

---

## A study on the regulation of digital platforms and the need or excess in the employment relationship

### Um estudo sobre a necessidade ou excesso na regulação das plataformas digitais e a ausência de vínculo de emprego no Brasil

Received: 2023-09-03 | Accepted: 2023-10-10 | Published: 2023-10-12

---

#### **Andréa Cristina Marques de Araújo**

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-0653-5426>  
Centro de Ensino Superior do Pará - CESUPA, Brasil  
E-mail: [andrea.araujo@prof.cesupa.br](mailto:andrea.araujo@prof.cesupa.br)

#### **Fabyo André Von Grapp Corrêa Santos**

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6998-3047>  
Centro de Ensino Superior do Pará - CESUPA, Brasil  
E-mail: [fabyo20060287@aluno.cesupa.br](mailto:fabyo20060287@aluno.cesupa.br)

#### **Hugo José Régis de Almeida**

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-2309-4846>  
Centro de Ensino Superior do Pará - CESUPA, Brasil  
E-mail: [hugo20060303@aluno.cesupa.br](mailto:hugo20060303@aluno.cesupa.br)

---

#### ABSTRACT

The purpose of this article is to identify how the principles of labor law and the requirements of the employment relationship were applied to the case of the United Kingdom Court in which it recognized an employment relationship for Uber drivers and in a diametrically opposed decision of an Interlocutory Appeal in an appeal filed by the claimant, the 4th panel of the TST recognized the impossibility of a link between the driver and technological platforms. Thus, this article intends to raise the aspirations of Brazilian society in not wanting to import foreign laws anymore, without due analysis by the competent regulatory bodies, running the risk of these regulatory decisions not bringing any benefit to Brazilian society. The developed research adopts a basic review method on Digital Platforms, Uberization and Employment Relationship Requirements, where the procedure used was bibliographical research. As a result, we conclude that the objectives of this research are achieved by demonstrating that innovation has removed 85% of the world's population from extreme poverty in 200 years, which provokes reflections in the reader public on excessive regulation of innovation, if in fact there is a need more regulation, as we have enough tools to correct market failures.

**Keywords:** uber; employment relationship requirements; digital platforms; regulatory impact analysis; anti-poverty policy.

---

## RESUMO

O presente artigo tem por objeto identificar como os princípios do direito do trabalho e os requisitos da relação de emprego foram aplicados ao caso do Tribunal do Reino Unido em que reconheceu vínculo de emprego para motoristas da Uber e em decisão diametralmente oposta de um Agravo de Instrumento em recurso de revista do reclamante, a 4ª turma do TST reconheceu a impossibilidade de vínculo entre motorista e plataformas tecnológicas. Assim, o presente artigo pretende levantar os anseios da sociedade brasileira em não querer mais importar leis estrangeiras, sem a devida análise dos órgãos reguladores competentes, correndo o risco destas decisões regulatórias não trazerem nenhum benefício para a sociedade brasileira. A pesquisa desenvolvida adota método de revisão básica sobre Plataformas Digitais, Uberização e Requisitos para relação de emprego, onde o procedimento utilizado foi de pesquisa bibliográfica. Como resultado, concluímos que os objetivos desta pesquisa são atingidos ao demonstrar que a inovação retirou 85% da população mundial da extrema pobreza em 200 anos, o que provoca no público leitor reflexões sobre o excesso de regulação a inovação, se de fato há a necessidade de mais regulação, já que temos ferramentas suficientes para corrigir as falhas de mercado.

**Palavras-chave:** uber; requisitos para relação de emprego; plataformas digitais; análise de impacto regulatório; política de combate à pobreza.

---

## INTRODUÇÃO

A inovação por meio das plataformas digitais transformou a economia moderna, oportunizando o acesso a bens e serviços, além de criar oportunidades para uma sociedade cada vez disruptiva. No entanto, da mesma forma essa nova realidade digital trouxe novos desafios, o que levantou questões sobre a necessidade de regulamentação.

Nesse sentido, a relação de emprego tem sido um tema de grande interesse e debate na atualidade, à medida que novos modelos de negócios surgem, como as plataformas digitais. Estes novos modelos de negócios são catapultados pela tecnologia digital, simbolizando os mercados e a inovação crescente. Entretanto, a regulação representa o Estado, com a sua pesada burocracia com o objetivo de limitar a inovação.

Um exemplo é a plataforma digital Uber, que oferece serviços de transporte por meio de aplicativo. Tal plataforma inovadora surgiu em razão de uma grande assimetria informacional que existia no modelo de negócio “Taxi”. Modelo esse, que o consumidor não sabia o valor da corrida e os taxistas, gastavam muito combustível a procura de um novo consumidor.

