tutela, por parte da Constituição Federal, visando a proteção da livre concorrência e reconhecendo a existência do poder econômico (SILVA, 2005). Assim, é dever do Estado intervir para que não haja abuso pelo exercício de tal poder. Dessa forma, resta observar que o Brasil escolheu o capitalismo como modelo de ordem econômica, visto que é assegurado às empresas privadas a liberdade de iniciativa ao mesmo tempo em que há valorização do trabalho humano e a defesa dos consumidores (MERIDA; MONTEIRO, 2018). Segundo Grau (2010, p. 203), a livre iniciativa deve ser:

Considerada desde a perspectiva substancial, tanto como resistência ao poder, quanto como reivindicação por melhores condições de vida (liberdade individual e liberdade social e econômica), podemos descrever a liberdade como sensibilidade e acessibilidade a alternativas de condutas e de resultado.

Portanto, a liberdade de iniciativa está consagrada como fundamento da República Federativa do Brasil, e como fundamento da ordem econômica (GRAU, 2010). Quanto ao posicionamento do Supremo Tribunal Federal (STF) com relação ao papel do serviço público (ARAGÃO, 2013, p. 145):

O que, no entanto, independentemente de questões conceituais, a jurisprudência do STF tem deixado claro, muitas vezes encampando as lições doutrinárias do Ministro EROS ROBERTO GRAU, é o papel do serviço público na delimitação da esfera pública e da esfera privada, ou seja, entre o âmbito de atuação do Estado (serviços e monopólios públicos), e o âmbito em princípio exclusivo do mercado, da livre-iniciativa privada.

O princípio da livre concorrência, previsto no artigo nº 170, inciso IV da Constituição Federal de 1988, está contido no conceito de liberdade de iniciativa (BRASIL, 1988). Sarmiento (2015) define duas vertentes do princípio da livre concorrência. O primeiro seria uma limitação por parte do Estado, que não pode restringir de forma arbitrária e excessiva, impedindo que agentes econômicos ingressem, atuem ou compitam livremente no mercado. Já o segundo, seria o fato de o princípio impor ao Poder Público que atue sobre o mercado, para proteger os consumidores de eventuais abusos dos detentores do poder econômico com possíveis práticas anticoncorrenciais, como formação de cartéis, monopólios ou oligopólios.

O artigo 6º da Constituição Federal determina o transporte como direito social da população, sendo competência da União Federal estipular as diretrizes para o desenvolvimento da mobilidade urbana. Ademais, no artigo 21, inciso XX, da Carta Magna, está definido que compete à União instituir as diretrizes para o desenvolvimento de transportes urbanos. O artigo

nº 182 da Constituição Federal, por sua vez, determina que a política de desenvolvimento urbano, a ser executada pelo Poder Público municipal, deve garantir a ordem e o cumprimento das funções sociais, para promover o bem-estar da população (BRASIL, 1988).

Assim, a Lei nº 12.587/12 fora editada com a função de definir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em consonância com o inciso XX do artigo 21 e artigo 182 da Constituição Federal, visando regularizar e regulamentar os transportes urbanos a nível municipal e do Distrito Federal, garantindo mobilidade e integração entre os diferentes meios de transporte aos usuários. O artigo 3º, parágrafo 2º, incisos I, II e III, da Lei 12.587/12 classifica os serviços de transporte urbano quanto ao objeto, podendo ser de passageiros ou de cargas; quanto à característica do serviço, sendo coletivo ou individual; e quanto à natureza do serviço, como público ou privado. Ademais, o artigo 12 da referida Lei de Mobilidade Urbana define:

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013).

O artigo 730 do Código Civil, por sua vez, estabelece o contrato de transporte, no qual alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas, nos termos do artigo. A Lei 13.640/2018 foi editada alterando a Lei de Mobilidade Urbana, estabelecendo, em seu artigo 2º, inciso X, que o transporte remunerado privado individual de passageiros é um serviço remuneratório de transporte, não aberto ao público, para a realização de viagens solicitadas por usuários cadastrados (BRASIL, 1988, 2002, 2012).

Dessa forma, pela edição da Lei, o legislador objetivou a regulamentação da prestação de serviços de transporte privado individual de passageiros tendo em vista a sua relevância social para a política de mobilidade urbana. Por um lado, Grau (2010, p. 92) determina que “intervenção conota atuação estatal no campo da atividade econômica em sentido estrito; atuação estatal, ação do Estado no campo da atividade econômica em sentido amplo”. Seria, portanto, uma maneira de o Estado intervir e atuar na atividade econômica prestada por empresas privadas de aplicativos de transporte remunerado individual de passageiros, atribuindo competência exclusiva aos Municípios e ao Distrito Federal no que tange à regulamentação e fiscalização de tal modalidade de transporte, nos termos do artigo 11-A, da Lei nº 13.640/18 (BRASIL, 2018).

Por outro lado, com base nos artigos 21, inciso XII e artigo 175, ambos da Constituição Federal de 1988, ao Estado incube prestar o serviço público ou delegar a terceiros sua execução,

sendo retribuído por meio de taxa ou tarifa, respectivamente, de modo que em ambos os casos a titularidade é do Estado (BRASIL, 1988).

Nesse sentido, a regulação das atividades de prestação de serviços de transporte privado individual de passageiros por aplicativo, por parte dos entes federais, com a incidência de preço público ou tarifa, determinaria a transferência de atividade econômica, em sentido amplo, pelo Estado a um terceiro, conforme estabelecido por Merida e Monteiro (2018). Ainda de acordo com as autoras, no caso dos aplicativos de transporte individual de passageiros, não há qualquer atividade estatal vinculada que justifique a regulamentação e consequente cobrança de preço público ou tarifa, visto se tratar de atividade econômica de direito privado, não sendo serviço público ou de utilidade pública.

## **1.2 Serviços de Transporte Privado Individual de Passageiros**

Historicamente, o serviço de transporte individual de passageiros surgiu quando foram instituídas taxas para transportar pessoas por meio de taxímetros, instrumentos para registrar o preço a ser pago pelo percurso e pelo tempo gasto (LIMA et al, 2018). Assim, esse tipo de prestação de serviços por meio do transporte de passageiros anteriormente era exercido basicamente pelos táxis, com estabilidade e sem conflitos que pudessem ameaçar a exploração econômica e de trabalho, até que surgiram as novas plataformas de tecnologia para transporte de seus usuários.

Para exercer a atividade de taxista, é necessário ser credenciado no órgão municipal de trânsito responsável, ter no mínimo 18 anos e possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B, pelo menos, e constar em sua inscrição que “Exerce Atividade Remunerada” ao obter ou renovar a CNH.

Além disso, são fixados critérios de higiene, segurança e tarifas a serem obedecidos para que se possa operar. A Lei nº 12.587/2012 institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, delimitando os serviços de transporte em caráter público (BRASIL, 2012). No Brasil, o serviço de táxi é considerado serviço de utilidade pública, conforme determina a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012, de maneira que o poder público local, ou seja, os municípios, emitem as autorizações para que haja a oferta de táxi de acordo com a necessidade (LIMA et al., 2018).

Segundo Gasparini (1995), os municípios devem agir no sentido de legislar acerca dos serviços de táxi quando há interesse local, ou quando considerada a competência suplementar

destes, nos termos do artigo 30, incisos I e II da Constituição Federal. Entretanto, há diversos entraves no que diz respeito à regulamentação quanto aos serviços de transporte de passageiros por parte de empresas privadas.

Nesse debate, Esteves (2015) se posiciona no sentido de que o desenvolvimento tecnológico, principalmente no que diz respeito à internet e aos telefones móveis, foi o responsável por fazer com que o novo tipo de prestação de serviços surgisse, que é o transporte de passageiros por aplicativos móveis. O Projeto de Lei nº 3.384/2015 altera a Lei nº 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, permitindo a prestação de serviço de transporte privado individual de passageiros por meio de sistema associativo de cadastro prévio e chamado por aplicativo digital em plataformas móveis de comunicação, nos termos de seu artigo 2º, § 1º. (BRASIL, 2015).

A Uber, empresa criada em 2010, fornece uma plataforma de serviços que atende os consumidores de forma privada por intermédio de um motorista contratado, o que ocasionou uma mudança no âmbito do mercado de transportes a nível global. Seus criadores, Travis Kalanick e Garret Camp, tiveram dificuldade para se locomover de táxi, transporte público ou particular ao realizarem uma viagem a Paris, de maneira que pensaram em desenvolver algo que, com segurança e praticidade, possibilitasse o deslocamento dos usuários pela cidade (UBER BRASIL, 2020).

A Uber, diferentemente das convencionais empresas de táxi, conta com um sistema de aplicativo em que o usuário requisita um motorista, já com um trajeto e preço de corrida previamente definidos, além da estimativa do horário de chegada. Outra inovação marcante foi a melhoria da experiência da forma de pagamento, que é feita de maneira automática, bastando cadastrar um cartão de crédito no aplicativo. A solicitação de motoristas se dá pela plataforma da Uber, utilizando os serviços de localização do *smartphone* do usuário.

Há divisão de veículos por categorias, de acordo com tamanho e conforto, variando em razão disto a tarifa cobrada. Para que um usuário da plataforma se cadastre como motorista da empresa Uber, é necessário enviar uma foto da CNH, com a observação “Exerce atividade remunerada – EAR”, por meio de exames em clínica. Após, há uma verificação da elegibilidade na plataforma, com base nos dados da CNH e, após ser aprovado e baixar o aplicativo, deve ser enviada uma foto do Certificado de Registro e Licença do Veículo (CRLV). Caso o motorista não possua, é oferecida a locação de um veículo com desconto nas empresas parceiras.

