



Centro Universitário de Brasília - UniCEUB  
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS  
Curso de Bacharelado em Direito

**ELIANE CRISTINA RIBEIRO OLIVEIRA**

**UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL: A relação jurídica entre os motoristas e  
as empresas de tecnologia – relação de emprego ou prestação de serviço?**

**BRASÍLIA**

**2021**

**ELIANE CRISTINA RIBEIRO OLIVEIRA**

**UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL: A relação jurídica entre os motoristas e as empresas de tecnologia – relação de emprego ou prestação de serviço?**

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): Professor Claudio Santos da Silva

**BRASÍLIA**

**2021**

**ELIANE CRISTINA RIBEIRO OLIVEIRA**

**UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL: A relação jurídica entre os motoristas e as empresas de tecnologia – relação de emprego ou prestação de serviço?**

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): Professor Claudio Santos da Silva

**BRASÍLIA, \_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE 2021**

**BANCA AVALIADORA**

---

**Professor(a) Orientador(a) Claudio Santos da Silva**

---

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

## **UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL: A relação jurídica entre os motoristas e as empresas de tecnologia – relação de emprego ou prestação de serviço?**

Eliane Cristina Ribeiro Oliveira<sup>1</sup>

**Resumo:** Este artigo tem por propósito analisar a chamada uberização do trabalho no Brasil e a relação jurídica estabelecida entre os motoristas de aplicativos e as empresas de tecnologia, como também a sua classificação enquanto relação de emprego ou prestação de serviço. Ou seja, o objetivo do presente artigo é discutir a uberização do trabalho no Brasil com enfoque na relação jurídica existente entre os motoristas e as empresas de tecnologia, como uma relação de emprego ou de prestação de serviço. Inicialmente, será apresentada a chegada da Uber no Brasil, a sua normatização no cenário nacional e a apreciação da sua constitucionalidade pelo Supremo Tribunal Federal à luz do princípio da livre iniciativa, previsto na Constituição de 1988. A investigação da relação jurídica entre os motoristas e as empresas será feita a partir das decisões do Tribunal Superior do Trabalho (anos de 2019 a 2021) e do Superior Tribunal de Justiça, na perspectiva de possível caracterização como relação de emprego, prestação de serviço ou ainda relação de consumo. Pretende-se, portanto, discutir a relação jurídica entre essas novas empresas de mobilidade de passageiros e seus parceiros/motoristas e sua caracterização enquanto prestadores de serviços ou, ainda, se resta configurada relação de emprego.

**Palavras-chave:** Uberização. Direito do trabalho. Princípio da livre iniciativa. Empreendedorismo. Relação jurídica. Empresas de tecnologia. Motoristas de aplicativos. Relação de emprego. Prestação de serviço. Relação de consumo.

**Sumário:** Introdução. 1 - Uberização do trabalho no Brasil. 2 – Uberização e livre iniciativa na Constituição de 1988: a decisão do STF no recurso extraordinário n.º 1.054.110/SP. 2.1 – O princípio da livre iniciativa na Constituição de 1988: uma conceituação necessária. 2.2 – A decisão do STF no RE n.º 1.054.110/SP como paradigma na uberização no Brasil. 2.3 – Empreendedorismo. 3 – Relação jurídica entre os motoristas e as empresas de tecnologia. 3.1 – Uberização e relação de emprego. 3.2 – Uberização e prestação de serviços: uma análise do Conflito de Competência n.º 164.544/MG, do Superior Tribunal de Justiça. 3.3 – Uberização e relação de consumo. Considerações Finais. Referências Bibliográficas.

---

<sup>1</sup> Bacharelada em Direito pela Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS, do Centro Universitário de Brasília (UniCEUB). Email: eliane.coliveira@sempreueb.com.

## INTRODUÇÃO

Este artigo tem como escopo analisar a chamada uberização do trabalho no Brasil e a relação jurídica entre os motoristas de aplicativos e as empresas de tecnologia, bem como a sua categorização enquanto relação de emprego ou prestação de serviço.

Esse tema surge da angústia da autora enquanto servidora pública do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região há mais de 5 anos, onde vem se deparando com essa matéria e casos, e de um olhar atento na temática da mobilidade urbana e seus desdobramentos em razão da graduação em arquitetura em urbanismo na Universidade Federal de Uberlândia (UFU), em dezembro de 2001, e atividade profissional por um breve período na área.

O objetivo do presente artigo é discutir a uberização do trabalho no Brasil com enfoque na relação jurídica entre os motoristas e as empresas de tecnologia, se caracteriza essa relação como uma relação de emprego ou de prestação de serviço. Far-se-á, inicialmente, uma análise da chegada da Uber no Brasil, a sua normatização no cenário nacional e a apreciação da sua constitucionalidade pelo Supremo Tribunal Federal à luz do princípio da livre iniciativa previsto na Constituição de 1988. A análise da relação jurídica entre os motoristas e as empresas será feita a partir das decisões do Tribunal Superior do Trabalho (anos de 2019 a 2021) e do Superior Tribunal de Justiça, na perspectiva da eventual caracterização como relação de emprego, prestação de serviço e relação de consumo.

O tema é atual e tem uma relevância científica-acadêmica na medida em que apresenta essa dicotomia da relação jurídica entre os motoristas e as plataformas de tecnologia, ou seja, se estão prestando serviços ou se há uma relação de emprego. Nessa toada, Maria Cristina Peduzzi, Ministra Presidente do TST, entende que há relação de trabalho e que a competência para essas ações é da Justiça do Trabalho. Segundo ela, “o STJ tem decisão, nos casos da Uber, dizendo que a competência em conflitos é da Justiça comum porque não há vínculo de emprego. O TST já afirmou que não há vínculo de emprego entre o motorista e a empresa. Ainda assim, mesmo não havendo vínculo de emprego, há uma relação autônoma que está submetida à jurisdição trabalhista”. Segundo Peduzzi, “a Justiça do Trabalho está preparada e tem garantida essa competência no inciso I do artigo 7º da

Constituição. Cabe a ela julgar conflitos que surjam de uma relação, ainda que autônoma, produzida e existente entre o prestador do trabalho e a empresa que arregimenta o serviço”.<sup>2</sup>

Noutro giro, em fevereiro de 2020, a 5ª Turma do TST, no recurso de revista n.º 10000123-89.2017.5.02.0038, Rel. Min. Breno Medeiros, assentou a “ampla flexibilidade” do motorista “em determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender por dia”. Essa auto-determinação, segundo o TST, “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”. Além disso, nesse mesmo julgamento, destacou o Tribunal que “a reserva ao motorista do equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário” representa “porcentagem superior ao que esta Corte vem admitindo como bastante à caracterização da relação de parceria entre os envolvidos”.<sup>3</sup>

Essa decisão e esse entendimento traz um novo tempo e uma nova visão das relações de trabalho. Zygmunt Bauman faz uma importante reflexão, nesse sentido, sobre a modernidade líquida, ou seja, sobre a velocidade das transformações sociais e das incertezas do mundo contemporâneo. No seu trabalho *Vida líquida*, Bauman revela que “líquido-moderna’ é uma sociedade em que as condições sob as quais agem seus membros mudam num tempo mais curto do que aquele necessário para a consolidação, em hábitos e rotinas, das formas de agir.” É a vida rápida, líquida, em que a tecnologia impera e atropela o bem estar, o ser e o humano. E adverte Bauman, que essa “vida líquida, assim como a sociedade líquida moderna, não pode manter a forma ou permanecer por muito tempo”.<sup>4</sup>

As plataformas de tecnologia, como essas empresas se auto denominam, ou aplicativos de mobilidade urbana, são exemplos de novos caminhos e desenhos da sociedade

---

<sup>2</sup> FERNANDES, Rayane; GOES, Severino. “**O conceito de trabalho digno passa por metamorfoses**”, afirma **Peduzzi**. Conjur, Brasília, em 14 de março de 2021. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2021-mar-14/entrevista-maria-cristina-peduzzi-presidente-tst#:~:text=%20O%20conceito%20de%20trabalho%20digno%20passa%20por%20metamorfoses%22%2C%20afirma%20Peduzzi&text=%20O%20conceito%20de%20trabalho%20digno%20passa%20por%20metamorfoses.%22%20A,da%20epidemia%20de%20Covid%2D19>. Acesso em: 20 mar. 2021.