Por certo, a plataforma digital de serviço de transporte Uber tem sido alvo de controvérsias devido à classificação de motoristas como autônomos, em vez de funcionários celetistas. Neste ensaio, vamos explorar a necessidade ou excesso em regular as plataformas digitais, em particular, explorando se há relação de emprego entre a Uber e seus motoristas, examinando os diferentes argumentos apresentados por ambos os lados e analisando o impacto desta regulação no Brasil.

A formação do modelo de negócios de plataformas ou de mercados de múltiplos lados não é uma novidade da economia digital, agentes com papel intermediador já era percebida em

vários setores tradicionais (Fernandez, 2022, p.89), tais como telefonia, supermercados, meios de pagamento etc.

Este artigo discute, sem esgotar, as possíveis implicações do reconhecimento de vínculo empregatício entre a Uber e seus motoristas no Brasil. Segundo fonte do Tribunal Superior do Trabalho (TST), tal reconhecimento imporá diversas obrigações e custos trabalhistas à plataforma digital, inclusive o fornecimento de benefícios como contratos de trabalho, salário-mínimo, férias remuneradas e pagamento de horas extras.

O texto, também faz um diálogo entre o artigo: A decisão do Reino Unido sobre motoristas da Uber: o que temos a aprender com ela? Da Professora Ana Frazão<sup>1</sup>, esse texto tem por objeto demonstrar como os princípios do direito do trabalho e os requisitos da relação de emprego foram aplicados ao caso do Tribunal do Reino Unido em que reconheceu vínculo de emprego para motoristas da Uber.

Ocorre que, em decisão diametralmente oposta no acórdão da 4<sup>o</sup> Turma (Processo nº 1092-82.2021.5.12.0045) de um Agravo de Instrumento em recurso de Revista do reclamante, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) não reconheceu o vínculo empregatício entre motorista e a plataforma digital Uber. O que estrategicamente está em jogo com a decisão de cada uma das cortes?

O presente estudo fundamenta sua análise com reflexões da teoria schumpeteriana<sup>2</sup>, cumuladas com o artigo científico de Brito Filho; Da Silva e Rodrigues (2020): Ausência de Vínculo Empregatício nos Contratos com a Empresa Uber, servindo como perspectiva teórica para as assertivas a respeito do Direito do Trabalho. Onde, analisa-se o problema da questão norteadora a respeito da natureza jurídica entre a plataforma digital Uber e os motoristas a ela credenciados, onde em decisão do Tribunal do Reino Unido, reconheceu vínculo de emprego e em oposição o acórdão do TST, impossibilita reconhecimento diante da ausência de subordinação.

Esta decisão do Tribunal do Reino Unido traz grandes aprendizados sob diversos pontos de vista do Direito Trabalhista, da Regulação e principalmente quando comparada com a decisão do TST. Entende-se que é preciso corrigir as falhas de mercado, sem a necessidade de mais regulação, já que não se sabe como regular de forma que tenha efetividade no resultado desejado. Portanto, o problema não é a falta e sim o excesso de regulação em modelos disruptivos de inovação tecnológica.

O texto não visa afirmar qual decisão é a mais adequada, se a do Tribunal do Reino Unido ou do TST. O artigo tem ainda o objetivo de provocar reflexões se há necessidade para tanta regulação, se ainda nem sabemos como e nem de que forma eficiente regular. Afinal, não

---

<sup>1</sup> Advogada e Professora de Direito Civil e Comercial da Universidade de Brasília - UnB. Ex-Conselheira do CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica (2012-2015).

<sup>2</sup> Tal teoria consiste em ressaltar que a concorrência ocorre por meio da criação de oportunidades de lucro derivadas da diferenciação entre agentes na economia capitalista. Schumpeter (2006, p. 49).

reivindicamos a verdade sobre o tema ou sobre as decisões, contudo, no final formulamos uma breve visão de um assunto central para o Estado brasileiro, onde se evidencia a desnecessidade de incorporar legislação estrangeira que não trazem nenhum benefício a sociedade brasileira.

O estudo para este artigo se desenvolveu a partir do método de abordagem hipotético-dedutivo, então, o procedimento utilizado foi da pesquisa bibliográfica, por isso, que o objetivo da pesquisa teve caráter de compreensão da decisão do Tribunal do Reino Unido comparando-a com o acórdão do TST. Portanto, o objetivo da pesquisa é provocar o leitor a refletir, trazendo o Direito: do Trabalho, Digital e o Concorrencial como meio de valoração que conduzirá à concatenação dos fundamentos e a conexões lógicas. Lembramos, tratar-se de pesquisa de natureza básica.