Segundo Beul-Leusmann (2014), para o sucesso do sistema de transporte de passageiros por aplicativo foi necessária a ampliação da qualidade das informações disponibilizadas, bem como a usabilidade do sistema, ou seja, maior conforto e praticidade por parte dos usuários. O serviço de transporte de passageiros de caráter privado, no caso, Uber, garante todos os atributos que são conferidos pelos táxis, somado à um anseio antigo dos consumidores, que seria uma maior segurança e alto padrão de qualidade dos serviços ofertados (ESTEVEES, 2015).

Para Telésforo (2016), a própria inserção da Uber no mercado trouxe inovações de controle e qualidade, como a avaliação, por parte dos usuários, que qualificam os motoristas, mantendo o padrão da prestação de serviço. Além disso, segundo a autora, com as inovações advindas deste novo meio de prestação de serviço, muitas falhas de mercado existentes – justificando a extensa regulamentação no setor dos taxis – não se verificam no âmbito deste tipo de serviço.

### **1.3 Inovação da Uber e difusão da prática de Economia de Compartilhamento**

A entrada do serviço de transporte de passageiros pela Uber e semelhantes gerou uma intensa rivalidade com os taxistas e a autoridades que regulam e legislam acerca do tema. Por um lado, os prestadores de serviço privado afirmam sofrer sanções de organizações de lobby por meio da influência das empresas de táxi, além de agressões físicas e ameaças constantes. Por outro, os taxistas alegam que a concorrência para com as empresas de transporte por aplicativo privado seria ilegal e desleal, por não haver uma regulamentação específica, o que os isentaria de taxas e encargos.

A Uber iniciou os seus serviços no Brasil em 2014, trazendo a cultura de *Sharing Economy* ou Economia de Compartilhamento em sua filosofia, fato que gerou controvérsias quanto à sua interpretação na prática. Este tipo de economia se dá a partir do consumo de serviço por meio do aluguel e compartilhamento do uso do bem. A economia de compartilhamento seria um meio termo entre uma relação comercial e pessoal (COSTA, 2015).

Este tipo de economia se refere às antigas práticas de trocar, dividir, ou transacionar produtos e serviços entre pares, realizados em larga escala, sem a presença de um ente que controle estas transações, como o Estado (RIBEIRO, 2016). Segundo Sundararajan (2014), economista especialista no estudo de economia colaborativa, existem fatores que contribuíram para a difusão deste conceito. Um deles seria a “consumerização de tecnologias digitais”, em

que a evolução das tecnologias passou a voltar-se aos consumidores em si, e não apenas às empresas e ao governo, como em meados da década de 1990.

Além disso, o surgimento de redes sociais e tecnologias de acesso móveis possibilitou aproximar as necessidades dos consumidores para com os serviços oferecidos pelas plataformas, como por exemplo o surgimento dos *smartphones* e a tecnologia GPS. Para o autor, ainda, a urbanização e a globalização têm um papel determinante no sentido de aumentar a concentração populacional nas regiões metropolitanas. Dessa forma, um maior número de pessoas concentradas em áreas urbanas torna favorável o surgimento deste tipo de economia ao invés da utilização de recursos próprios.

A economia de compartilhamento é classificada em 3 (três) tipos de sistemas (BOTSMAN E ROGERS, 2011). O primeiro destes sistemas é o de serviços e de produtos, em que o usuário utiliza o produto pagando para tal, sem ter que de fato possuí-lo. Tal sistema não é inovador caso sejam levadas em consideração as empresas que cobram aluguel para o uso de determinado bem, como as locadoras de carro, por exemplo. Entretanto, com essa sistemática de economia colaborativa é possível observar uma maior facilidade em unir oferta e demanda desses serviços entre os consumidores e os prestadores, muito em razão das inovações tecnológicas, como é o caso da plataforma de aplicativo da Uber. Os autores destacam, ainda, que há um enorme potencial para que ocorra a economia de compartilhamento sobre produtos de utilização ociosa por parte dos proprietários, como carros e utensílios domésticos que são pouco utilizados.

O segundo sistema, por sua vez, seria o de mercados de redistribuição, nos quais há a comercialização de mercadorias entre os interessados, unindo interesses e evitando sua obsolescência. Principalmente por abordar um mercado secundário, essas plataformas são mais atrativas por apresentarem um custo menor para os usuários, uma vez que não envolve custos de transação intermediários.

Por fim, o terceiro tipo de sistema de economia elencado pelos autores é o de estilos de vida colaborativos. Nesse sistema, há uma união de pessoas com interesses comuns para compartilhar e trocar “bens intelectuais”, como habilidades, tempo, serviços, sendo que, muitas vezes, o meio de pagamento não necessariamente é em dinheiro, mas também em créditos que foram obtidos por meio de trocas anteriores.

Dessa forma, percebe-se que a economia de compartilhamento advém da evolução tecnológica, aliada a um crescimento da preocupação com o meio ambiente, de maneira que os

usuários deste tipo de compartilhamento observam uma maior segurança nas transações, que advém da confiabilidade conquistada pelas empresas pelos métodos de avaliação, e percebem um custo mais baixo em detrimento da utilização de outros sistemas de economia.

A Uber surgiu com esta ideia de difusão do conceito de economia de compartilhamento sob sua filosofia como empresa. Entretanto, com a enorme ampliação de seus serviços e a consolidação da empresa a nível econômico mundial, os críticos se posicionam no sentido de que a Uber não partilha desta visão social que tem a economia de compartilhamento, pois busca sempre elevar seus lucros e seu crescimento no mercado. Além disso, argumentam que essas plataformas de prestação de serviço que envolvem transações monetárias vão de encontro à ideia de compartilhamento, que é o que prega este tipo de economia. Assim, segundo Oliveira (2015) e Badger (2013), a Uber iniciou suas atividades como plataforma de economia colaborativa, entretanto, o que se observou foi a precarização do mercado de trabalho, uma vez que os prestadores de serviço não estariam protegidos pelos direitos trabalhistas e previdenciários. Além disso, segundo os autores, a Uber teria criado uma figura utópica de serviço como forma de esconder o que, de fato, se trata de ausência de proteção ao trabalho, ocasionando em uma queda da produção econômica pela perda de postos regulamentares de serviço.

Dessa forma, é importante entender até que ponto a precarização do mercado de trabalho como um todo é fruto das condições adversas do mercado de trabalho em si, e não apenas das práticas de economia colaborativa (ou que algumas empresas estabelecem como economia colaborativa) (RIBEIRO, 2016).

No Brasil, ainda não há uma pacificidade concreta com relação ao reconhecimento ou não de vínculo empregatício entre motoristas de aplicativo e empresas, muito em decorrência da recente vinda destas para o país, como no caso da Uber. Portanto, é preciso analisar a possível escassez de regulamentação, em conjunto com o aumento do desemprego, redução do crescimento econômico e crescimento da inflação, como fatores que sofreram influência ou não com a entrada das empresas de serviços de transporte privado individual de passageiros por aplicativo móvel no país.

## **2 ASPECTOS JURÍDICOS QUE PERMEIAM A RELAÇÃO ENTRE MOTORISTAS DE APLICATIVO (UBER) E A EMPRESA**

## 2.1 Direito Contratual

O conceito de contrato nasceu no momento em que a população se organizou para viver como sociedade. As pessoas passaram a se relacionar com a finalidade de que seus interesses pudessem ser atingidos. Contrato é um ato jurídico bilateral, dependente de pelo menos duas declarações de vontade, com o intuito de criar, alterar ou extinguir determinados direitos e deveres com cunho patrimonial (TARTUCE, 2020).

No entendimento de Gomes (2019, p.3), “contrato é uma espécie de negócio jurídico que se distingue, na formação, por exigir a presença pelo menos de duas partes. Contrato é, portanto, negócio jurídico bilateral ou plurilateral”. Além disso, ainda de acordo com o autor, contrato é o negócio jurídico que sujeita as partes a executar conduta idônea para satisfazer os interesses pré-estabelecidos.

Para Pontes de Miranda (1972), o negócio jurídico, e nele está inserido o contrato, é dividido em três planos: a) Plano da existência; b) Plano da validade; c) Plano da eficácia. O plano da existência contém os pressupostos do negócio jurídico em si. Neste primeiro, não há qualificação em si, sendo definidos os agentes, a vontade, o objeto e a forma. A ausência de quaisquer desses elementos torna o contrato inexistente.

O segundo plano, o da validade, é caracterizado por dar qualificação aos requisitos do plano da existência, no qual deve haver agentes capazes, vontade livre de vícios, objeto lícito, possível e determinado ou determinável e forma prescrita e não defesa em lei, nos termos do artigo 104 do Código Civil de 2002 (BRASIL, 2002). Um contrato que apresente vícios ou defeitos é, portanto, nulo de pleno direito. Caso haja eventual vício de consentimento, por exemplo, o contrato pode ser anulável.

Por fim, o plano da eficácia consiste nos elementos que relacionam as consequências dos contratos, de maneira que há a suspensão e a resolução de direitos e deveres inerentes ao negócio jurídico, em casos de “condição, do termo, do encargo, das regras relacionadas com o inadimplemento, dos juros, da multa ou da cláusula penal, das perdas e danos” (TARTUCE, 2020, p. 148). Seriam, então, as consequências e efeitos dos negócios jurídicos celebrados pelas partes em relação a terceiros.