<sup>3</sup> BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (5. Turma). **Recurso de Revista n.º 1000123-89.2017.5.020038**. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI N.º 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. E Outros. Recorrido: Marcio Vieira Jacob. Relator: Min. Breno Medeiros. Brasília, 5 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/ecf8c5ba35b7c6e659850b502b0a7482>. Acesso em: 06 mar. 2021.

<sup>4</sup> BAUMAN, Zygmund. **Vida líquida**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2009. p. 7.

moderna sob a qual vivemos desde a universalização da internet e dos telefones celulares, que mais do que telefones, são chamados hoje de *smartphones*.

Essas plataformas de tecnologia se qualificam como empresas intermediadoras consistentes em “plataformas-ponte” que fazem encontrar demanda e oferta por transporte individual de bens ou pessoas, tendo como base o imediato acesso *online* de mapas, pagamentos, entre outras atividades.

Essas empresas trabalham com o transporte remunerado de passageiros e com a entrega de alimentos e mercadorias, com destaque para o iFood e o Uber Eats<sup>5</sup>. O presente artigo analisará as empresas de tecnologia de transporte remunerado de passageiros, no qual se destacam as empresas, dentre outras, Uber e 99, por meio das quais o usuário solicita um carro por intermédio de uma plataforma, que encontra um motorista e o conecta ao usuário para transporte até o destino selecionado.

Trata-se, como acentua Georgenor de Sousa Franco Filho, “de uma inovação disruptiva que leva a sociedade a uma readaptação e a reavaliação de seus costumes tradicionais.”<sup>6</sup>

Pretende-se, pois, discutir a relação jurídica entre essas novas empresas de mobilidade de passageiros e seus parceiros/motoristas, se se caracterizam como prestadores de serviços ou se há uma caracterização de relação de emprego.

---

<sup>5</sup> O sítio da Uber Eats explica o procedimento para utilizar a plataforma:

“**Procure:** No Uber Eats, tem centenas de restaurantes para você escolher. Abra o app e procure um restaurante ou culinária específica ou então deslize a tela para baixo para ver outras opções. Quando encontrar o que você quer, toque no item escolhido para adicioná-lo ao pedido;

**Peça:** Na hora de finalizar a compra, você verá seu endereço, a previsão de entrega e o valor do pedido, incluindo impostos e preço de entrega. Se estiver tudo certo, é só tocar em Fazer pedido e pronto! Você pode usar as mesmas formas de pagamento das viagens da Uber;

**Acompanhe:** Acompanhe a entrega do seu pedido no app. Primeiro, aparece um aviso de que o restaurante aceitou e começou a preparar o pedido. Quando estiver quase pronto, um entregador parceiro irá ao restaurante de carro, bicicleta ou moto para retirar e o pedido e levar até você. O nome e a foto dele aparecerão no app, e você poderá acompanhar a entrega no mapa.”

UBER EATS. **Como o Uber Eats funciona.** Uber Eats, São Paulo, 2021. Disponível em: <https://about.ubereats.com/br/pt-br/>. Acesso em: 01 abr. 2021.

<sup>6</sup> FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Uberização e trabalho autônomo. **Revista LTr**, Brasília, v. 83, n. 10, p. 1162, out. 2019.

## 1 UBERIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL

A empresa Uber foi fundada como UberCab, em 2009, multinacional norte-americana, por Garrett Camp e Travis Kalanick, chegando ao Brasil em 2014. Após a chegada da Uber, vieram as empresas Lyft, Cabify, Easy, WillGo, dentre outras.<sup>7</sup> Segundo se verifica no sítio da empresa Uber, os motoristas, chamados “motoristas parceiros”, prestam serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros com respaldo na Constituição Federal e integra a Política Nacional de Mobilidade Urbana, presente na Lei n.º 12.587/2012, regulamentada pela Lei 13.640/2018.<sup>8</sup>

Em palestra oportunizada pela Escola Judicial do Tribunal Regional do Trabalho da 7ª Região (CE), o juiz do trabalho Fausto Siqueira Gaia, ao tratar dos impactos da inserção de novas tecnologias de aplicativos na seara trabalhista e o processo de uberização do trabalho definiu o termo uberização como sendo quando “a empresa deixa de ser a detentora dos meios de produção, e simplesmente transfere todo o risco de negócio para o trabalhador”. Para o magistrado “esse novo modelo de organização do trabalho do século 21 requer que o trabalhador forneça, além de sua força de trabalho, os meios de produção, que no caso dos aplicativos de motoristas, é o carro com todas as despesas decorrentes de seu uso.”<sup>9</sup>

A legalidade das atividades da Uber e dos motoristas foi declarada pelo Supremo Tribunal Federal<sup>10</sup> ao decidir que a proibição de sua atividade é inconstitucional e viola aos princípios da livre iniciativa e da concorrência. Nesse caso, foi fixada tese, com efeito vinculante, estabelecendo que os entes da federação que regulamentarem a questão não poderão afrontar requisitos adicionais ao disposto na Constituição da República brasileira.

---

<sup>7</sup> FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Uberização e trabalho autônomo. **Revista LTr**, Brasília, v. 83, n. 10, p. 1162, out. 2019.

<sup>8</sup> EQUIPE UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. Uber, São Paulo, 27 de agosto de 2020. Disponível em: [<sup>9</sup> GAIA, Fausto Siqueira. \*\*Uberização do Trabalho\*\*. Tribunal Regional do Trabalho da Sétima Região, Ceará, 14 de fevereiro de 2020. Disponível em: \[<sup>10</sup> Essa decisão será objeto de análise específica nesse artigo, mais adiante: BRASIL. Supremo Tribunal Federal. \\(Tribunal Pleno\\). \\*\\*Recurso extraordinário nº 1.054.110 São Paulo\\*\\*. DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator\\(a\\): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em:\]\(http://www.tst.jus.br/web/trabalhoseguro/programa/-/asset\_publisher/OSUp/content/garantir-rede-de-protecao-ao-trabalhador-e-o-principal-desafio-ante-a-uberizacao-do-trabalho. Acesso em: 03 abr. 2021.</a></p></div><div data-bbox=\)](https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/#:~:text=A%20Uber%20no%20Brasil,capitais%20e%20principais%20regi%C3%B5es%20metropolitana s. Acesso em: 24 mar. 2021.</a></p></div><div data-bbox=)

Como se verifica no sítio da Uber, com essa decisão do STF, “foram afastadas medidas que contenham restrições à entrada de pessoas na atividade, como número máximo de motoristas parceiros, autorizações prévias como alvarás e exigência de placas de cidades específicas”.<sup>11</sup>

As empresas de tecnologia, como a Uber, não têm uma estrutura física comum, tradicional, como se vê no conceito tradicional de empresa. Para elas, com seu papel de intermediar operações, os motoristas cadastrados na Uber, por exemplo, e os entregadores de encomendas, como o Uber Eats e iFood, são considerados parceiros. Isto é, entendem que há uma relação entre esses parceiros e os usuários, sendo a empresa apenas uma plataforma-ponte.

Os carros, motos e bicicletas são obtidos por meios próprios, ou seja, pelos motoristas. A vinculação desses motoristas, conforme apontam as empresas, se dá por livre vontade e não há uma vinculação estrita à empresa, pois pode dela se desligar a qualquer momento. Outro ponto das plataformas é que os motoristas e entregadores prezam pela autonomia e pela liberdade oferecidas pela parceria com a empresa, utilizando as plataformas sem nenhum tipo de obrigação quanto à carga horária. A manutenção dessa relação do motorista de Uber, por exemplo, com a Plataforma, não significa estar vinculado às obrigações de habitualidade e à subordinação que marcam a relação de emprego, conforme se extrai do escopo e conceituação dessas atividades na visão dessas empresas.