Ao final, concluímos que os objetivos do estudo são atingidos e esperamos minimamente ter provocado no público leitor algumas reflexões. Quanto à questão norteadora, as decisões de cada Tribunal se revelam adequadas para os anseios e realidade da sociedade de cada Estado.

Em suma, a decisão do Tribunal do Reino Unido que reconhece o vínculo de emprego dos motoristas da plataforma digital Uber, reflete os anseios e valores do Reino Unido quanto as plataformas digitais, bem como a decisão do TST, reflete os anseios e valores da sociedade brasileira que não se filia mais ao efeito Bruxelas<sup>3</sup>, sem a devida análise dos órgãos reguladores competentes, correndo o risco destas decisões regulatórias não trazerem nenhum benefício para a sociedade brasileira, tanto sob a ótica trabalhista, quanto econômica.

## PLATAFORMAS DIGITAIS: A INOVAÇÃO

Em 1820, cerca de 95% da população mundial vivia na pobreza, sendo 85% na pobreza extrema (Indigo, 2020, p. 01). Em 2015, menos de 10% se encontram em tais circunstâncias. O que houve em 200 anos para uma mudança tão espetacular para retirar 85% da população mundial da extrema pobreza? Inovação, inovação e inovação. Desse modo, hoje podemos focar todas as nossas forças nesses 10% da população mundial.

Tal inovação, pode ser exemplificada com as plataformas digitais, que se tornaram parte integrante de nossas vidas na era digital. Essas plataformas abrangem uma ampla gama de serviços e aplicativos que permitem aos usuários se conectar, comunicar, colaborar e consumir conteúdo digital. De plataformas de mídia social a sites de comércio eletrônico, as plataformas digitais revolucionaram a maneira como interagimos e fazemos negócios.

Logo, as plataformas digitais, tem transformado radicalmente a forma como nos relacionamos, consumimos e nos informamos. Segundo Hartmann (2022, p. 17), todo cuidado é

---

<sup>3</sup> **Efeito Bruxelas** é a importação prematura de leis estrangeiras, isso ocorre quando decisões regulatórias da União Europeia são replicadas automaticamente no Brasil.

pouco com o determinismo tecnológico<sup>4</sup>, em razão de associar diretamente efeito social e humano. Desta forma, as plataformas digitais permitem a interação entre usuários, bem como o compartilhamento de conteúdo e a realização de transações comerciais. Assim, elas podem se apresentar de diferentes formas, como redes sociais, aplicativos de transporte, *e-commerces*, entre outros.

Essas plataformas têm se mostrado fundamentais para o desenvolvimento de um país. Primeiramente, elas facilitam a inclusão digital, permitindo o acesso à informação e serviços para muitas pessoas que antes estavam excluídas digitalmente. De acordo com Vilaça e Araújo (2016), com o avanço das tecnologias móveis, como smartphones e tablets, o número de brasileiros conectados à internet aumentou significativamente nos últimos anos. As plataformas digitais têm sido um caminho importante para oferecer serviços e produtos aos usuários, impulsionando o comércio online e incentivando o crescimento da economia.

No entanto, segundo *Pew Research Center* (2020), regular as plataformas digitais é um desafio constante para autoridades reguladoras, dado a rapidez com que essas tecnologias avançam muitas vezes torna difícil acompanhar e controlar os possíveis efeitos negativos. Assim, questões como privacidade dos usuários, proteção de dados, segurança nas transações online e concorrência desleal são alguns dos temas que precisam ser regulamentados por transferência.

Dessa forma, regular novas tecnologias deve ser pensado de forma contextualizada, considerando as particularidades de cada setor e o impacto que essas regulações podem causar no desenvolvimento de tecnologias e principalmente se há necessidade de mais regulação. É preciso sempre corrigir falhas quando houver e só criar novas regulamentações que incentivem a inovação e o desenvolvimento de novas soluções, ao mesmo tempo em que são capazes de proteger os direitos dos usuários e garantir uma competição justa.

Ao pensar em uma sociedade justa, a sociedade-rede, com sua comunicação descentralizada mediada por plataformas digitais, trouxe inúmeras vantagens, mas também apresenta desafios. Por um lado, a facilidade de comunicação e o acesso à informação possibilitam um maior engajamento dos cidadãos, o compartilhamento de ideias e a formação de redes de colaboração. Por outro lado, a rápida disseminação de informações falsas<sup>5</sup> e a polarização de opiniões acabam gerando problemas sociais e políticos.