Dessa forma, é importante entender que em relação ao presente estudo, há o acordo bilateral entre as partes, motoristas e usuários dos aplicativos de transportes, capazes, que firmam contrato por um objeto lícito, possível e determinado, com forma prevista em lei, nos

termos do artigo 104 do Código Civil, Lei 10.406/02 (BRASIL, 2002). É como entende Andrichi (2016), que define que juridicamente a Uber é uma empresa que serve como intermediária para um contrato de transporte celebrado entre consumidores e motoristas proprietários de automóveis.

### 2.1.1 Contrato de transporte de passageiros

O contrato de transporte de passageiros surgiu da necessidade do ser humano de realizar intercâmbio entre as populações, principalmente para fins comerciais, tornando-se necessário o traslado de pessoas e objetos. Somente com a entrada em vigor do Código Comercial de 1850 é que ficaram evidentes as primeiras regulações normativas acerca do transporte, sendo estas bastante sucintas.

O Código Civil de 1916, por sua vez, não tratou do contrato de transporte, se mantendo silente quanto a este. Com a entrada em vigor do Código Civil de 2002, houve a tipificação dos contratos de transporte, como previsto no artigo nº 730, caracterizando os contratos de transporte como aqueles em que “alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para o outro, pessoas ou coisas” (BRASIL, 2002). Segundo Cavalieri Filho (2006), a inserção do contrato de transporte no Código Civil de 2002 revogou uma das Leis brasileiras mais antigas, que é a Lei da Estradas de Ferro, bem como passou a tipificar um contrato que não é novo

O contrato de transporte é o negócio jurídico pelo qual a parte se obriga, em troca de remuneração, a entregar algo em outro local, ou a percorrer determinada distância para alguém (VENOSA, 2003). Dessa forma, depreende-se que o contrato de transporte é aquele em que alguém, pessoa física ou jurídica, é responsável pelo deslocamento de pessoas ou coisas de um lugar a outro, mediante remuneração.

Neste sentido, o artigo 736 do Código Civil se posiciona no sentido de que não estão sujeitos às normas do contrato de transporte o feito de forma gratuita, por amizade ou cortesia (BRASIL, 2002). Assim, para haver a caracterização de um contrato de transporte, é necessário que haja empresarialidade do transportador e onerosidade, com base no dispositivo anteriormente mencionado, de maneira que o transporte gratuito de pessoas ou coisas não caracteriza atividade econômica organizada, sendo esta relação regida pelas regras das obrigações de fazer e dos contratos não-onerosos do Código Civil de 2002 (COELHO, 2007).

## 2.1.2 Princípios contratuais

### 2.1.2.1 Princípio da autonomia da vontade, boa-fé objetiva e função social dos contratos

A vontade, pelo prisma jurídico, é definida em dois sentidos: o primeiro deles seria o “objeto do querer”, o conteúdo do querer, é o que se persegue, que assume relevância jurídica quando há sua exteriorização, com o fim de produzir efeitos perante a ordem legal. O segundo sentido, por sua vez, diz respeito à faculdade, a “atividade do querer”, como fato interno do pensamento de cada indivíduo, que irá declarar posteriormente a sua vontade (MAGALHÃES, 2010). Assim, a autora expõe que a vontade que tem relevância para o Direito é aquela manifestada, exposta, mesmo que não seja de forma consciente ou íntegra. A vontade é o fator principal e de maior eficácia para um negócio jurídico, entretanto, para que se torne reconhecível pelos outros, é necessário que haja manifestação desta, por meio da declaração.

O Princípio da Autonomia da Vontade é estabelecido por intermédio da liberdade de contratar. Em outras palavras, as partes, por meio da declaração de vontade, firmam um negócio jurídico que produzirá efeitos. No que diz respeito ao princípio da autonomia da vontade, os indivíduos têm a faculdade de firmar um contrato ou não; podem, de forma livre, elaborar as cláusulas dos contratos, principais ou acessórias, que acharem convenientes; e, por fim, podem determinar os efeitos das obrigações contratuais, de acordo com suas vontades (PERDIGÃO, 1946).

Neste sentido, o contratado terá a liberdade para a estipulação do contrato e do seu conteúdo, desde que dentro das normas jurídicas. Ele poderá ser aceito ou não pela parte contratante. Dessa forma, o motorista do aplicativo, figuraria como parte contratante, aceitando os termos do contrato estipulados pela empresa de aplicativo, parte contratada.

O princípio da boa-fé contratual, por sua vez, previsto no artigo nº 422 do Código Civil, Lei 10.406/02 (BRASIL, 2002), determina que as partes que firmam contrato não omitam qualquer informação, de maneira que deve ser cumprido exatamente a declaração de vontade destas, nos termos das obrigações contraídas por meio do contrato.

No entendimento de Tartuce (2019), é importante destacar o diálogo entre as fontes do Direito, mais especificamente entre a Constituição Federal de 1988, o Código Civil de 2002 e a concepção contratual, no sentido de que há pontos de confluência entre estes no que diz respeito à regulação das atividades de contratos de transporte de pessoas, mais especificamente o contrato de transporte individual de passageiros por aplicativos.

### *2.1.2.2 Princípio da Livre Iniciativa*

A Constituição Federal, em seus artigos 1º, inciso IV, em paralelo com a liberdade profissional, pela valorização do trabalho, destacados no referido dispositivo e também no artigo 5º, inciso XIII, prevê que a livre iniciativa é tida como um direito fundamental e como um dos fundamentos da ordem econômica nacional, nos termos do artigo 170 da Carta Magna (BRASIL, 1988).

A livre iniciativa abrange tanto a liberdade de iniciar determinada atividade econômica, como também a sua forma de sua organização, gestão e funcionamento, envolvendo princípios constitucionais como o da liberdade de empresa, livre concorrência e autonomia negocial (SARMENTO, 2015). Assim, tal princípio preceitua que qualquer atividade econômica poderá ser iniciada livremente, sem que haja necessidade de providência de órgãos públicos, quando não defeso por lei específica. A livre iniciativa seria, então, não somente aquela atividade econômica que surge de forma natural e espontânea no mercado, mas também a que advém de normas regulatórias do Estado, visando eliminar as possíveis anomalias de mercado (BASTOS, 1996).

No que diz respeito ao exercício de atividades econômicas por particulares, como no caso do transporte privado individual de passageiros por aplicativo, é assegurado pela constituição que haja a liberdade ao exercício destas, cabendo ao Estado atuar, pelo princípio da subsidiariedade, apenas em atividades supletivas ou em condicionantes que comprometam a segurança nacional ou prejudiquem o interesse coletivo.

O agente econômico, público ou privado, não pode agir prejudicando o interesse coletivo sob argumentação do princípio da livre iniciativa. Um ambiente saudável é o limite da liberdade de iniciativa, de maneira que o Estado deve intervir na atividade empresarial mediante a elaboração de leis e regulamentações que promovam o bem-estar coletivo (BARROSO, 2001). Assim, é possível e, muitas vezes, necessário que haja regulamentação estatal no que diz respeito às questões inerentes ao transporte privado individual de passageiros por aplicativo, que, por ser um espectro relativamente recente de modalidade de transporte, requer maior atenção, a fim de evitar embates jurídicos constantes.

A Lei nº 12.529/2011 foi sancionada para promover a defesa da concorrência, prevenindo e reprimindo infrações contra a ordem econômica que coloquem em xeque o princípio da livre iniciativa. Em seu artigo nº 36, inciso I, é previsto como infração da ordem

econômica, independente de culpa, os atos que venham a limitar, falsear ou de qualquer forma prejudicar a livre concorrência ou a livre iniciativa, nos termos do artigo (BRASIL, 2011).

### *2.1.2.3 Princípio da Liberdade de Concorrência*

O princípio da livre concorrência está elencado como um dos preceitos constitucionais da ordem econômica previsto no artigo nº 170, inciso IV da Constituição Federal, sendo este uma ramificação do princípio da livre iniciativa. Dessa forma, o artigo nº 173, parágrafo 4º da Carta Magna prevê que a lei deve reprimir qualquer abuso do poder econômico que vise à dominação de mercados, eliminação de concorrência e aumento arbitrário de lucros (BRASIL, 1988).

Ademais, o Estado deve agir não apenas de forma sancionatória, sancionando os abusos praticados pelos agentes econômicos, mas também preventivamente, fiscalizando e regulando de forma não ilimitada para promover a concorrência de mercado. O Estado regularia visando, portanto, garantir de que agentes econômicos ingressem, atuem e compitam livremente no mercado (SARMENTO, 2015), objetivando os interesses da população.

A partir deste pressuposto, a livre concorrência possibilita a liberdade de escolha dos consumidores e melhores resultados sociais no que diz respeito à qualidade dos serviços prestados, com maior segurança e preço justo. A escolha por uma economia capitalista é pautada no fundamento de que a maneira mais eficiente de garantir a satisfação dos interesses da população de forma geral é por meio de um mercado que garanta condições de livre concorrência, principalmente no quesito de preços justos (BARROSO, 2016).

Dessa forma, a experiência comprova que nem sempre a autoregulação dos mercados é suficiente para beneficiar amplamente os usuários de serviços, garantindo qualidade e segurança das informações. Observa-se que há uma regulamentação específica que visa a proteção de tais consumidores, por legislação. No caso dos serviços de transporte individual de passageiros por aplicativo, são estabelecidos parâmetros legais de regulamentação e fiscalização a nível municipal e do Distrito Federal, que têm a competência para tratar dos assuntos referentes ao tema.