Para uma análise da relação jurídica existente entre os trabalhadores e as plataformas de tecnologia, navegar na dicotomia entre relação de emprego e prestação de serviço se faz necessária. Por isso, analisar esse cenário na jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho

---

<sup>11</sup> EQUIPE UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. Uber, São Paulo, 27 de agosto de 2020. Disponível em:

e do Superior Tribunal de Justiça se torna importante para os pontos e provocações deste artigo<sup>12</sup>.

## **2 UBERIZAÇÃO E LIVRE INICIATIVA NA CONSTITUIÇÃO DE 1988: A DECISÃO DO STF NO RECURSO EXTRAORDINÁRIO N.º 1.054.110/SP**

### **2.1 O princípio da livre iniciativa na Constituição de 1988: uma conceituação necessária**

O estudo da relação jurídica entre os motoristas de aplicativos enquanto relação de emprego e prestação de serviço requer uma análise da moldura do princípio constitucional da livre iniciativa, até mesmo em razão da decisão do Supremo Tribunal Federal no recurso extraordinário n.º 1054110/SP, em que se analisou a constitucionalidade de norma municipal do estado de São Paulo, especificamente, a Lei municipal n.º 16.279/2015, que proibiu o uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas.<sup>13</sup>

As atividades intermediadas pelas empresas de transporte individual remunerado de passageiros, como a Uber, chamadas, conforme já destacado, empresas de tecnologia, são

---

<sup>12</sup> Não é escopo deste trabalho, mas vale registrar recente matéria em que a Uber anuncia em 16 de março de 2021 que: “vai conceder direitos trabalhistas para todos seus mais de 70 mil motoristas cadastrados no Reino Unido. A decisão ocorre após a gigante da tecnologia perder batalha na Suprema Corte britânica em fevereiro [2021]. A partir desta quarta-feira (17), os motoristas terão direito a salário mínimo e férias remuneradas, algo inédito no mundo para a empresa. Em fevereiro, o Uber afirmou que decisão da Justiça não se aplicaria a todos os atuais motoristas no Reino Unido, mas acabou mudando seu posicionamento. ‘Isso segue a recente decisão da Suprema Corte do Reino Unido, que fornece um caminho mais claro para um modelo que dá aos motoristas os direitos da condição de trabalhador enquanto continua a deixá-los trabalhar com flexibilidade’, disse o Uber, nesta terça [16.3.2021]. Como foi o processo contra o Uber no Reino Unido? Em uma ação aberta por dois motoristas, um tribunal de trabalho de Londres decidiu em 2016 que a companhia exercia controle significativo sobre eles e que por isso eles não deveriam ser considerados como autônomos. A empresa recorreu e em 2018 a Justiça reafirmou o vínculo trabalhista entre Uber e motoristas no Reino Unido. Em julgamento de apelação em fevereiro de 2021, a Suprema Corte manteve a decisão e determinando que um grupo de motoristas têm direito a benefícios trabalhistas, como o salário mínimo.

PORTAL G1. **Uber vai conceder direitos trabalhistas a todos seus motoristas no Reino Unido.** G1 Globo, Brasília, 16 de março de 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/03/16/uber-vai-conceder-beneficios-de-funcionarios-a-70-mil-motoristas-no-reino-unido.ghtml>. Acesso em: 22 mar. 2021.

<sup>13</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). **Recurso extraordinário nº 1.054.110 São Paulo.** DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator(a): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>. Acesso em: 06 mar. 2021.

atividades protegidas pelo princípio constitucional da livre iniciativa, segundo disposto nos arts. 1º, IV, e 170, da Constituição Federal de 1988.

O princípio da livre iniciativa é garantia do Estado Democrático de Direito, no qual é assegurado o livre exercício de atividade econômica, protegido, por escolha expressa do legislador constituinte, de intervenções excessivas por parte do Estado. Esse sistema da Constituição de 1988 está balizado por dois pontos. O primeiro, a garantia do direito de propriedade (arts. 5º, XXII, e 170, II) e o segundo, a limitação ao intervencionismo do Estado (art. 174). Com essa moldura, há que se reconhecer a liberdade dessas empresas de tecnologia para delinear suas atividades e negócios. Isso, claro, respeitando as demais balizas constitucionais e legais do sistema brasileiro, como se está a demonstrar no presente artigo.

O debate do princípio da livre iniciativa como elemento garantidor do Estado Democrático, já foi debatido pelo Supremo Tribunal Federal em análise desse mesmo tema dos motoristas particulares de aplicativos, inclusive explorando precisamente a questão ora em estudo, na arguição de descumprimento de preceito fundamental n.º 449, em 8 de maio de 2019, destacando que o “o motorista particular, em sua atividade laboral, é protegido pela liberdade fundamental insculpida no art. 5º, XIII, da Carta Magna, submetendo-se apenas à regulação proporcionalmente definida em Lei Federal, pelo que o art. 3º, VIII, da Lei Federal n.º 12.965/2014 (Marco Civil da Internet) e a Lei Federal n.º 12.587/2012, alterada pela Lei n.º 13.640 de 26 de março de 2018, garantem a operação de serviços remunerados de transporte de passageiros por aplicativos.

Nessa decisão, o relator, Ministro Luiz Fux, acentuou que “a liberdade de iniciativa garantida pelos artigos 1º, IV, e 170 da Constituição brasileira consubstancia cláusula de proteção destacada no ordenamento pátrio como fundamento da República e é característica de seletor grupo das Constituições ao redor do mundo, por isso que não pode ser amesquinhada para afastar ou restringir injustificadamente o controle judicial de atos normativos que afrontem liberdades econômicas básicas.”<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). **Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 449 Distrito Federal**. DIREITO CONSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO E REGULATÓRIO. PROIBIÇÃO DO LIVRE EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. INCONSTITUCIONALIDADE. ESTATUTO CONSTITUCIONAL DAS LIBERDADES. (...). ADPF JULGADA PROCEDENTE. Requerente: Partido Social Liberal. Interessados: Câmara Municipal de Fortaleza e Prefeito Municipal de Fortaleza. Relator(a): Min. Luiz Fux. Brasília, 8 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750684777>. Acesso em: 05 mar. 2021.

O transporte individual privado de passageiros independe de qualquer tipo de autorização e está, por essa razão, protegido contra a interferência indevida do Estado em sua prestação. Oportuna a passagem do Ministro Marco Aurélio, em intervenção no seu voto no recurso extraordinário n.º 1.054.110/SP, ao mencionar que “é um sistema hoje mais seguro do que o regulamentado, que é o de táxi. Eu, pelo menos, em vez de pegar táxi quando vou ao Rio ou a São Paulo, opto pelo Uber e tenho o aplicativo no celular. Aciono o Uber. Inclusive, sou examinado como transportado pelo condutor do veículo e examino também o desempenho dele. É um serviço de utilidade pública de natureza privada em si.”<sup>15</sup>

## **2.2 A decisão do STF no RE n.º 1.054.110/SP como paradigma da uberização no Brasil**

A decisão do Supremo Tribunal Federal no recurso extraordinário n.º 1.054.110/SP foi um marco na uberização no sistema jurídico brasileiro, uma vez que estabeleceu pontos antes incertos e definiu balizas preliminares para a legalização da atividade das empresas de tecnologia relativas à mobilidade urbana.

Muito ainda a se definir e regulamentar, como o que se discute no presente artigo, quanto, se há uma relação de emprego ou mesmo se caracteriza como prestação de serviço. O ponto é que essa decisão do STF iniciou esse debate, especificamente, lançando a premissa e a base no que tange ao princípio da liberdade econômica e os seus conflitos com os serviços públicos, como os do taxi.