Em suma, as plataformas digitais desempenham um papel fundamental no desenvolvimento de um país, impulsionando o acesso à informação, a inclusão digital e o empreendedorismo. No entanto, é necessário que haja uma regulação adequada para lidar com os desafios negativos que essas tecnologias podem trazer. É preciso encontrar um equilíbrio entre a

---

<sup>4</sup> A **tecnologia** como motor de toda alteração existente na humanidade, na qual a evolução tecnológica é a que nos leva a modificar nossa cultura, isto é, tecnologia sendo um meio e não um fim (Pursell, 1994).

<sup>5</sup> Informações falsas, tem o mesmo sentido de *Fake News*

liberdade de inovação e o controle necessário para garantir a segurança, privacidade e qualidade dos serviços oferecidos pelas plataformas digitais.

## O PAPEL DAS PLATAFORMAS DIGITAIS NA ECONOMIA MODERNA

As plataformas digitais transformaram a economia moderna, redefinindo os modelos de negócios, as interações do consumidor e a dinâmica do mercado em diversos setores. Tais plataformas, criaram mercados novos que antes não existiam, permitindo a troca de produtos e serviços de forma eficiente e escalável. Assim, em vez de empresas verticalmente integradas, vemos ecossistemas em diferentes entidades colaborando através de plataformas.

De acordo com Parker et al. (2019), essas plataformas digitais concorrem com empresas tradicionais, gerando uma série de desafios para a economia tradicional, conforme nos ensina Schumpeter (2006). Por exemplo, a Uber, Airbnb, e Mercado Livre que atuam como intermediários, conectando oferta e demanda de maneira eficiente, assim como as fintechs desafiam os bancos tradicionais ao oferecer serviços financeiros com menos burocracia e custos. Portanto, as plataformas digitais permitem que até mesmo pequenos players participem do mercado global.

De maneira geral, as plataformas digitais são motores potentes da economia moderna, pois utilizam modelos de negócios inovadores, como economia de compartilhamento, assinaturas, *freemium*, etc. Logo, desafia modelos de negócios tradicionais e força as indústrias inovarem, o que gera certa atenção e ansiedade do Estado em regular, sem antes corrigir as devidas falhas de mercado. No entanto, embora controversas em termos de direitos trabalhistas, as plataformas digitais oferecem flexibilidade e oportunidade para muitos trabalhadores que vivem na pobreza.

## ARGUMENTOS FAVORÁVEIS AO VÍNCULO DE EMPREGO COM AS PLATAFORMAS DIGITAIS

No Brasil, vários processos judiciais envolvendo plataformas como Uber buscam reconhecer o vínculo de emprego entre as plataformas e suas discussões de serviço. Em todos os casos no Brasil, os tribunais superiores hesitaram em reconhecer o vínculo empregatício tradicional, destacando a natureza flexível do trabalho.

Ocorre que, de acordo com Boulot (2019), um dos principais argumentos em favor da classificação dos motoristas da Uber como funcionários é o grau de controle exercido pela empresa sobre seus trabalhadores. Os motoristas da Uber devem aderir a um conjunto de regras e diretrizes proibidas pela empresa, que incluem horários de trabalho, uso de uniforme e conduta profissional. Além disso, o Uber monitora de perto o desempenho de seus motoristas por meio de estimativas e feedback dos usuários. Esse alto nível de controle é geralmente associado à relação de emprego tradicional, onde o empregador exerce autoridade sobre o empregado.

Outro argumento importante se refere a onerosidade, onde a Uber determina a remuneração dos motoristas por meio de tarifas pré-determinadas e ajustadas pela empresa. Embora os motoristas tenham alguma flexibilidade para definir seus horários próprios, o valor que eles aprendem por cada corrida é unilateralmente determinado pela Uber. Essa falta de negociação em relação à remuneração é um sinal característico da relação de emprego, onde o empregador tem o poder de decidir o valor a ser pago ao trabalhador.

## **ARGUMENTOS DESFAVORÁVEIS AO VÍNCULO DE EMPREGO COM AS PLATAFORMAS DIGITAIS**

Por outro lado, existem argumentos que defendem a classificação dos motoristas da Uber como empreendedores autônomos. A Uber considera seus motoristas como parceiros comerciais, citando a flexibilidade e autonomia que eles têm para determinar seus próprios horários de trabalho como um fator chave. Diferentemente de um empregado tradicional, um motorista da Uber pode escolher quando e por quanto tempo deseja trabalhar, qual corrida deseja aceitar, tomando suas próprias decisões sobre como administrar seu negócio.

Além disso, os motoristas do Uber têm a opção de trabalhar para outras plataformas digitais, ao mesmo tempo que prestam serviços para o Uber. Essa oportunidade de diversificar suas fontes de renda não é encontrada em uma relação de emprego comum, onde um motorista é contratado exclusivamente por uma empresa.