## 2.2 Contrato de Adesão

No Brasil, com relação ao legislativo, os contratos de adesão foram regulados pela primeira vez no Código de Defesa do Consumidor em 1990, tendo sido previstos pelo Projeto de Código Civil de 1975. A característica principal desse tipo de contrato é o fato desse ser celebrado com cláusulas previamente redigidas por uma das partes, sem que a outra possa alterá-la. Há, portanto, mera aceitação das cláusulas propostas por outrem. Nesse sentido, existem três características principais deste tipo de contrato: a pré-disposição; a unilateralidade e a rigidez (MONTEIRO, 2001).

O contrato de adesão é a expressão utilizada para que condições uniformes e unilaterais inevitáveis sejam aceitas, quando formuladas por uma das partes, pela outra parte (GOMES, 1972). Portanto, para que seja configurado este tipo de contrato, é necessária a predisposição unilateral dos termos estabelecidos pelo fornecedor, somada à adesão por parte do cliente, no caso dos serviços de transporte individual por aplicativo o motorista, sendo estes elementos essenciais para sua formulação (FISCILETTI, 2014).

É importante destacar que o conhecimento do inteiro teor das condições gerais do contrato estabelecido pela empresa detentora da plataforma de aplicativos é direito do consumidor, conforme prevê o artigo 46 do Código de Defesa do Consumidor, Lei nº 8.078/90 (BRASIL, 1990). Além disso, o Código de Defesa do Consumidor prevê que o ofertante, ao apresentar sua plataforma de serviços, deve “assegurar informações corretas, claras, precisas, ostensivas e em língua portuguesa sobre todas as características do serviço oferecido”, nos termos de seu artigo 31, Lei nº 8.078/90 (BRASIL, 1990).

Assim, cabe ao aderente apenas aceitar as cláusulas elaboradas unilateralmente e uniformemente pelo proponente, de forma que o elemento essencial do contrato de adesão é a ausência de uma fase pré-negocial decisiva, com falta de debate prévio das cláusulas contratuais (TIMM, 2013). Entretanto, dada a elaboração prévia do contrato, seguida de uma declaração de vontade baseada apenas na aceitação por parte do contratante, o Código Civil em seu artigo 423, define que quando houver cláusulas ambíguas ou contraditórias, deve-se adotar a mais favorável ao aderente. Além disso, define que serão nulas as cláusulas que estipulem a renúncia antecipada do aderente a direito resultante da natureza do negócio, nos termos do artigo 424 do Código Civil (BRASIL, 2002).

É possível estabelecer um paralelo dessa modalidade de contrato para com o estipulado pelas empresas de transporte privado individual de pessoas por aplicativo, em especial, a Uber. A empresa pré-determina, unilateralmente, cláusulas para que determinado usuário se habilite como motorista. É necessário que possua CNH com a observação “Exerce Atividade Remunerada (EAR)”;

utilizar um veículo de acordo com determinados requisitos; aprovação na checagem de antecedentes criminais a partir do envio de identidade. Ademais, é necessário o envio de alguns documentos, como Carteira Nacional de Habilitação, Certificação de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e documentos específicos de acordo com a legislação de cada cidade.

Ainda, a Uber determina que ao acessar e usar os serviços, o motorista concorda com os termos e condições que estabelecem o relacionamento contratual entre este, na qualidade de usuário(a), e a Uber (UBER BRASIL, 2020). Dessa forma, caso o motorista não cumpra os requisitos estipulados por meio dos termos estipulados pela empresa, ele não pode acessar e nem usar os serviços, cabendo apenas aceitá-los ou não.

## **2.3 Direito do Trabalho**

### **2.3.1 Características do Direito do Trabalho**

Segundo Basile (2019), existem cinco elementos que identificam a existência da relação de emprego, de maneira que a ausência de qualquer um destes descaracteriza tal relação. São eles: 1) Pessoa Física: serviço deve ser prestado por pessoa física. 2) Pessoaalidade: o prestador não poderá ser substituído por outrem no labor. 3) Não eventualidade: de maneira que o trabalho deve ser prestado de habitualmente. 4) Subordinação: neste caso a subordinação é jurídica, do empregado para com o empregador, que dará as ordens a serem cumpridas. 5) Onerosidade: se faz presente sempre que o empregador se compromete a cumprir uma obrigação, seja de pagar ou fazer, em contrapartida ao serviço prestado.

### **2.3.2 Vínculo Empregatício**

O trabalho refere-se a dispendir energia, por parte do trabalhador, com o objetivo de resultado útil. É a atividade inerente à pessoa humana, compondo as características físicas e psíquicas dos que o exercem. É o conjunto de atividades com a finalidade de produzir ou criar, exercida pelo homem, com determinada finalidade (DELGADO, 2016).

A relação de trabalho diz respeito ao vínculo jurídico existente entre pessoa natural que executa uma obra ou presta serviços para outrem, mediante o pagamento de contraprestação (SARAIVA, 2016). A relação de emprego, por sua vez, seria espécie que integra o gênero relação de trabalho, estabelecida legalmente pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Dessa forma, para que a relação jurídica seja tutelada pelas leis trabalhistas, é necessário que haja o cumprimento de certos requisitos, que caracterizam a relação de emprego. Os artigos 2º e 3º da CLT conceituam a relação de emprego:

Art. 2º Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.

Art. 3º Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste mediante salário. (BRASIL, 1943).

A relação de emprego é configurada pela prestação de um trabalho de natureza não eventual, por pessoa natural, com pessoalidade, subordinação e de forma onerosa. Para que se caracterize a relação de emprego, o trabalho deve ser prestado por pessoa física, não podendo nunca ser pessoa jurídica. Ademais, o contrato de emprego é pessoal em relação à figura do empregado, que é contratado para trabalhar de acordo com suas próprias características, não podendo ser substituído. Nesse entendimento, a pessoalidade se restringe à figura do empregado. Outro requisito é o da não-eventualidade ou habitualidade, pelo qual o serviço é prestado em caráter contínuo, permanente e duradouro. O requisito da onerosidade remete à ideia do recebimento de salário por parte do empregado, sendo essa a contraprestação pelos serviços prestados. Por fim, o requisito da subordinação diz respeito ao poder de direção do empregador sobre o empregado, que é contratado para desempenhar funções de acordo com as necessidades requeridas (SANDES, 2020).

Por um lado, o modelo de aplicativo que une motoristas a empresas apresenta todos os requisitos e indícios de uma típica relação de emprego, bem como uma flexibilidade e autonomia (MARTINS; ALMEIDA, 2007). Pela falta de regulamentação dessa forma de trabalho, tais “trabalhadores” estariam desprovidos de proteção da justiça. Além disso, de acordo com Teodoro, da Silva e Antonieta (2017), a atividade exercida pelas empresas que fornecem a plataforma de aplicativos de transporte, em específico a Uber, por ser dirigida e controlada exclusivamente por esta, caracteriza o necessário para a fixação jurídica do vínculo empregatício para com os motoristas.

Por outro lado, salienta-se que, para que seja possível exercer o serviço de motorista de aplicativo para determinada empresa, é necessário aceitar os termos de serviço, elaborados pela empresa detentora da plataforma, segundo as próprias diretrizes previstas no contrato. É necessário observar que há um perfeito alinhamento das partes no que diz respeito à autonomia da vontade, uma vez que ambas as partes, em comum acordo, firmaram um contrato para que os serviços fossem prestados.

Em uma vertente, o motorista, que prestará serviços aos usuários que o requisitarem na plataforma digital, na outra a empresa detentora de tal plataforma. Muito se fala em necessidade de regulamentação de tal modalidade de prestação de serviços à luz da legislação trabalhista. Entretanto, deve-se observar as características intrínsecas a esta relação, que por si apresenta diversos aspectos referentes à prestação de um serviço contratado.

Ao aceitar, desde o princípio, os termos e condições estipulados pela empresa, o motorista firma um negócio jurídico que produzirá efeitos, mais especificamente, contrata a detentora da plataforma digital para utilizar seus serviços, numa espécie de trabalho autônomo.

### 2.3.3 Trabalhador Autônomo

O trabalho autônomo é aquele exercido com grau de autonomia na qual o próprio trabalhador estabelece os parâmetros para oferecer seus serviços. Assim, é caracterizado pelo fato de o trabalhador definir o tempo e modo de executar o labor para o qual fora contratado, sendo a atividade reconhecida por lei como tal (MARTINEZ, 2018).

A regulamentação do trabalho autônomo se deu pela Reforma Trabalhista de 2017, com a edição da Lei nº 13.467/17 que, em seu artigo 442-B, prevê que “a contratação do autônomo, cumpridas por este todas as formalidades legais, com ou sem exclusividade, de forma contínua ou não, afasta a qualidade de empregado prevista no artigo 3º desta Consolidação” (BRASIL, 2017). O legislador procurou afastar o contrato de trabalho autônomo de uma relação de emprego tradicional, em que o empregado, pessoa física, presta serviços habitualmente, de forma onerosa, e com subordinação ao empregador, que assume o risco do negócio. As normas as quais o trabalhador autônomo se submete seriam, então, regulamentadas pelo direito privado.

Dessa forma, a principal diferença que caracteriza um contrato de trabalho autônomo e o que o afasta de uma relação clássica de emprego é o fato da ausência do pressuposto da subordinação, assumindo ainda os riscos inerentes ao exercício da atividade. Neste escopo, está um dos principais pontos que desencadearam disputas judiciais acerca da existência ou não de

subordinação dos motoristas para com as empresas detentoras das plataformas de aplicativos, conforme será exposto.