Essa decisão tratou da constitucionalidade da Lei n.º 13.640/2018, que alterou a Lei n.º 12.587/2012, instituindo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e fixando pontos os quais geravam insegurança no nosso sistema jurídico, como, dentre outros, se “a proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista

---

<sup>15</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). **Recurso extraordinário nº 1.054.110 São Paulo. DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA.** Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator(a): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>. Acesso em: 06 mar. 2021.

cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência”.<sup>16</sup>

O Supremo Tribunal Federal confirmou as diretrizes traçadas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei n.º 13.640/2018 em que a regulamentação dessa temática deverá seguir a moldura da (i) cobrança de tributos municipais pela prestação desses serviços; (ii) contratação de seguros de acidentes pessoais a passageiros (APP) e do seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT); (iii) exigência de inscrição do motorista como contribuinte do INSS; (iv) fixação de requisitos de idade máxima do veículo e características exigidas pela autoridade de trânsito; (v) necessidade de atualização do Certificado de Registro de Licenciamento de Veículo (CRLV); (vi) exigência de certidão negativa de antecedentes criminais do motorista; e (vii) exigência de que o motorista mantenha Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria B ou superior que contenha informação de que exerce atividade remunerada.

Nesse sentido, vê-se a comprovação pelo Supremo Tribunal Federal de que o transporte remunerado individual de passageiros é uma atividade econômica, prestada pela iniciativa privada e em prol do desenvolvimento econômico. Com essas considerações, passa-se a analisar a relação jurídica entre os motoristas e as empresas de tecnologia.

### 2.3 Empreendedorismo

Antes, porém, da análise da relação jurídica, frise-se a caracterização do termo empreendedorismo na atividade dos motoristas de aplicativos. Como destacado pelo Ministro Roberto Barroso em seu voto no recurso extraordinário n.º 1054110/SP, há uma “necessidade de superação do preconceito contra o empreendedorismo”. Segundo o Ministro, é preciso

---

<sup>16</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). **Recurso extraordinário nº 1.054.110 São Paulo. DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA.** Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator(a): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>. Acesso em: 06 mar. 2021.

superar esse preconceito e a desconfiança “que ainda existem no Brasil em relação ao empreendedorismo e à iniciativa privada”.<sup>17</sup>

Noutro giro, Pedro Alberto Cardoso Samuel traz uma abordagem desalentadora sobre o caráter empreendedor dos motoristas. Enfatiza Pedro Alberto que “o empreendedorismo cria uma mescla de burgueses de si próprio”, pois ocultam o “assalariamento com o mito do trabalho autônomo, sendo a Uber um caso emblemático (...)”<sup>18</sup>

Ocorre que, conforme pontuou o Ministro Roberto Barroso, “é preciso enfrentar essa mentalidade, historicamente superada, de que o Estado deve ser protagonista. Precisa-se, mesmo, é de mais sociedade civil e de capitalismo verdadeiro, com risco privado, concorrência, empresários honestos e regras claras, estáveis e propiciadoras de um bom ambiente de negócios.” Seguindo esse entendimento, não seria papel do Estado blindar a economia das ameaças geradas pela inovação, mas sim incentivar a inovação, estabelecendo marcos regulatórios claros, como estímulo ao empreendedorismo e à competição.<sup>19</sup> Estabelecidas essas premissas fundantes, passa-se ao cerne dessa relação jurídica entre os motoristas e as empresas no que tange à relação de emprego ou a prestação de serviço.

### 3 RELAÇÃO JURÍDICA ENTRE OS MOTORISTAS E AS EMPRESAS DE TECNOLOGIA

#### 3.1 Uberização e relação de emprego

A caracterização da relação jurídica entre os motoristas e as empresas de tecnologia como relação emprego é um outro ponto que merece atenção para a análise e conclusões deste

---

<sup>17</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). **Recurso extraordinário nº 1.054.110 São Paulo**. DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator(a): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>. Acesso em: 06 mar. 2021.

<sup>18</sup> SAMUEL, Pedro Alberto Cardoso. Breve análise sobre a *uberização* da relação de trabalho dos motoristas por aplicativo. **Revista Fórum Justiça do Trabalho**, Brasília, ano 36, n. 429, set. 2019. p. 50.

<sup>19</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). **Recurso extraordinário nº 1.054.110 São Paulo**. DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator(a): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>. Acesso em: 06 mar. 2021.

artigo. E essa análise se inicia com alguns posicionamentos recentes, com recorte a partir de 2019, do Tribunal Superior do Trabalho, órgão uniformizador da legislação trabalhista brasileira. O TST vem entendendo que não há relação de emprego entre plataformas e motoristas parceiros, mas, sim, de parceria.

No julgamento do recurso de revista n.º 1000123-89.2017.5.02.0038, realizado em 5 de fevereiro de 2020, a Quinta Turma do Tribunal Superior do Trabalho concluiu que a ampla flexibilidade do motorista da Uber “em determinar sua rotina, seus horários de trabalho, locais que deseja atuar e quantidade de clientes que pretende atender por dia” caracterizaria a auto-determinação. E, prossegue afirmando que essa auto-determinação, “é incompatível com o reconhecimento da relação de emprego, que tem como pressuposto básico a subordinação, elemento no qual se funda a distinção com o trabalho autônomo”.<sup>20</sup>

Assim, como se vê nesse julgamento, não reconheceram a relação de emprego. E mais. Afirmaram os julgadores da Quinta Turma que “a reserva ao motorista do equivalente a 75% a 80% do valor pago pelo usuário” representa uma porcentagem superior ao que o Tribunal Superior do Trabalho vem entendendo como suficiente para a caracterização da relação de parceria entre os envolvidos”<sup>21</sup>. Vê-se que não há uma relação de emprego e sim, uma relação de parceria.

Pedro Alberto Cardoso Samuel, por outro lado, em sentido divergente, traz críticas a esse modelo, já chancelado pelo Supremo Tribunal Federal, no tocante à legalização da Uber e demais plataformas, enquanto atividade lícita, e do Tribunal Superior do Trabalho e do Superior Tribunal de Justiça quanto à relação jurídica de prestação de serviço, ao afirmar que essa prestação de serviços dos motoristas de aplicativos “coloca um véu ao trabalhador à extração de mais valor assumindo uma aparência autônoma e livre”.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (5. Turma). **Recurso de Revista n.º 1000123-89.2017.5.020038**. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI N.º 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. E Outros. Recorrido: Marcio Vieira Jacob. Relator(a): Min. Breno Medeiros. Brasília, 5 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/ecf8c5ba35b7c6e659850b502b0a7482>. Acesso em: 06 mar. 2021.

<sup>21</sup> BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (5. Turma). **Recurso de Revista n.º 1000123-89.2017.5.020038**. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI N.º 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. E Outros. Recorrido: Marcio Vieira Jacob. Relator(a): Min. Breno Medeiros. Brasília, 5 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/ecf8c5ba35b7c6e659850b502b0a7482>. Acesso em: 06 mar. 2021.

<sup>22</sup> SAMUEL, Pedro Alberto Cardoso. Breve análise sobre a *uberização* da relação de trabalho dos motoristas por aplicativo. **Revista Fórum Justiça do Trabalho**, Brasília, ano 36, n. 429, set. 2019. p. 50.

Para Pedro Alberto, as plataformas escondem a exploração dos motoristas “na medida em que o trabalhador recebe diretamente a remuneração de seu trabalho pelo destinatário final (passageiro), aparentando certa independência de um empregador, escondendo quem controla os dados e a própria atividade de transporte”.<sup>23</sup>

E essa ilusão, segundo Pedro Alberto esconde “a transferência do risco da atividade ao obreiro, que recebe somente pelo trabalho realizado, descontado o trabalho não pago, que fica como participação da empresa que ‘indicou’ o passageiro, ao mesmo tempo em que fornece as ferramentas de trabalho (carro) e mecanismo de fiscalização (aparelho celular).”<sup>24</sup>

Nessa esteira da ponderação de Pedro Alberto Cardoso, afirma Ricardo Antunes que os motoristas com seus automóveis, “arcam com suas despesas de seguridade, com gastos de manutenção dos veículos, de alimentação, limpeza etc., enquanto o ‘aplicativo’ – na verdade, uma empresa privada global de assalariamento disfarçado sob forma de trabalho desregulamentado – apropria-se do mais-valor gerado pelo serviço dos motoristas, sem preocupações com deveres trabalhistas historicamente conquistados pela classe trabalhadora.”<sup>25</sup>

O ponto central no direito do trabalho definindo a fonte jurídica para delimitar o que é ou não ser empregado está na Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, cujo art. 3º estabelece: “considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário”. E em seu parágrafo único: “Não haverá distinções relativas à espécie de emprego e à condição de trabalhador, nem entre o trabalho intelectual, técnico e manual.”