Outro argumento a favor da classificação dos motoristas da Uber como empreendedores independentes é a liberdade de escolha na forma como eles operam seus veículos. Os motoristas têm a opção de usar seus próprios carros ou alugá-los por meio do programa de locação da Uber. Essa escolha e flexibilidade são características de um empreendedor autônomo, que tem controle total sobre os meios de produção e operação de seu negócio.

É importante ressaltar que o Supremo Tribunal Federal (STF) e o TST possuem argumentos para não reconhecer o vínculo de emprego dos motoristas de Uber no Brasil. Brito Filho; Da Silva e Rodrigues (2020, p. 6) esclarece que o requisito da subordinação presente no artigo 3º da CLT, trata-se de elemento essencial para o vínculo de emprego. Porém, os motoristas da Uber podem ficar offline o tempo que desejarem. Portanto, são os próprios motoristas quem definem o tempo que estarão disponíveis para as corridas, ou seja, ligam e desligam o aplicativo da Uber quando bem entendem.

Em TST 5ª Turma (2020), o Ministro Relator Breno Medeiros fundamenta no acórdão de um recurso de revista inexistir subordinação entre as partes. Alega que, um dos principais argumentos é o fato de que os motoristas possuem total autonomia para decidir quando e onde desejam trabalhar, não havendo uma subordinação direta à empresa. Além disso, o Uber é visto como uma plataforma de intermediação entre motoristas e usuários, e não como uma empresa de transporte.



Ademais, esclarece Brito Filho; Da Silva e Rodrigues (2020, p. 7), que quanto ao requisito da onerosidade, 75% do valor da remuneração de cada corrida é destinado ao prestador de serviço, pela intermediação a plataforma Uber resta 25% do total auferido pela corrida. Conforme TST 8ª Turma (2015), o relator esclarece ser “totalmente incompatível com a relação de emprego” e que um ganho de comissão exacerbado inviabiliza o ganho de lucro da suposta empregadora. Portanto, à vista do exposto, não há como considerar qualquer razoabilidade para se caracterizar uma relação de emprego entre motorista e Uber no Brasil.

## **ANÁLISE DA DECISÃO DO REINO UNIDO SOBRE MOTORISTAS DA UBER**

De acordo com Frazão (2017), o tribunal do Reino Unido em 2016, assim como a Suprema Corte do Reino Unido recentemente reconheceram que os motoristas da Uber são considerados funcionários da Plataforma digital. Ademais, entendeu a corte do Reino Unido que a plataforma Uber prestava serviço de transporte e contratava motoristas como colaborador do seu modelo de negócio. Ensejando assim, proteções legais trabalhistas correspondentes ao vínculo de funcionário e não de colaborador autônomo ou agente da empresa.

Além disso, o Tribunal fez advertências para qualquer organização que tem a função de transportar pessoas por meio de veículos motorizados, operando por meio de empresa que visa burlar responsabilidades reguladas aplicáveis aos transportes privados. Tais empresas serão vistas com ceticismo pelo judiciário do Reino Unido e não encontrará guarida suas ficções contratuais.

Os requisitos das relações de emprego aplicados na decisão encontram abrigo no fato da Uber entrevistar e recrutar motoristas, controlar informações essenciais, informações de contato e destinação, o fato dos motoristas aceitarem ou não viagens, o fato da Uber determinar rota padrão, controle na execução de seus deveres, sujeitar motoristas a rating, além do fato da Uber se reservar ao poder de alterar unilateralmente os termos contratuais em relação ao motorista.

Passemos então as premissas estabelecidas, em que o Tribunal considera a disponibilidade do motorista como essencial para o modelo de negócios da Uber, pois atribui a qualidade na prestação do serviço e agilidade em ajudar os usuários como objetivos essenciais.

Em suma, a decisão do Tribunal do Reino Unido, preconiza a suposta compreensão da essência do modelo de negócios desenvolvido pela Uber com os motoristas, avocando para este douto Tribunal a afirmação de que é “ridícula” a ideia de mosaico, em que pequenos negócios são conectados a consumidores por meio de uma plataforma. Por essa razão, o caso pode ser visto como um bom exemplo da aplicação do princípio da realidade sobre a forma.

## **ANÁLISE DO ACÓRDÃO DO AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA PROCESSO Nº TST-AIRR-1092-82.2021.5.12.0045**

Em TST 4º Turma (2021), trata-se acórdão de *decisium* de Agravo de Instrumento interposto pelo Reclamante com o fulcro de reformar julgado quanto ao pedido de reconhecimento



do vínculo empregatício com a plataforma tecnológica Uber. Reconhecendo a transcendência jurídica<sup>6</sup> da matéria, em razão da novidade da questão.