### **3 ANÁLISE DA RELAÇÃO JURÍDICA ENTRE MOTORISTAS PARA COM AS EMPRESAS DE APLICATIVO DE TRANSPORTE PRIVADO DE PASSAGEIROS (UBER)**

#### **3.1 A Relação Jurídica entre a Empresa de Transporte Privado Individual de Passageiros e os Motoristas**

Para compor as discussões desta pesquisa, torna-se necessário analisar os dois principais pontos defendidos neste debate. Por um lado, ainda que haja certo grau de autonomia investido aos motoristas de aplicativo, a plataforma detém total controle do exercício e da organização do trabalho, por meio das programações algorítmicas que permitem uma automatização, gerenciamento e vigilância deste (ABILIO, 2019). Neste sentido, parte da doutrina entende que as empresas de transporte privado individual de passageiros, como a Uber, não permitem ao motorista estabelecer as condições para exercer o serviço de transportes, além de não permitirem uma livre definição de preços por parte destes. Além disso, não é possível a criação de clientela, uma vez que há a proibição de contato entre o motorista e o passageiro após o final do serviço de transporte. Assim, há um distanciamento da caracterização do motorista de transporte privado de passageiros por aplicativo como trabalhador autônomo, uma vez que este integra uma cadeia dinâmica empresarial organizada, da qual é dependente, sendo subordinado por controles indiretos e informatizados de supervisão da empresa.

Por outro lado, há entendimento doutrinário e jurisprudencial acerca do não reconhecimento do vínculo empregatício, uma vez que há a possibilidade de o motorista parceiro permanecer *off-line*, sem delimitação de tempo, além de haver flexibilização na determinação de sua rotina de trabalho, e do número de clientes a serem atendidos por dia. Ademais, há a ausência de subordinação do motorista de aplicativo para com a empresa, caracterizando contrato de trabalho autônomo, de maneira que, ao aceitar os termos e condições do contrato, o motorista firma uma parceria para com a empresa, como por exemplo a Uber. A empresa, em seus termos de uso da plataforma, determina que “não existe *joint-venture*, sociedade, emprego ou relação de representação entre você, a Uber ou quaisquer Parceiros Independentes como resultado do contrato entre você e a Uber ou pelo uso dos Serviços” (UBER BRASIL, 2020). O objetivo desta cláusula é o afastamento da caracterização da relação de emprego para com os “Parceiros Independentes”, na qual se enquadram os motoristas.

Quanto à regulamentação, em palestra realizada pela Abranet, a atual ministra do STJ Nancy Andrichi se posicionou pela inconstitucionalidade de leis estaduais, distritais e municipais que venham a proibir a atividade de intermediação de transporte individual privado de passageiros pelas empresas de aplicativo Uber e congêneres. Segundo a ministra, a partir da conjugação harmônica entre Constituição Federal, Código Civil, Marco Civil da Internet, e a lei 12.529, é possível que haja a formação de contratos de transporte privado individual entre motoristas, autônomos, com carro próprio, e consumidores desse serviço.

Assim, Nancy (2015) afirma que todas as leis municipais, estaduais e distritais que venham a proibir o uso de aplicativos de transporte privado individual de passageiros são incompatíveis com os artigos nº 730 e nº 731 do Código Civil, que tratam do contrato de transporte, padecendo de grave vício de inconstitucionalidade, nos termos dos artigos 1º, IV; 22, I e XI; 30, V; 32, §1º; 170, IV e V e § único; e artigo nº 173, todos da Constituição Federal, que tratam, essencialmente, acerca do livre exercício da atividade econômica e da proteção ao consumidor, pautados no princípio da livre iniciativa (BRASIL, 1988, 2002).

### **3.2 Necessidade de Regulamentação para assegurar Segurança Jurídica**

O serviço de transporte privado individual de passageiros se difundiu amplamente pelo mundo, sobretudo a partir de 2014, com a empresa Uber. O modelo estabelecido pela empresa, de economia compartilhada, gerou e ainda é motivo de controvérsias judiciais no que diz respeito à matéria trabalhista.

Há decisões divergentes de diferentes tribunais acerca do tema, como por exemplo a do juízo da 33ª Vara do Trabalho de Belo Horizonte, no processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112, em que foi proferida decisão entendendo haver vínculo empregatício entre o motorista e a empresa Uber, com caracterização dos requisitos necessários para tal: subordinação, habitualidade, onerosidade, pessoalidade. A empresa fora condenada, portanto, ao pagamento de horas extras, adicional noturno, multa prevista na CLT, restituição dos valores gastos com gasolina e itens para os clientes, além de verbas rescisórias pelo rompimento do contrato sem justa causa. (MINAS GERAIS, 2017)

Em contrapartida, o Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, no julgamento do recurso ordinário nº 0010947-93.2017.5.15.0093, negou o reconhecimento da relação de emprego entre o motorista e a empresa, uma vez que a empresa Uber não possui qualquer tipo de ingerência na forma de serviço prestado por seus parceiros. O fundamento principal, mais

uma vez, fora o da ausência do requisito de subordinação na relação entre a empresa e o motorista. (SÃO PAULO, 2018)

A justificativa principal para a regulação estatal de determinados serviços ou atividades econômicas está na incapacidade do mercado de propor um modelo ótimo que atenda a economia e o social, não sendo capaz de ofertar de modo eficiente determinado bem ou serviço com preços que reflitam corretamente o custo-benefício para a população (DIAS, 2007). O mesmo entendimento é o de Gomide (2004), quando afirma que a regulação econômica dos serviços de transporte de passageiros se faz necessária devido às falhas de mercado, que não seria capaz de se autorregular para o bem comum da população.

O setor de transporte de passageiros sempre passou por processo de regulação, visando mitigar as externalidades negativas e as falhas de mercado. Para Salanova (2011, p. 150-161, *apud* TELÉSFORO, 2016), a regulação pode ser dividida em três tipos: a) Regulação de quantidade b) Regulação de qualidade c) Regulação de conduta de mercado. Na primeira delas, de quantidade, o objetivo é estabelecer os preços e a limitação ao ingresso de competidores no mercado (no meio dos táxis é exercida por meio da necessidade de licença para operação). A segunda, por sua vez, trata da regulação de qualidade, em que é avaliado o padrão dos carros, e os critérios para aceitação dos motoristas. A Lei 12.468/2011, que regulamenta a profissão dos taxistas, estabelece que, para que exerçam a profissão, devem realizar cursos de primeiros socorros, direção defensiva, relações humanas, mecânica e elétrica básica, atendendo sempre os passageiros com presteza e polidez, com vestimenta adequada e o veículo em boa condição asséptica (BRASIL, 2011). Por fim, o terceiro tipo de regulação dos serviços de transporte de passageiros seria a regulação da conduta de mercado, definindo a maneira como os clientes são abordados e a forma de filiação às empresas de transporte.

É evidente que a regulação econômica por parte dos entes superiores é relevante e necessária sob certos aspectos anteriormente mencionados, visando corrigir as falhas de mercado e tentar eliminar as assimetrias de informação. Entretanto, tal regulamentação no setor dos transportes poderia ocasionar uma elevação dos gastos públicos e causar ociosidade de operações administrativas malsucedidas, tendo como exemplo negativo as restrições ao mercado competitivo, que afetariam diretamente os consumidores.

O fenômeno denominado Teoria da Captura ocorre quando os entes reguladores distorcem o interesse público em detrimento de pressão de grupos de interesse com maior poder econômico. Dessa forma, Justen Filho (2002) se posiciona no sentido de que esta teoria se

verifica quando a agência perde sua condição de autoridade comprometida com o interesse público e se volta a atender e legitimar os interesses privados dos próprios segmentos regulados.

Nesse sentido, Telésforo (2016) se utiliza da Teoria da Captura para explicar a influência e pressão de grupos de interesse que possivelmente seriam afetados com a regulação dos serviços de transportes, em detrimento de visar apenas o bem-estar social. Segundo a autora, o que se verifica ainda é um movimento para tornar limitada e difícil a entrada de novos agentes, especificamente no setor de táxis, favorecendo grupos restritos que detêm a operacionalização dos serviços de taxistas. Como consequência, há um aumento do preço das licenças para a circulação de novos táxis, de maneira que não há comprovação de que isso beneficie a categoria que já trabalha em si.

Em um mundo globalizado onde as empresas buscam cada vez mais inovações e aumento da competitividade por diferenciação de seus produtos e dos serviços ofertados, uma regulação que não estimule esses preceitos mitiga a livre concorrência e os benefícios advindos ao consumidor, como por exemplo o aumento da qualidade e diminuição dos preços. A inserção dos serviços prestados pela Uber no país esbarra em como realizar uma regulação, uma vez que a sua entrada no mercado afeta o sistema de transporte de passageiros vigente, que visa a estabilidade a partir da baixa concessão de licenças, falta de fiscalização e monopolização do setor.

Ainda nessa discussão, Telésforo (2016) estabelece 3 (três) ciclos de intervenção do regulador. O primeiro deles diz respeito à proibição e/ou criminalização da prestação de serviço pela Uber nas cidades. Em análise feita pela autora, em 100% das regiões analisadas houve imediata proibição do aplicativo, caracterizando o primeiro ciclo de intervenção regulatória. Tal fato denota que o regulador visou a atender a pressão dos grupos já estabelecidos, principalmente as empresas de táxi, fazendo com que houvesse a proibição do Uber. Além disso, Friedman e Friedman (2015) se posicionam no sentido de que, se o Estado regula determinada atividade, é necessário que haja comprovação por dados claros e confiáveis de que a inserção dessa modalidade de transporte causa falhas de mercado, o que não ocorreu no primeiro momento de proibição do Uber nas principais cidades do país.