Nesse sentido, segundo a doutrina do direito do trabalho, a relação empregatícia é marcada pelas características da *pessoalidade*, da *não eventualidade*, da *onerosidade* e da *subordinação*. Para Maurício Godinho Delgado, “os elementos fático-jurídicos componentes da relação de emprego são cinco: a) prestação de trabalho por *pessoa física* a um tomador qualquer; b) prestação efetuada com *pessoalidade* pelo trabalhador; c) também efetuada com *não-eventualidade*; d) efetuada ainda sob *subordinação* ao tomador dos serviços; e) prestação

---

<sup>23</sup> SAMUEL, Pedro Alberto Cardoso. Breve análise sobre a *uberização* da relação de trabalho dos motoristas por aplicativo. **Revista Fórum Justiça do Trabalho**, Brasília, ano 36, n. 429, set. 2019. p. 50.

<sup>24</sup> SAMUEL, Pedro Alberto Cardoso. Breve análise sobre a *uberização* da relação de trabalho dos motoristas por aplicativo. **Revista Fórum Justiça do Trabalho**, Brasília, ano 36, n. 429, set. 2019. p. 50.

<sup>25</sup> ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018. p. 34.

de trabalho efetuada com *onerosidade*.” Segundo Godinho, “esses elementos ocorrem no mundo dos fatos, existindo independentemente do Direito (devendo, por isso, ser tidos como elementos fáticos). Em face de sua relevância sociojurídica, são eles porém captados pelo Direito, que lhes confere efeitos compatíveis (por isso devendo, em consequência, ser chamados de elementos *fático-jurídicos*).”<sup>26</sup>

Nessa esteira, ainda da não caracterização como relação de emprego, a 8ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho, ao julgar o agravo de instrumento em recurso de revista n.º 1002011-63.2017.5.02.0048, em 23 de outubro de 2019, entendeu que o motorista não estava sujeito a um efetivo “poder diretivo” exercido pela empresa de tecnologia, “desempenhando suas atividades com autonomia e conforme sua conveniência”.<sup>27</sup>

O caso concreto tem origem no Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região e foi movido por Jean Werly Feitosa da Silva contra a empresa Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros Ltda, no qual se pretendia o reconhecimento do vínculo empregatício entre ambos. Pela análise do Tribunal Regional, restou ausente o “principal requisito caracterizador do liame empregatício, qual seja a subordinação”, que se verificou no próprio depoimento pessoal do motorista o qual declarou em juízo que “tinha liberdade para acionar ou desacionar o aplicativo; que podia não aceitar a corrida [...]; que era o reclamante quem determinava o início da jornada de trabalho e também o seu fim”.<sup>28</sup>

Em síntese, a manifestação do Ministro Alexandre Luiz Ramos, amarra o entendimento do TST, quando afirma que “a relação de emprego definida pela CLT (1943) tem como padrão a relação clássica de trabalho industrial, comercial e de serviços. As novas formas de trabalho devem ser reguladas por lei própria e, enquanto o legislador não a edita, não pode o julgador aplicar indiscriminadamente o padrão da relação de emprego. O contrato regido pela CLT exige a convergência de quatro elementos configuradores: pessoalidade,

---

<sup>26</sup> DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 4. ed. São Paulo: LTr, 2005. p. 290.

<sup>27</sup> BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (8. Turma). **Agravo de Instrumento n.º 1002011-63.2017.5.02.0048**. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. MOTORISTA APLICATIVO CABIFY. VÍNCULO EMPREGATÍCIO. Agravante: Jean Werly Feitosa da Silva. Agravada: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA. Relator(a): Min. Dora Maria da Costa. Brasília, 23 de outubro de 2019. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/d14049847cff9d60809efdf454d3b0d5>. Acesso em: 01 abr. 2021.

<sup>28</sup> BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (8. Turma). **Agravo de Instrumento n.º 1002011-63.2017.5.02.0048**. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. MOTORISTA APLICATIVO CABIFY. VÍNCULO EMPREGATÍCIO. Agravante: Jean Werly Feitosa da Silva. Agravada: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA. Relator(a): Min. Dora Maria da Costa. Brasília, 23 de outubro de 2019. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/d14049847cff9d60809efdf454d3b0d5>. Acesso em: 01 abr. 2021.

onerosidade, não eventualidade e subordinação jurídica. Esta decorre do poder hierárquico da empresa e se desdobra nos poderes diretivo, fiscalizador, regulamentar e disciplinar (punitivo).”<sup>29</sup>

Assim, claro está, portanto, que a relação estabelecida entre as empresa de tecnologia e os motoristas não se amolda à relação de emprego. Na síntese do Min. Alexandre Luiz Ramos, do TST, “[o] trabalho pela plataforma tecnológica – e não para ela –, não atende aos critérios definidos nos artigos 2º e 3º da CLT, pois o usuário-motorista pode dispor livremente quando e se disponibilizará seu serviço de transporte para os usuários-clientes, sem qualquer exigência de trabalho mínimo, de número mínimo de viagens por período, de faturamento mínimo, sem qualquer fiscalização ou punição por esta decisão do motorista.”<sup>30</sup>

### **3.2 Uberização e prestação de serviços: uma análise do Conflito de Competência n.º 164.544/MG, do Superior Tribunal de Justiça**

A matéria também foi objeto de análise do Superior Tribunal de Justiça, tribunal que tem o papel constitucional de uniformização da legislação infraconstitucional. É o mesmo papel constitucional do TST, porém este último com a competência de exame das matérias de natureza trabalhista. Aliás, esse nó da relação de emprego e prestação de serviço é que baseou o estudo desse único caso julgado pelo STJ.

Além de não caracterizar relação de emprego à luz da compreensão do Tribunal Superior do Trabalho, - reitere-se - em julgados analisados a partir de 2019, o mesmo se vê no

---

<sup>29</sup> BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (4. Turma). **Agravo de Instrumento n.º 10575-88.2019.5.03.0003**. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMANTE. ACÓRDÃO REGIONAL PUBLICADO NA VIGÊNCIA DAS LEIS N.ºs 13.015/2014 E 13.467/2017. PROCEDIMENTO SUMARÍSSIMO. Agravante: Ricardo Ramos de Sá. Agravada: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Relator(a): Min. Alexandre Luiz Ramos. Brasília, 9 de setembro de 2020. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/ace750066abb32447598485e6cfcab3e>. Acesso em: 01 mar. 2021.

<sup>30</sup> BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (4. Turma). **Agravo de Instrumento n.º 10575-88.2019.5.03.0003**. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMANTE. ACÓRDÃO REGIONAL PUBLICADO NA VIGÊNCIA DAS LEIS N.ºs 13.015/2014 E 13.467/2017. PROCEDIMENTO SUMARÍSSIMO. Agravante: Ricardo Ramos de Sá. Agravada: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Relator(a): Min. Alexandre Luiz Ramos. Brasília, 9 de setembro de 2020. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/ace750066abb32447598485e6cfcab3e>. Acesso em: 01 mar. 2021.

entendimento do Superior Tribunal de Justiça ao julgar o conflito de competência n.º 164.544-MG, julgado em 29 de agosto de 2019.<sup>31</sup>

Para o STJ, trata-se de relação privada decorrente da contratação e utilização, pelo motorista, dos serviços de intermediação oferecidos pelas plataformas. Assim, a relação existente entre as plataformas e os parceiros qualifica-se como um contrato de natureza civil, e não trabalhista, e por isso, como regra, compete à Justiça Comum julgar eventuais conflitos entre os parceiros e as plataformas.