O Apelo do Reclamante veio fundamentado com base em divergência Jurisprudencial e violação de artigos da CLT e da Constituição do Brasil (CRFB/88)<sup>7</sup>. Calcado na alegação de que o monitoramento eletrônico se traduz em subordinação, assim como no aspecto objetivo. Além disso, condutas de programação concebidas por meio eletrônico, indica controle de toda a operação por parte da Uber, ensejando a subordinação jurídica.

Ao iniciar a análise do caso, a 4º turma do TST observa que a incorporação de novas tecnologias digitais, estão provocando profunda transformação no Direito do Trabalho, por conta das novas formas de trabalho. Esclarece que há carência na regulação, mas frisa o tom em não frear o desenvolvimento socioeconômico do Estado Brasileiro e tão pouco cabe ao judiciário ampliar conceitos jurídicos, com o objetivo de ampliar o reconhecimento de vínculo empregatício de trabalhador que não labuta enquadrado no conceito legal de subordinação.

O julgador alega não existir grandes discursões a respeito da personalidade e onerosidade no trabalho de aplicativos no Brasil, entretanto, chama a atenção a habitualidade e subordinação informando haver um grande dissenso tais perspectivas no Brasil.

Entende o julgador que, há uma mitigação na análise da habitualidade ou eventualidade, uma vez que fica a cargo do motorista definir os dias e constância de trabalho. Desta forma, não existe obrigação de frequência mínima ou predeterminada pelo aplicativo ao trabalhador. Desta forma, conclui que a forma de trabalho escolhida exclusivamente pelo trabalhador, não é razoável que defina o tipo de relação contratual avençada entre as partes.

Frisa-se no acórdão que a habitualidade não é atributo exclusivo da relação de emprego. Assim, no caso não é fator determinante para se reconhecer relação de emprego. Ademais, a subordinação jurídica assinalada pelo controle do labor diário pelo empregado, não está presente na relação entre motorista e Uber, assim como a dependência e a impertinência da alegação de que não assume os riscos do negócio. Portanto, conclui-se pela latência da ampla autonomia do motorista em determinar os dias, horários e forma de trabalho.

Por fim, aduz o julgador não ser aplicável o conceito de subordinação estrutural, pois elenca os elementos constitutivos das plataformas digitais, possuindo a finalidade de conectar quem necessita da condução com o motorista credenciado. Logo, constata a autonomia do motorista na execução do serviço, afasta a tese de subordinação e consigna a inexistência de fraude a descaracterizar a relação comercial havida entre as partes.

---

<sup>6</sup> Nos termos do **art. 896-A, §1º, IV, da CLT**

<sup>7</sup> **Arts. 2º, 3º 6º**, parágrafo único, e 384 da CLT e 1º, III e IV, 5º, I, II, XXXV e LV, e 193 da CRFB/88.

## CONSEQUÊNCIAS DO RECONHECIMENTO DO VÍNCULO DE EMPREGO COM AS PLATAFORMAS DIGITAIS

Com base em Brito Filho; Da Silva e Rodrigues (2020, p. 9), os custos de conformidade regulatória no Brasil, caso, supostamente a Uber fosse considerada empregadora totalizaria um aumento de mais de 36,79% no valor da corrida, sem considerar horas extras, adicional noturno, 1/3 constitucional de férias e 13º salário. Conseqüentemente teríamos tarifas muito altas, já que o Uber repassaria esses custos aos consumidores.

Além disso, tais ônus financeiro resultarão na redução do número de motoristas disponíveis, aumentando ainda mais os preços e impactando a acessibilidade. Adicionalmente, A Uber ajustaria sua estratégia de preços, eliminando tarifas mais baixas e aumentando o custo médio da viagem. Portanto, representará prejuízos aos consumidores.

Além das conseqüências financeiras, o reconhecimento da relação de trabalho também afetará as obrigações fiscais da Uber e de seus motoristas. Pois, atualmente, os motoristas da Uber no Brasil são considerados autônomos e responsáveis pelo pagamento de impostos sobre sua renda. Se o vínculo empregatício for reconhecido, o Uber precisaria cobrir esses impostos, levando a tarifas mais altas para os consumidores.

O aumento da carga tributária também levará a Uber a reduzir os investimentos em inovação e melhorias da plataforma, afetando a qualidade do serviço. No entanto, é importante observar, como já visto, o Tribunal Superior do Trabalho tem argumentos contrários ao reconhecimento da relação de trabalho, destacando a autonomia e flexibilidade dos motoristas para escolher quando e onde trabalhar sem subordinação direta à empresa. Eles veem o Uber como um modelo de negócio disruptivo, na forma de plataforma digital que conecta motoristas e usuários, e não como uma empresa de transporte.