O segundo ciclo de intervenção adotado pelo legislador a fim de barrar a inserção do Uber no mercado é o chamado ciclo “a la táxi”. Nesse ciclo, os agentes objetivam a aproximação da atividade de carona remunerada Uber, ao padrão de serviços de transporte individual de passageiros já existente, ou seja, basicamente sob a emissão de licenças para que

os motoristas pudessem operar. Além disso, haveria ainda uma imposição de custos adicionais por quilometragem rodada, sem que houvesse qualquer justificativa para tal. Esses fatos denotam numa proibição indireta para o funcionamento, uma vez que exige licenças e aumenta os custos do serviço sem razão específica para tal.

O terceiro ciclo de intervenção regulatória, por sua vez, seria o da regulação específica. Para que haja a devida regulação acerca dos serviços de transporte individual de passageiros, é necessário que haja estudos acerca do impacto dessa nova tecnologia no mercado, de maneira que esta intervenção sirva como uma forma de adequar tais serviços em benefício da população, respeitando suas características intrínsecas. Assim, para adentrar no ciclo de regulação específica, é necessário que os gestores de políticas públicas locais analisem os benefícios advindos desse tipo de sistema de transporte individual, para então poderem elaborar normas e, por conseguinte, gerar melhorias urbanas.

Esteves (2015) se posiciona no sentido de que não faz sentido restringir o ingresso dos serviços de transporte de individual de passageiros por aplicativo, no modelo de caronas pagas, uma vez que estes de fato providenciam um mecanismo de autorregulação bastante satisfatório, atendendo, ainda, um mercado que não era abrangido, ou era abrangido de forma insatisfatória, pelos táxis. Ainda, o autor se posiciona acerca dos serviços de transporte privado de passageiros por aplicativo:

Os benefícios ao interesse público seriam inegáveis, pois aumentariam o bem-estar da sociedade por diversos mecanismos: (i) o novo mercado proveria um substituto superior aos carros particulares para um determinado grupo de consumidores; (ii) o novo mercado proveria um substituto superior aos táxis para um segundo grupo de consumidores; (iii) o novo mercado rivalizaria com os táxis e com os carros particulares, o que poderia trazer reduções de preços nas corridas de táxis, no aluguel de carros de passeio e até mesmo nos preços dos carros novos e usados. Nem mesmo os profissionais do mercado de táxis (não proprietários das licenças) seriam prejudicados, pois poderiam inclusive (ex post) utilizar os serviços do aplicativo, ou (ex ante) arbitrar entre entrar no mercado de táxis ou no mercado de caronas pagas. (ESTEVES, 2015)

No ano de 2015, em Brasília, fora apresentado o Projeto de Lei nº 282/2015, que proibia o exercício de atividades da Uber no Distrito Federal. Entretanto, apesar de ser aprovada, foi vetada pelo Governador. Já em São Paulo, no ano de 2014, foi apresentado o Projeto de Lei nº 349/2014, aprovado pela Câmara Municipal, justificando que a proibição fora pelo fato de que o serviço de transporte individual por aplicativo Uber não obedecia à lei vigente, destacando que tal modalidade de transporte individual é de caráter privativo dos taxistas, de acordo a regulamentação da Lei nº 12.468/11 (BRASIL, 2011, 2014, 2015).

A Constituição Federal determina em seu artigo 1º, inciso IV que os fundamentos do Estado se baseiam nos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa. Ademais, nos termos do artigo nº 170, incisos IV e V, a ordem econômica tem por fim assegurar o princípio da livre concorrência e da defesa do consumidor (BRASIL, 1988). Dessa forma, Andrighi (2016) afirma que a Constituição Federal adotou o modelo capitalista como ordem econômica, de maneira que ao particular é atribuída a livre iniciativa e dada maior importância à valorização do trabalho humano e defesa do consumidor.

Quanto à regulação dos transportes de passageiros, o artigo nº 22, inciso XI, da Constituição Federal determina ser competência privativa para legislar sobre trânsito e transporte. Já o artigo nº 30, em seu inciso V, estabelece que:

Compete aos municípios organizar e prestar, diretamente ou sobre regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial. (BRASIL, 1988).

O Código Civil, por sua vez, em seu artigo nº 730 define o contrato privado individual de transporte, que se verifica quando “alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”, nos termos do dispositivo. Já em seu artigo nº 731, são estabelecidos parâmetros do transporte público coletivo: “o transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste código”, também nos termos do artigo (BRASIL, 2002).

A Lei nº 12.965/14, trata do Marco Civil da Internet, de maneira que são estabelecidos princípios e garantias, direitos e deveres para o uso da internet no país, e, em seu artigo 1º, inciso V, define que a disciplina do uso da internet no Brasil tem como fundamento a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor (BRASIL, 2014).

Ademais, a Lei nº 12.529/11, que estrutura o sistema brasileiro de defesa da concorrência, em seu artigo 36 caput, determina que “Constituem infração da ordem econômica, independentemente de culpa, os atos sob qualquer forma manifestados, que tenham por objeto ou possam produzir” os efeitos, previstos no §3º, alínea d, inciso III, que são “limitar ou impedir o acesso de novas empresas ao mercado” e, no inciso IV, “criar dificuldades à constituição, ao funcionamento ou ao desenvolvimento de empresa concorrente ou de fornecedor, adquirente ou financiador de bens ou serviços” (BRASIL, 2011).

É possível observar a existência de uma conjugação harmônica entre a Constituição Federal, o Código Civil, o Marco Civil da Internet e entre a Lei Federal nº 12.529/11, no sentido

de que não cabe aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal legislar acerca da prestação de serviços de transporte individual de passageiros, como é o caso da empresa Uber, uma vez que quaisquer leis estaduais, municipais, distritais que venham a proibir esta modalidade se tornam incompatíveis com os dispositivos legais anteriormente mencionados (ANDRIGHI, 2016).

Em 26 de março de 2018, foi sancionada a Lei nº 13.640/18, que alterou dispositivos da Lei nº 12.587/12, que institui diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essa Lei visa a regulamentação do transporte privado de passageiros por aplicativos móveis. A primeira mudança foi no inciso X do artigo 4º, definindo com precisão a modalidade de transporte remunerado, inclusive com a contratação de viagens individualizadas ou compartilhadas, por meio dos aplicativos ou plataformas online, pelos usuários cadastrados, nos seus termos:

Art. 4º - Para os fins desta Lei, considera-se: [...] X — transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede (BRASIL, 2018).

Houve, ainda, a inclusão do artigo nº 11-A, fixando a competência exclusiva dos Municípios e do Distrito Federal no que diz respeito à regulamentação e à fiscalização do serviço de transporte remunerado individual de passageiros previsto no inciso X do artigo 4º da Lei 12.587/12. Além disso, o parágrafo único e incisos I, II e III, determinam a efetiva cobrança dos tributos municipais pela prestação do serviço; a exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); e a exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) (BRASIL, 2012, 2018).

Ademais, foi inserido o artigo nº 11-B, que estabelece condições para que o motorista seja habilitado a prestar serviço de transporte privado remunerado de passageiros. O condutor deve possuir Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria “B”; o veículo deve ser licenciado e atender aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal.

O condutor deve, ainda, apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. O parágrafo único do artigo 11-B determina que o descumprimento dos requisitos anteriormente mencionados caracterizará transporte ilegal de passageiros, infração prevista no artigo 231, VIII, do Código de Trânsito Brasileiro. Dessa forma, a referida lei sancionada visou a garantir aos motoristas prestadores de serviço de transporte privado individual de passageiros por aplicativo

o direito constitucional de exercer esta atividade e gerar renda, além de assegurar aos usuários uma opção legal de mobilidade urbana.

### **3.3 A Primeira Decisão do TST acerca da Relação entre Motoristas de Aplicativo e a Uber: Acórdão do Recurso de Revista nº 1000123.89.2017.5.02.0038**

Em 07 de fevereiro de 2020, os ministros do Tribunal Superior do Trabalho, na primeira decisão acerca do tema, por unanimidade reformaram decisão do Tribunal Regional do Trabalho, 2ª Região (SP), que havia se posicionado pelo reconhecimento do vínculo empregatício entre motorista de aplicativo e a empresa Uber.

A lide se trata de reclamação trabalhista ajuizada por um motorista de transporte privado de passageiros por aplicativo, Uber, pleiteando pelo reconhecimento de relação empregatícia. O reclamante teria trabalhado pela plataforma digital do ano de 2015 até meados de 2016. Requereu, além do reconhecimento da relação de emprego, o registro do contrato em carteira de trabalho e o recebimento de parcelas advindas da suposta relação.

Fora ajuizada ação na 38ª Vara do Trabalho de São Paulo, tendo sido negado o reconhecimento da relação de emprego em 1º grau. Em segunda instância, a 15ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho, da 2ª Região (SP), acolheu o requerimento do motorista de aplicativo, se posicionando pelo reconhecimento da relação empregatícia entre ele e a empresa Uber. Dessa decisão, a empresa Uber interpôs recurso de revista ao Tribunal Superior do Trabalho.

Admitido o recurso, a 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho reestabeleceu a sentença de primeira instância, negando que há relação de emprego entre o reclamante e a reclamada Uber, por inexistência da principal característica necessária para tal: a subordinação do trabalho entre o motorista e a empresa de aplicativo, não estando de acordo com o artigo 3º da CLT.

A decisão foi tomada com fundamento de que o trabalhador é amplamente responsável pelos horários, locais e frequência com que o serviço é prestado, podendo ficar “*off-line*” por tempo indeterminado. Dessa forma, apesar da determinação da plataforma quanto aos requisitos de adequação para a prestação de serviço, o que garantiria a qualidade do atendimento, o motorista detém de ampla flexibilidade no que diz respeito à administração de sua rotina de trabalho.