O caso submetido ao STJ foi estabelecido entre o Juízo de Direito da 1ª Vara do Trabalho de Poços de Caldas-MG, suscitante, e o Juízo de Direito do Juizado Especial Cível de Poços de Caldas-MG, suscitado. A questão de fundo é uma ação de obrigação de fazer, combinada com reparação de danos materiais e morais, ajuizada por Denis Alexandre Barbosa contra a Uber.

O autor da ação, na origem em Poços de Caldas-MG, aduziu que realizava corridas pela Uber e teve a sua conta suspensa, impossibilitando o exercício da sua profissão de motorista. Afirmou também que a Uber alegou comportamento irregular e mau uso do aplicativo, gerando a ele prejuízos materiais por ter locado um veículo para a realização das corridas.

A ação foi proposta inicialmente no Juízo Estadual, que declinou a sua competência por entender tratar-se de relação trabalhista, sendo ela competente. Remetidos os autos para a Justiça do Trabalho, esta declarou-se incompetente. Essa a razão do conflito de competência suscitado no Superior Tribunal de Justiça, no qual se concluiu tratar-se de “contrato firmado com empresa detentora de aplicativo de celular, de cunho eminentemente civil”. E ainda, que “as ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada (*sharing economy*), em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos

---

<sup>31</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. (2. Seção). **Conflito de Competência nº 164.544 Minas Gerais. CONFLITO NEGATIVO DE COMPETÊNCIA. INCIDENTE MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCP. AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER C.C. REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E MORAIS AJUZADA POR MOTORISTA DE APLICATIVO UBER. RELAÇÃO DE TRABALHO NÃO CARACTERIZADA. SHARING ECONOMY. NATUREZA CÍVEL. COMPETÊNCIA DO JUÍZO ESTADUAL.** Suscitante: Juízo da 1ª Vara do Trabalho de Poços de Caldas - MG. Suscitado: Juízo de Direito do Juizado Especial Cível de Poços de Caldas - MG. Relator(a): Min. Moura Ribeiro. Brasília, 28 de agosto de 2019. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num\\_registro=201900799520&dt\\_publicacao=04/09/2019](https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201900799520&dt_publicacao=04/09/2019). Acesso em: 03 mar. 2021.

geridos por empresas de tecnologia. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma”.<sup>32</sup>

Assim, pela análise das decisões do Tribunal Superior do Trabalho e da decisão do Superior Tribunal de Justiça, conclui-se que as relações entre as empresas de tecnologia e os motoristas não se caracterizam como relação de emprego e sim como uma contratação civil, prestação de serviço, uma parceria, entre esse empreendedor individual e a empresa.

### 3.3 Uberização e relação de consumo

Antes da conclusão, uma digressão se faz necessária. Pode-se caracterizar a relação jurídica entre os motoristas e as empresas de tecnologia como uma relação de consumo, baseada no Código de Defesa do Consumidor?

Para a caracterização de uma relação de consumo, pressupõe-se a observância do estabelecido no Código de Defesa do Consumidor, em seu art. 2º, caput (Lei 8.070/1990), que dispõe que o “consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”. Aqui está o ponto central dessa análise: o destinatário final.

Os motoristas não são destinatários finais dos serviços de intermediação que as empresas, ou seja, as plataformas, oferecem. Os motoristas utilizam as ferramentas tecnológicas das empresas como instrumento para desenvolver as suas atividades, captando mais usuários com interesse nos deslocamentos e transporte. Eis a razão de não se caracterizar como relação de consumo.

---

<sup>32</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. (2. Seção). **Conflito de Competência nº 164.544 Minas Gerais. CONFLITO NEGATIVO DE COMPETÊNCIA. INCIDENTE MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCPC. AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER C.C. REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E MORAIS AJUIZADA POR MOTORISTA DE APLICATIVO UBER. RELAÇÃO DE TRABALHO NÃO CARACTERIZADA. SHARING ECONOMY. NATUREZA CÍVEL. COMPETÊNCIA DO JUÍZO ESTADUAL.** Suscitante: Juízo da 1ª Vara do Trabalho de Poços de Caldas - MG. Suscitado: Juízo de Direito do Juizado Especial Cível de Poços de Caldas - MG. Relator(a): Min. Moura Ribeiro. Brasília, 28 de agosto de 2019. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num\\_registro=201900799520&dt\\_publicacao=04/09/2019](https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201900799520&dt_publicacao=04/09/2019). Acesso em: 03 mar. 2021.

Essa afirmação tem suporte em decisão do Superior Tribunal de Justiça, em julgamento da Quarta Turma, no recurso especial n.º 1.156.735, onde o relator, Ministro Antonio Carlos Ferreira, sintetizou que “considera-se consumidor aquele que retira o produto do mercado e o utiliza em proveito próprio. Sob esse enfoque, como regra, não se pode considerar destinatário final para efeito da lei protetiva aquele que, de alguma forma, adquire o produto ou serviço com intuito profissional, com a finalidade de integrá-lo no processo de produção, transformação ou comercialização.”<sup>33</sup> É uma atividade que impede a aplicação do art. 2º do Código de Defesa do Consumidor, eis que o contrato firmado entre o motorista e a empresa de tecnologia tem como objetivo a busca de clientes para o exercício de atividade econômica autônoma, afastando a condição de destinatário final da prestação do serviço.

Nesse sentido específico, a 22ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro, em julgamento em 16 de julho de 2019, decidiu que “o Código de Defesa do Consumidor não se aplica à relação jurídica mantida entre a UBER e o motorista cadastrado e que utiliza o aplicativo para o desenvolvimento de sua atividade econômica. Como o aplicativo é contratado pelo motorista parceiro a fim de incrementar sua atividade econômica, realizando a intermediação com o passageiro, o agravado não se adequa ao conceito de consumidor, definido pelo artigo 2º do CDC, em relação ao aplicativo. Por não se tratar de consumo, a relação contratual mantida entre as partes se submete ao regime jurídico comum tratado no Código Civil”<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. (4. Turma). **Recurso Especial nº 1156735 São Paulo**. DIREITO EMPRESARIAL. IMPORTAÇÃO. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. MERCADORIAS AVARIADAS. FATOS OCORRIDOS NA VIGÊNCIA DO CC/1916. NÃO INCIDÊNCIA DO CC/2002. SEGURADORA. RESSARCIMENTO. SUB-ROGAÇÃO. AÇÃO REGRESSIVA. AUSÊNCIA DE RELAÇÃO DE CONSUMO. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. INDENIZAÇÃO TARIFADA. AÇÃO CAUTELAR DE PROTESTO. INTERRUÇÃO DO PRAZO PRESCRICIONAL. Recorrente: United Parcel Service CO. Recorrido: Unibanco AIG Seguros S/A. Relator(a): Min. Antonio Carlos Ferreira. Brasília, 16 de fevereiro de 2017. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num\\_registro=200901757552&dt\\_publicacao=24/03/2017](https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=200901757552&dt_publicacao=24/03/2017). Acesso em: 28 mar. 2021.

<sup>34</sup> BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. (22. Câmara Cível). **Agravo de Instrumento nº 0023058-66.2019.8.19.0000**. AGRAVO DE INSTRUMENTO. APLICATIVO DE TRANSPORTE. UBER. DESCRENCIAMENTO DE MOTORISTA PARCEIRO. PEDIDO DE REATIVAÇÃO DE CONTA. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. REDISTRIBUIÇÃO DO ONUS DA PROVA. INVERSÃO COM BASE NO ART. 6º, VIII DA LEI CONSUMERISTA. INAPLICABILIDADE DAS DISPOSIÇÕES DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. REFORMA DA DECISÃO. Agravante: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Agravado: Anderson Coutinho Nery. Relator(a): Des. Rogerio de Oliveira Souza. Rio de Janeiro, 16 de julho de 2019. Disponível em: <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/736871477/agravo-de-instrumento-ai-230586620198190000/inteiro-teor-736871485>. Acesso em: 10 abr. 2021.