### NECESSIDADE OU EXCESSO?

A presente artigo demonstra como os princípios do direito do trabalho e os requisitos da relação de emprego foram aplicados ao caso do Tribunal do Reino Unido em que reconheceu vínculo de emprego para motoristas da Uber e em decisão diametralmente oposta de um Agravo de Instrumento em recurso de Revista do reclamante, a 4º turma do TST não reconhece a possibilidade de vínculo entre motorista e plataformas tecnológicas.

Cumprе salientar que, tal decisão do Tribunal do Reino Unido, segundo Fernandez (2022, p. 91) diverge da corrente mundial que designa as plataformas digitais como um modelo de negócio, alinhando decisões sobre alocação de oferta (Rysman, 2009, p. 127). De maneira geral, une um agente central com dois ou mais grupos de consumidores, dando fim a assimetria informacional que existia no modelo de negócios Taxi.

A regulação de mercados assimétricos está focada nas grandes plataformas digitais, O Reino Unido não possui nenhuma *big tech*<sup>8</sup>, então, provoca-se a reflexão: A decisão do Tribunal do Reino Unido foi política? Ou teve fundamentação jurídica válida, amparada em sua legislação trabalhista vigente. Então, trata-se da regulação da inveja ou apenas regulação pelo judiciário?

A União Europeia e Reino Unido, estão atolados em profunda crise e pequeno crescimento econômico por conta da guerra da Ucrânia e outros problemas domésticos regionais, segundo Poder 360 (2023, p. 1), restando apenas almejar ser o grande Tribunal Mundial para assuntos de economia digital, com o claro objetivo de mascarar a sua grande deficiência em inovação e desenvolvimento, pois, das maiores empresas de tecnologia no mundo atualmente, nenhuma está no Reino Unido.

A superficialidade nos diagnósticos do Tribunal do Reino Unido para identificar falhas de mercado não são baseadas em evidências factuais, quantitativas e tão pouco trabalhista. O viés de curto prazo das decisões políticas, pautadas pelo ciclo eleitoral, pela capacidade de grupos de pressão em viabilizarem propostas que lhes geram ganhos, mas representam custo para toda a sociedade (Brito Filho, 2020, p. 9), a persistência no tempo de políticas públicas ruins, defendida por quem delas se beneficia; a tendência em tentar resolver distorções criando outras distorções (como, por exemplo, criar regimes especiais de tributação para lidar com um sistema tributário complexo, o que acaba ampliando a complexidade do sistema).

Não é simples “remar contra a maré” desses fenômenos econômicos e sociais que acabam empobrecendo a sociedade. Compreendê-los e mostrar evidências das distorções criadas é um passo para construirmos uma sociedade melhor.

Ao passo que, aduziu o julgador brasileiro da 4ª turma do TST, uma decisão técnica, responsável, sem enviesamento político, trazendo na fundamentação substancial todos os atuais valores do Estado Brasileiro que tangem o combate à pobreza. Com o objetivo de decidir não ser aplicável o conceito de subordinação estrutural.

Essa decisão do TST elenca os elementos constitutivos das plataformas digitais, possuindo a finalidade de conectar quem necessita da condução com o motorista credenciado. Logo, constata-se a autonomia do motorista na execução do serviço e afasta a tese de subordinação, consignando a inexistência de fraude a descaracterizar a relação comercial havida entre as partes.

Cumprе salientar, se a decisão do Tribunal do Reino Unido reflete atualmente os valores do Estado Brasileiro? Ou, conforme Zanin Martins (2019, p. 31), a decisão se trata de *Lawfare*, isto é, o uso da lei como arma de guerra, é a mais nova característica do combate do século XXI.

---

<sup>8</sup> **Big Tech**, expressão ou termo utilizado para se referir as 20 maiores empresas de tecnologia do mundo.

*Lawfare* é conhecida como a guerra híbrida, compreende-se como o uso estratégico do Direito para fins de deslegitimar, prejudicar ou aniquilar um inimigo, no caso em questão: uso das leis trabalhista do Reino Unido para aniquilar a inovação disruptiva. Tal decisão do Tribunal do Reino Unido, tem como pano de fundo uma questão de soberania entre o Reino Unido e os Estados Unidos da América.