Ademais, o referido Tribunal entendeu que a empresa Uber é fornecedora de uma interface digital que liga os motoristas à empresa, e essa aos clientes, estabelecendo, segundo doutrina, um modelo de economia compartilhada, conforme exposto anteriormente. A empresa seria, portanto, um meio de ligação entre o trabalhador e os clientes. A 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho decidiu, em acórdão ao recurso de revista nº 1000123.89.2017.5.02.0038 que:

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. Recurso Revista nº 1000123.89.2017.5.02.0038. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. e Outros. Recorrido: Marcio vieira Jacob. Relator: Breno Medeiros. Brasília, 5 de fevereiro de 2020. (BRASIL, 2020).

Além disso, o Tribunal Superior do Trabalho considerou que o requisito da onerosidade, pressuposto para configurar a relação de emprego, não se enquadra no percentual estipulado pela Uber. Ao prestar os serviços, o motorista percebe um total de 75% a 80% do valor pago pela corrida, configurando, segundo o Tribunal, uma vantagem remuneratória que não configura relação empregatícia, mas sim uma parceria entre o prestador e a empresa Uber. Nos termos do acórdão:

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. Recurso Revista nº 1000123.89.2017.5.02.0038. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. e Outros. Recorrido: Marcio vieira Jacob. Relator: Breno Medeiros. Brasília, 5 de fevereiro de 2020 (BRASIL, 2020).

Assim, segundo o Tribunal Superior do Trabalho, não há caracterização de coordenação, fiscalização e direção da prestação dos serviços pela empresa detentora da plataforma de aplicativo. Não há incidência, portanto, de poder disciplinar do empregador (GAURIAU, 2020).

#### **4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A revolução digital possibilitou uma transformação na dinâmica de transportes, sobretudo na relação entre as empresas, prestadores de serviços e consumidores. A modalidade

de transporte privado individual de passageiros, como o difundido pela ideia de economia compartilhada, pela empresa Uber, caracterizou o surgimento de um modelo de negócio que reformulou o modo de prestação e consumo de serviços.

Por um lado, a empresa busca aliar conforto, praticidade e maior segurança para que clientes possam se locomover, a um custo relativamente menor do que o praticado pelo táxi. Por outro lado, o motorista prestador de serviço, para que se enquadre como tal, deve garantir um ambiente e atendimento seguros para o cliente, de acordo com os requisitos pré-estabelecidos pela própria empresa.

O presente estudo destacou a análise entre a intermediação dos contratos privados de transporte de passageiros celebrados entre empresas, em especial a Uber, e os motoristas, por aplicativo de celular conectado à internet. Assim, foi possível observar que apesar de haver grande pressão para a proibição das referidas atividades de transporte, a Lei nº 13.640/2018 foi editada alterando a Lei de Mobilidade Urbana, estabelecendo em seu artigo 2º, inciso X o transporte remunerado privado individual de passageiros, como sendo serviço remunerado de transporte não aberto ao público, para a realização de viagens solicitadas por usuários cadastrados (BRASIL, 2018). Isso se deve pelo fato de ser atribuída a esse serviço a natureza de direito privado, figurando como atividade econômica, e não como serviço público ou de utilidade pública. Assim, a edição de leis estaduais, municipais e distritais que venham a proibir a atividade de intermediação de transporte individual privado de passageiros pelas empresas de aplicativo seria inconstitucional.

Ademais, o principal objetivo desse estudo foi a análise de existência ou não de vínculo empregatício entre o motorista de aplicativo e a empresa detentora da plataforma online. Após diversas decisões divergentes acerca do tema, dando provimento ou negando a existência do vínculo, o acórdão no Recurso de Revista número nº 1001123.89.2017.5.02.0038 fora proferido pela 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, em 07 de fevereiro de 2020, negando a existência de vínculo empregatício entre motorista e a empresa Uber, sendo esta a primeira decisão desta Corte sobre o tema (BRASIL, 2020). Tal decisão foi tomada tendo em vista a ausência de pressupostos necessários para a configuração do referido vínculo.

Um dos requisitos não presentes nessa relação é o da subordinação, uma vez que o motorista é quem determina seus horários de trabalho, por quanto tempo deseja trabalhar, quantos clientes quer atender no dia, além de ter a escolha de permanecer *off-line* da plataforma por tempo indeterminado. Dessa forma, há ampla flexibilidade quanto à prestação de serviços,

afastando o requisito da subordinação e, por consequência, gerando incompatibilidade de reconhecimento da relação de emprego.

Além disso, segundo a 5ª Turma do TST, está ausente o requisito da onerosidade na prestação dos serviços. Isso porque segundo o acórdão, a porcentagem percebida pelo motorista não condiz com um vínculo de emprego, visto que esse recebe a vantagem remuneratória de 75% a 80% da corrida realizada, de maneira que a Uber, no caso em tela, percebe os 20% a 25% restantes. Essa seria uma porcentagem muito elevada para que fosse considerada uma relação de emprego celetista. Haveria, portanto, um contrato de parceria entre o motorista e a empresa.

Dessa forma, tendo em vista que há a celebração de um contrato com natureza jurídica de direito privado, prevista nos artigos 730 e 731 do Código Civil, sob a incidência dos princípios da livre-iniciativa e da liberdade de concorrência, o motorista de transporte individual privado de passageiros por aplicativo é um trabalhador autônomo, conforme detalhado ao longo do artigo (BRASIL, 2002).

Por um lado, é possível observar que há divergências nas decisões quanto ao tema, gerando a necessidade de regulamentação específica, como no caso da Lei nº 13.640/2018, que estabelece o regime de transporte privado individual de passageiros, além de uma uniformização e pacificação das decisões judiciais. Por outro lado, a decisão unânime proferida pela 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, em sua primeira análise do tema, é concisa e objetiva, uma vez que não estão presentes os requisitos de subordinação e onerosidade, não se configurando, pois, uma relação de emprego entre o motorista e a empresa Uber.

## REFERÊNCIAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. Uberização: do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. **Psicoperspectivas: Individuo y sociedad**, v. 18, n. 3, 2019. Disponível em: <http://www.cesit.net.br/wp-content/uploads/2019/11/ARTIGOL-C-ABILIO.pdf>. Acesso em: 05 mar. 2021.

ARAGÃO, Alexandre S. **Direito dos serviços públicos**. 3. ed. Rio Janeiro: Forense, 2013. [E-book].

BADGER, Emily. **The Rise of Invisible Work**. 31 out. 2013. Disponível em <https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-10-31/the-rise-of-invisible-work>. Acesso em: 22 mar. 2021.

BARBOSA, Christiane Lima *et al.* Táxi e Uber: Implicações sobre regulamentações e qualidade dos serviços no Brasil. *In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM*

TRANSPORTE, 32. **Anais...**, 2018. Disponível em: [http://www.anpet.org.br/anais32/documentos/2018/Gestao%20de%20Transportes/Gestao%20do%20Transporte%20de%20Passageiros%20I/6\\_504\\_AC.pdf](http://www.anpet.org.br/anais32/documentos/2018/Gestao%20de%20Transportes/Gestao%20do%20Transporte%20de%20Passageiros%20I/6_504_AC.pdf) Acesso em: 12 fev. 2021.

BARROSO, Luis Roberto. **A dignidade da pessoa humana no Direito Constitucional contemporâneo: a construção de um conceito jurídico à luz da jurisprudência mundial**. Belo Horizonte: Fórum, 2016.

BARROSO, Luís Roberto. A ordem econômica constitucional e os limites à atuação estatal no controle de preços. **Revista de direito administrativo**, v. 226, p. 187-212, 2001.

BASILE, César Reinaldo Offa. **Direito do trabalho**. 9. ed. São Paulo: Saraiva, 2019. (Col. Sinopses Jurídicas, v. 27).

BASTOS, Vânia. **Para entender a economia capitalista: noções introdutórias**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1996.

BEUL-LEUSMANN, S. et al. **Usability evaluation of mobile passenger information systems**. International Conference of Design, User Experience and Usability. Springer International Publishing, 2014.

BOTSMAN, Rachel; ROGERS, Roo. **O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo**. Trad. Rodrigo Sardenberg. Porto Alegre: Bookman, 2011.

BRANCO, Leo. **Donos de “Uber dos ônibus” protestam em SP contra restrições ao setor. Exame, 2020**. Disponível em: <https://exame.com/pme/donos-de-uber-dos-onibus-protestam-em-sp-contr-restricoes-ao-setor/>. Acesso em: 16 mar. 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm) Acesso em: 15 nov. 2020.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei do Senado nº 282, de 2015**. Altera as Leis nos 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e 9.766, de 18 de dezembro de 1998, para dispor sobre a distribuição nacional dos recursos do salário-educação. Brasília: Câmara dos Deputados, 2013. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=576699>. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm). Acesso em: 19 abr. 2020.

BRASIL. **Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011**. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm). Acesso em: 21 mar. 2021.

BRASIL. **Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014**. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/lei/112965.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/112965.htm). Acesso em: 21 mar. 2021.

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 as Leis nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974, 8.036, de 11 de maio de 1990, e 8.212, de 24 de julho de 1991, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho. Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm.htm). Acesso em: 21 mar. 2021.

BRASIL. **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018.** Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/113640.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/113640.htm). Acesso em: 21 de mar. 2021.