Pela análise desse ponto do trabalho, pode-se concluir que a eventual relação de consumo que pudesse haver no contexto dos serviços proporcionados pelas plataformas estaria no vínculo entre motoristas e os passageiros.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Avaliada a chamada uberização do trabalho no Brasil e a relação jurídica estabelecida entre os motoristas de aplicativos e as empresas de tecnologia, como também a sua classificação enquanto relação de emprego ou prestação de serviço, chega-se à conclusão de uma maturação desse debate no âmbito do poder judiciário para que se defina as balizas dessa relação jurídica. Não há de fato um cenário de insegurança jurídica, mas percebe-se pelas decisões analisadas no âmbito do TST e do STJ que ainda não há uma uniformização nacional.<sup>35</sup>

Chega-se à conclusão que não há como caracterizar como relação de emprego, por não estarem presentes os requisitos do art. 3º, da CLT, que considera empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário, e suas características, como a pessoalidade, a não eventualidade, a onerosidade e a subordinação.

A chamada pela doutrina precarização dessa relação jurídica, entre empresas e motoristas, pode estar atrelada ao elevado índice de desemprego no Brasil, mas isso não retira a oportunidade que é oferecida aos motoristas por essas empresas de tecnologia, pois, como se vê, não há subordinação ou hierarquia. Há uma liberdade para acionar ou não o aplicativo, assim como para definição de horários para a prestação do serviços.

De fato, os custos com o veículo, tais como, combustível, manutenção e impostos, ficam a cargo dos motoristas, mas isso não retira a oportunidade que é dada. Como o próprio TST reconheceu, são novas formas de trabalho e incorporação de tecnologias digitais no trato das relações interpessoais “que estão provocando uma transformação profunda no direito do trabalho, mas carentes ainda de regulamentação legislativa específica – deve o Estado-Juiz,

---

<sup>35</sup> A controvérsia envolve, em linhas gerais, a questão sobre como o direito deve reagir em contextos de mudança tecnológica, de forma a solucionar os conflitos surgidos entre as atividades preestabelecidas e as novas formas de organização social e econômica trazidas pela inovação. Nesse contexto, independentemente da leitura que se faça do modelo econômico incorporado pela Constituição, é preciso ter em conta um dado a respeito das inovações disruptivas: a mudança é inevitável.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). **Recurso extraordinário nº 1.054.110 São Paulo**. DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator(a): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>. Acesso em: 06 mar. 2021.

atento a essas mudanças, distinguir os novos formatos de trabalho daqueles em que se está diante de uma típica fraude à relação de emprego, de modo a não frear o desenvolvimento socioeconômico do país no afã de aplicar regras protetivas do direito laboral a toda e qualquer forma de trabalho.”<sup>36</sup>

Zygmunt Bauman, nesse sentido, traz provocações ao apontar que “numa sociedade líquido-moderna, as realizações individuais não podem solidificar-se em posses permanentes porque, em um piscar de olhos, os ativos transformam em passivos, e as capacidades, em incapacidades. As condições de ação e as estratégias de reação envelhecem rapidamente e se tornam obsoletas antes de os atores terem uma chance de aprendê-las efetivamente.”<sup>37</sup>

Na linha da sociedade contemporânea e a consideração das inovações tecnológicas, o Ministro Roberto Barroso, no julgamento da constitucionalidade da lei que regulamentou o transporte individual de passageiros por aplicativos, acentuou que “é impossível entender o funcionamento das sociedades contemporâneas sem considerar as inovações tecnológicas. Padrões de comportamento e de relacionamento tornam-se obsoletos do dia para a noite. Com imensa rapidez, tudo se inova e reinventa. Diversas funções, ofícios e equipamentos passam da essencialidade ao desuso.”<sup>38</sup>

Conclui-se também que a regulação estatal observe, quiçá, garantias mínimas fundamentais aos motoristas prestadores de serviços tais como a exigência de sua inscrição como contribuinte do INSS, seguros de vida e de acidentes pessoais a passageiros, de modo a assegurar uma racionalização entre os princípios da livre iniciativa e garantias mínimas

---

<sup>36</sup> BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (4. Turma). **Recurso de Revista n.º 10555-54.2019.5.03.0179**. RECURSO DE REVISTA OBREIRO - VÍNCULO DE EMPREGO ENTRE O MOTORISTA DE APLICATIVO E A EMPRESA PROVEDORA DA PLATAFORMA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (UBER) - IMPOSSIBILIDADE DE RECONHECIMENTO DIANTE DA AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO JURÍDICA - TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA - RECURSO DESPROVIDO. Recorrente: Neder Henrique Gomes Correa. Recorrida: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Relator(a): Min. Ives Gandra da Silva Martins Filho. Brasília, 2 de março de 2021. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/9db0e4310182ab26740b0b47336fbfb3>. Acesso em: 01 abr. 2021.

<sup>37</sup> BAUMAN, Zygmund. **Vida líquida**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2009. p. 7.

<sup>38</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). **Recurso extraordinário n.º 1.054.110 São Paulo**. DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator(a): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>. Acesso em: 06 mar. 2021.

sociais aos prestadores de serviço. Como adverte o Ministro Roberto Barroso, “a mudança é inevitável.”<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). **Recurso extraordinário nº 1.054.110 São Paulo.** DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator(a): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>. Acesso em: 06 mar. 2021.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão: o novo proletariado de serviços na era digital**. São Paulo: Boitempo, 2018.

ARAUJO, Ygor Leonardo de Sousa Araujo. **Uberização do Trabalho: A Relação Empregatícia entre os entregadores e as empresas de aplicativos de comida**. 2019. 42 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) – Faculdade de Direito da UFPE, Recife, 2019. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/37455/1/TCC-%20Uberiza%C3%A7%C3%A3o%20do%20Trabalho.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2021.

BABOIN, José Carlos de Carvalho. Trabalhadores sob demanda: o caso Uber. **Revista TST**, Brasília, v. 83, n. 1, jan./mar, 2017.

BARROS, Alice Monteiro de. **Curso de Direito do Trabalho**. 2. ed. São Paulo: LTr, 2006.

BAUMAN, Zygmund. **Vida líquida**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. (4. Turma). **Recurso Especial nº 1156735 São Paulo**. DIREITO EMPRESARIAL. IMPORTAÇÃO. TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL. MERCADORIAS AVARIADAS. FATOS OCORRIDOS NA VIGÊNCIA DO CC/1916. NÃO INCIDÊNCIA DO CC/2002. SEGURADORA. RESSARCIMENTO. SUB-ROGAÇÃO. AÇÃO REGRESSIVA. AUSÊNCIA DE RELAÇÃO DE CONSUMO. CONVENÇÃO DE VARSÓVIA. INDENIZAÇÃO TARIFADA. AÇÃO CAUTELAR DE PROTESTO. INTERRUÇÃO DO PRAZO PRESCRICIONAL. Recorrente: United Parcel Service CO. Recorrido: Unibanco AIG Seguros S/A. Relator(a): Min. Antonio Carlos Ferreira. Brasília, 16 de fevereiro de 2017. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num\\_registro=200901757552&dt\\_publicacao=24/03/2017](https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=200901757552&dt_publicacao=24/03/2017). Acesso em: 28 mar. 2021.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. (2. Seção). **Conflito de Competência nº 164.544 Minas Gerais**. CONFLITO NEGATIVO DE COMPETÊNCIA. INCIDENTE MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCPC. AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER C.C. REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E MORAIS AJUIZADA POR MOTORISTA DE APLICATIVO UBER. RELAÇÃO DE TRABALHO NÃO CARACTERIZADA. SHARING ECONOMY. NATUREZA CÍVEL. COMPETÊNCIA DO JUÍZO ESTADUAL. Suscitante: Juízo da 1ª Vara do Trabalho de Poços de Caldas - MG. Suscitado: Juízo de Direito do Juizado Especial Cível de Poços de Caldas - MG. Relator(a): Min. Moura Ribeiro. Brasília, 28 de agosto de 2019. Disponível em: [https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num\\_registro=201900799520&dt\\_publicacao=04/09/2019](https://scon.stj.jus.br/SCON/GetInteiroTeorDoAcordao?num_registro=201900799520&dt_publicacao=04/09/2019). Acesso em: 03 mar. 2021.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). **Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 449 Distrito Federal**. DIREITO CONSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO E REGULATÓRIO. PROIBIÇÃO DO LIVRE EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. INCONSTITUCIONALIDADE. ESTATUTO CONSTITUCIONAL DAS LIBERDADES. PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS DA LIVRE INICIATIVA E DO VALOR SOCIAL DO