BRASIL. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.** Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm). Acesso em: 19 mar. 2021.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm). Acesso em: 21 mar. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Processo nº1000123.89.2017.5.02.0038.2020. 5.**

Turma. Relator: XXX. Brasília, 07 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/807016681/recurso-de-revista-rr-10001238920175020038>. Acesso em: 05 mar. 2021.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil.** 6. ed. São Paulo: Malheiros, 2006.

CDTV, Canal. **Palestra – II Congresso Brasileiro de Internet.** Realização: Abranet, em 24/09/2015. Palestrante: Ministra do STJ Nancy Andrighi. Vídeo Publicado em: 25 de setembro de 2015. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=Zuu\\_y9cFEZ8](https://www.youtube.com/watch?v=Zuu_y9cFEZ8).

Acesso em: 4 mar. 2021.

COELHO, Fábio Ulhoa. **Manual de direito comercial: direito de empresa.** 18. ed. Paulo: Saraiva, 2007.

CONRADO, Regis da Silva. **Serviços públicos à brasileira: fundamentos jurídicos, definição e aplicação.** São Paulo: Saraiva, 2013. [*E-book*].

COSTA, Ramon B. **Sobre o papel da confiança e das tecnologias digitais de comunicação nas experiências de economia colaborativa.** 2015. Disponível em

<[https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4315789/mod\\_resource/content/2/Confian%C3%A7a%20-%20Economia%20Colaborativa.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4315789/mod_resource/content/2/Confian%C3%A7a%20-%20Economia%20Colaborativa.pdf)>. Acesso em: 22 mar 2021.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho.** São Paulo: LTr, 2016.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo.** 27. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

DIAS, Flavio Augusto de Oliveira Passos. **Serviços de Táxi: elementos para um novo modelo regulatório.** 2007. Disponível em:

[https://www.repositorio.unb.br/bitstream/10482/2504/1/2007\\_FlavioAugustodeOliveiraPDias.pdf](https://www.repositorio.unb.br/bitstream/10482/2504/1/2007_FlavioAugustodeOliveiraPDias.pdf) Acesso em: 17 nov. 2020.

DISTRITO FEDERAL. Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região. **Sentença trabalhista na Reclamação Trabalhista 0001995-46.2016.5.10.0111**. Juíza: Tamara Gil Kemp. Belo Horizonte, 18 de abril de 2017. Disponível em: <http://s.conjur.com.br/dl/uber-decisao.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2020.

ESTEVES, L. A. Uber: o mercado de transporte individual de passageiros: regulação, externalidades e equilíbrio urbano. **Revista de Direito Administrativo**, Rio de Janeiro, v. 270, 325-361, 2015.

FAGNER, Sandes. **Direito e Processo do Trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2020. [E-book].

FISCILETTI, Rossana Marina De Seta. Contratos de adesão e condições gerais: diferenças terminológicas no direito comparado. **AREL: Amazon's Research and Environmental Law**, Rondônia, v. 2, n. 1, 2014.

FONSECA, Mariana. De jato a ônibus: startups transformam como nós vamos de um lado a outro. **Época Negócios**, 2020. Disponível: <https://epocanegocios.globo.com/Startup/noticia/2020/03/de-jato-onibus-startups-transformam-como-nos-vamos-de-um-lado-outro.html>. Acesso em: 28 fev. 2021.

FRIEDMAN, Milton; FRIEDMAN, Rose. **Livre para escolher**. Rio de Janeiro: Record, 2015.

GASPARINI, D. **Direito administrativo**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1995.

GAURIAU, Rosane. Uber: entre a autonomia e subordinação: estudo comparado franco-brasileiro. **Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região**, Brasília, v. 24, n. 1, p. 133-153, 2020.

GOMES, Orlando. **Contrato de adesão: condições gerais dos contratos**. São Paulo: RT, 1972.

GOMES, Orlando. **Contratos**. 27. ed. Rio de Janeiro: Forense; 2019.

GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988**. 15. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

JUSTEN FILHO, Marçal. **O direito das agências reguladoras independentes**. São Paulo: Dialética, 2002.

MAGALHÃES, Ana Alvarenga Moreira. **O Erro no Negócio Jurídico: Autonomia da Vontade, Boa-Fé Objetiva e Teoria da Confiança**. São Paulo: Atlas, 2010. [E-book].

MARTINEZ, Luciano. **Curso de direito do trabalho**. São Paulo: Saraiva, 2018. [E-book].

MARTINS, Murilo; DE ALMEIDA, Victor Hugo. Análise juslaboral da relação de trabalho entre motoristas por aplicativo e a empresa Uber: aspectos e consequências sociojurídicos. **Revista do Direito do Trabalho e Meio Ambiente do Trabalho**, v. 3, n. 1, p. 55-75, 2017.

MEDAUAR, Odete. **Direito Administrativo Moderno**, 2. ed. São Paulo: RT, 1998.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Administrativo Brasileiro**. 37. ed. São Paulo: Malheiros, 2011.

MERIDA, Carolina; MOTEIRO, Renata de Almeida. Aplicativos de intermediação de contratos privados de transporte de passageiros: por que a polêmica continua? **Revista de Direito Administrativo e Gestão Pública**, v. 4, n. 2, p. 99-116, 2018.

MINAS GERAIS. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. **Processo nº 0011359-34.2016.5.03.0112.2017**. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/processos/128569054/processo-n-0011359-3420165030112-do-trt-3>. Acesso em: 05 março 2021.

MIRANDA, Francisco Cavalcanti Pontes de. **Tratado de direito privado**. 3. ed. Rio de Janeiro: Borsoi, 1972. t. 46.

MONTEIRO, António Pinto. Contratos de adesão e cláusulas contratuais gerais: problemas e soluções. **Revista Trimestral de Direito Civil**, v. 7, 2001.

OLIVEIRA, Patrick L. S. **O Uber e o Mito da Panaceia Tecnológica**. 21 jul. 2015. Disponível em: <http://www.cartacapital.com.br/sociedade/uber-taxistas-4216.html>. Acesso em: 12 mar. 2021.

PERDIGÃO, José de Azeredo. O princípio da autonomia da vontade e as cláusulas limitativas da responsabilidade civil. **Revista da Ordem dos Advogados**, p. 25-63, 1946.

RIBEIRO, Bruno Santos. **Princípios e desafios para regulação da economia do compartilhamento, com substrato da teoria responsiva e enfoque na atuação do aplicativo Uber**. 2016. Disponível em: [https://bdm.unb.br/bitstream/10483/14214/1/2016\\_BrunoSantosRibeiro\\_tcc.pdf](https://bdm.unb.br/bitstream/10483/14214/1/2016_BrunoSantosRibeiro_tcc.pdf). Acesso em: 17 nov. 2020.

SÃO PAULO. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei nº 349/2014**. Dispõe no âmbito do município de São Paulo sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas e dá outras providências. São Paulo: Câmara dos Deputados, 2014. Disponível em: <https://www.radarmunicipal.com.br/proposicoes/projeto-de-lei-349-2014>. Acesso em: 15 mar. 2021.

SÃO PAULO. Tribunal Regional do Trabalho da 15.ª Região. **Processo n.º 0010947-93.2017.5.15.0093** – RO. Décima Câmara. [...] Recorrentes: João Fernando da Silva e Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Des. Edison dos Santos Pelegrini. 2018. Disponível em: <https://pje.trt15.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/0010947-93.2017.5.15.0093/2>. Acesso em: 14 março 2021.

SARAIVA, Renato. **Direito do Trabalho para concursos públicos**. São Paulo: Método, 2016.

SARMENTO, Daniel. **Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o ‘caso Uber’**. Parecer s/n, Rio de Janeiro: 10 de julho de 2015. Disponível em: <http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2021.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 25ª ed. – São Paulo: Editora Malheiros, 2005.

SUNDARARAJAN, Arun. **Peer-to-Peer Businesses and the Sharing**. (Collaborative) Economy: Overview, Economic Effects and Regulatory Issues. Jan 2014. Disponível em: [http://smallbusiness.house.gov/uploadedfiles/1-15-2014\\_revised\\_sundararajan\\_testimony.pdf](http://smallbusiness.house.gov/uploadedfiles/1-15-2014_revised_sundararajan_testimony.pdf). Acesso em: 22 mar. 2021.

TARTUCE, Flávio. **Direito civil: teoria geral dos contratos e contratos em espécie**. 14. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. v. 3.

Telésforo, Rachel Lopes. Uber: inovação tecnológica e desafios regulatórios. **Revista da Escola da Magistratura Regional Federal / Escola da Magistratura Regional Federal, Tribunal Regional Federal da 2ª Região**, Rio de Janeiro, n. 1, ago. 1999. Disponível em: <https://emarf.trf2.jus.br/site/documentos/revistaemarfol25.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2021.

TELÉSFORO, Rachel Lopes. **Uber: Inovação disruptiva e ciclos de intervenção regulatória**. 2016. Tese de Doutorado. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/18082/RLT%20%20DISSERTACAO%20MESTRADO%20-%202017.pdf?sequence=3&isAllowed=y>. Acesso em 10 de mar. 2021.

TEODORO, Maria Cecília Máximo; DA SILVA, Thais Claudia D.'Afonseca; ANTONIETA, Maria. Disrupção, economia compartilhada e o fenômeno Uber. **Revista da Faculdade Mineira de Direito**, v. 20, n. 39, p. 1-30, 2017.

TIMM, Luciano Benetti. Contratos no direito brasileiro. **Direito & Justiça**, v. 39, n. 2, p. 224-236, 2013.

UBER BRASIL **Termos de Uso**. 2020. <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/Hist%C3%B3ria/>. Acesso em: 03 mar. 2021.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito civil: contratos em espécie**. São Paulo: Atlas, 2003.