TRABALHO (ART. 1º, IV), DA LIBERDADE PROFISSIONAL (ART. 5º, XIII), DA LIVRE CONCORRÊNCIA (ART. 170, CAPUT), DA DEFESA DO CONSUMIDOR (ART. 170, V) E DA BUSCA PELO PLENO EMPREGO (ART. 170, VIII). IMPOSSIBILIDADE DE ESTABELECIMENTO DE RESTRIÇÕES DE ENTRADA EM MERCADOS. MEDIDA DESPROPORCIONAL. NECESSIDADE DE REVISÃO JUDICIAL. MECANISMOS DE FREIOS E CONTRAPESOS. ADPF JULGADA PROCEDENTE. Requerente: Partido Social Liberal. Interessados: Câmara Municipal de Fortaleza e Prefeito Municipal de Fortaleza. Relator(a): Min. Luiz Fux. Brasília, 8 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750684777>. Acesso em: 05 mar. 2021.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). **Recurso extraordinário nº 1.054.110 São Paulo**. DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator(a): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>. Acesso em: 06 mar. 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. (22. Câmara Cível). **Agravo de Instrumento nº 0023058-66.2019.8.19.0000**. AGRAVO DE INSTRUMENTO. APLICATIVO DE TRANSPORTE. UBER. DESCREDENCIAMENTO DE MOTORISTA PARCEIRO. PEDIDO DE REATIVAÇÃO DE CONTA. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. REDISTRIBUIÇÃO DO ONUS DA PROVA. INVERSÃO COM BASE NO ART. 6º, VIII DA LEI CONSUMERISTA. INAPLICABILIDADE DAS DISPOSIÇÕES DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. REFORMA DA DECISÃO. Agravante: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Agravado: Anderson Coutinho Nery. Relator(a): Des. Rogerio de Oliveira Souza. Rio de Janeiro, 16 de julho de 2019. Disponível em: <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/736871477/agravo-de-instrumento-ai-230586620198190000/inteiro-teor-736871485>. Acesso em: 10 abr. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (4. Turma). **Agravo de Instrumento nº 10575-88.2019.5.03.0003**. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMANTE. ACÓRDÃO REGIONAL PUBLICADO NA VIGÊNCIA DAS LEIS Nºs 13.015/2014 E 13.467/2017. PROCEDIMENTO SUMARÍSSIMO. Agravante: Ricardo Ramos de Sá. Agravada: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Relator(a): Min. Alexandre Luiz Ramos. Brasília, 9 de setembro de 2020. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/ace750066abb32447598485e6cfcab3e>. Acesso em: 01 mar. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (4. Turma). **Recurso de Revista nº 10555-54.2019.5.03.0179**. RECURSO DE REVISTA OBREIRO - VÍNCULO DE EMPREGO ENTRE O MOTORISTA DE APLICATIVO E A EMPRESA PROVEDORA DA PLATAFORMA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (UBER) - IMPOSSIBILIDADE DE RECONHECIMENTO DIANTE DA AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO JURÍDICA - TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA - RECURSO DESPROVIDO. Recorrente: Neder Henrique Gomes Correa. Recorrida: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Relator(a): Min. Ives Gandra da Silva Martins Filho. Brasília, 2 de março de 2021. Disponível em: <https://jurisprudencia->

backend.tst.jus.br/rest/documentos/9db0e4310182ab26740b0b47336bfbb3. Acesso em: 01 abr. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (5. Turma). **Recurso de Revista nº 1000123-89.2017.5.020038**. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. VÍNCULO DE EMPREGO. MOTORISTA. UBER. AUSÊNCIA DE SUBORDINAÇÃO. Recorrente: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. E Outros. Recorrido: Marcio Vieira Jacob. Relator: Min. Breno Medeiros. Brasília, 5 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/ecf8c5ba35b7c6e659850b502b0a7482>. Acesso em: 06 mar. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (8. Turma). **Agravo de Instrumento nº 1002011-63.2017.5.02.0048**. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. MOTORISTA APLICATIVO CABIFY. VÍNCULO EMPREGATÍCIO. Agravante: Jean Werly Feitosa da Silva. Agravada: Cabify Agência de Serviços de Transporte de Passageiros LTDA. Relator(a): Min. Dora Maria da Costa. Brasília, 23 de outubro de 2019. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/d14049847cff9d60809efdf454d3b0d5>. Acesso em: 01 abr. 2021.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. (8. Turma). **Agravo de Instrumento nº 11199-47.2017.5.03.0185**. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. MOTORISTA DE APLICATIVO. AUTONOMIA NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS. VÍNCULO EMPREGATÍCIO NÃO CONFIGURADO. Agravante: Ronildo Alves Dos Santos. Agravada: Uber do Brasil Tecnologia LTDA. Relator(a): Min. Dora Maria da Costa. Brasília, 18 de dezembro de 2018. Disponível em: <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/f34b76c575f57cbd3ba2f8a132c57d50>. Acesso em: 01 mar. 2021.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 4. ed. São Paulo: LTr, 2005.

EQUIPE UBER. **Fatos e dados sobre a Uber**. Uber, São Paulo, 27 de agosto de 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/#:~:text=A%20Uber%20no%20Brasil,capitais%20e%20principais%20regi%C3%B5es%20metropolitanas>. Acesso em: 24 mar. 2021.

FERNANDES, Rayane; GOES, Severino. “**O conceito de trabalho digno passa por metamorfoses**”, afirma Peduzzi. Conjur, Brasília, em 14 de março de 2021. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2021-mar-14/entrevista-maria-cristina-peduzzi-presidente-tst#:~:text=%20O%20conceito%20de%20trabalho%20digno%20passa%20por%20metamorfo ses%22%2C%20afirma%20Peduzzi&text=%20O%20conceito%20de%20trabalho%20digno%20passa%20por%20metamorfo ses.%22%20A,da%20epidemia%20de%20Covid%2D19>. Acesso em: 20 mar. 2021.

FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Uberização e trabalho autônomo. **Revista LTr**, Brasília, v. 83, n. 10, p. 1162, out. 2019.

GAIA, Fausto Siqueira. **Uberização do Trabalho**. Tribunal Regional do Trabalho da Sétima Região, Ceará, 14 de fevereiro de 2020. Disponível em: [http://www.tst.jus.br/web/trabalhoseguro/programa/-/asset\\_publisher/OSUp/content/garantir-](http://www.tst.jus.br/web/trabalhoseguro/programa/-/asset_publisher/OSUp/content/garantir-)

rede-de-protecao-ao-trabalhador-e-o-principal-desafio-ante-a-uberizacao-do-trabalho. Acesso em: 03 abr. 2021.

GONÇALVES, Márcio Toledo. Uberização: um estudo de caso – as tecnologias disruptivas como padrão de organização do trabalho no século XXI. **Revista Ltr**, Brasília, v. 81, n. 3, p. 319, mar. 2017.

PORTAL G1. **Uber vai conceder direitos trabalhistas a todos seus motoristas no Reino Unido**. G1 Globo, Brasília, 16 de março de 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/03/16/uber-vai-conceder-beneficios-de-funcionarios-a-70-mil-motoristas-no-reino-unido.ghtml>. Acesso em: 22 mar. 2021.

SAMUEL, Pedro Alberto Cardoso. Breve análise sobre a *uberização* da relação de trabalho dos motoristas por aplicativo. **Revista Fórum Justiça do Trabalho**, Brasília, ano 36, n. 429, set. 2019.

UBER EATS. **Como o Uber Eats funciona**. Uber Eats, São Paulo, 2021. Disponível em: <https://about.ubereats.com/br/pt-br/>. Acesso em: 01 abr. 2021.