Destarte, o TST entender que não seguirá o caminho do "Datachismo"<sup>9</sup> e andar de forma analógica em querer regular a economia digital disruptiva, sem diagnosticar e identificar falhas de mercado, e o mais grave, sem fundamentar suas decisões em estudos de evidências factuais e quantitativos econométricos. São perguntas que devem ser respondidas pela sociedade e pelo Estado Brasileiro, antes de sofrermos com o efeito Bruxelas<sup>10</sup> e replicar aqui, decisões regulatórias de outros países, que não trazem nenhum benefício ao Brasil.

Logo, as decisões de cada Tribunal se revelam adequadas para os anseios da sociedade de cada Estado. Uma vez que a decisão do Tribunal do Reino Unido reconhece o vínculo de emprego dos motoristas da plataforma digital Uber, refletindo os anseios dos cidadãos ingleses, bem como a decisão do TST, reflete os anseios da sociedade brasileira que não quer mais importar prematuramente leis estrangeiras, sem a devida análise dos órgãos reguladores competentes, correndo o risco destas decisões regulatórias não trazer nenhum benefício para a sociedade brasileira.

Então, de acordo com Indigo (2020, p. 01) a inovação permitiu reduzir a pobreza de cerca de 95% da população em 1820, para menos de 10% em 2015 e de acordo com o *Legal Ground Institute* (2023), os Estados Unidos da América (EUA) continuam inovando. A União Europeia não está preocupada com a sua grande plataforma digital, porque não possui. Preocupa-se com empresas americanas e chinesas, o que significa que estes países estão inovando sucessiva e continuamente.

O que temos a aprender com o modelo de negócio de plataformas? Trata-se de um modelo de negócio, onde um agente central conecta grupos de pessoas distintas. Nesse modelo de negócios grupos são interdependentes, onde a intermediação gera valor para pelo menos um desses grupos, que na mesma extensão não poderia ser gerado com trocas diretas.

O que temos para aprender com a decisão do Tribunal do Reino Unido? A certeza de que não é prudente regular por meio de decisão judicial, sem considerar uma análise dos impactos regulatórios e os benefícios resultantes que esta regulação trará a sociedade. Tal análise é uma

---

<sup>9</sup> **Datachismo**, trata-se de achismo baseado em qualquer dado encontrado na internet. Entende-se como opiniões ou crenças pessoais, baseados em quaisquer dados. Não há informação da fonte de quem criou este jargão muito utilizado no mundo do Direito Digital e Concorrencial.

<sup>10</sup> **Efeito Bruxelas**, ocorre quando decisões regulatórias estrangeiras são convencionalizadas automaticamente por outros países, sem o devido estudo de impacto que tal regulação pode gerar.

medida para promover, mediante informações, dados e evidências, ou seja, por meio de processo sistemático de análise, assistência na tomada da decisão.

No Brasil, de acordo com Mendes (2022, p. 27) temos muitos exemplos de políticas públicas ruins que não devem ser seguidas, hoje, existe em nosso ordenamento jurídico a obrigatoriedade da Análise de Impacto Regulatório, conforme art. 4º da Lei de Liberdade Econômica, dispondo que, quando houver proposta de edição e alteração de atos normativos de interesse geral, deve-se reunir informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo.

Em razão de todo exposto, provoca-se: Há necessidade de mais regulação? O problema é a falta de regulação ou o excesso de regulação? Já não temos ferramentas suficientes para corrigirmos as falhas de mercado quando estas ocorrerem. Então, podemos e devemos corrigir falhas de mercado sem criar novas regulações como o Projeto de Lei 2768 em tramitação no Senado Federal.

Finalmente, tratando-se de tecnologias disruptivas e inovadoras, em vez de se preocupar com mais regulação, recomenda-se mudar a pergunta e questionar o motivo pelo qual o Brasil não é alvo da autoridade trabalhista e antitruste da União Europeia. Por quê? Simples a resposta, de acordo com o Legal Ground Institute (2023) o Brasil não é um país disruptivo e inovador, gastamos muito tempo e energia querendo regular e quando conseguimos, fazemos isso mal, porque no geral, não há o propósito de gerar bem-estar para a sociedade, essas regulações ruins nos legaram a maior inflação, menor crescimento econômico e baixa capacidade de redução de pobreza.

## CONCLUSÃO

A relação de emprego entre a plataforma digital Uber e motoristas é um tema complexo e multifacetado, com argumentos pertinentes apresentados por ambos os lados. O enquadramento dos motoristas como funcionários ou autônomos têm implicações tanto para a empresa quanto para os trabalhadores. É fundamental que se busque um equilíbrio entre a flexibilidade e autonomia oferecidos pela Uber aos motoristas. A discussão em torno desse tema é crucial para a definição de novos padrões e regulamentações no mercado de trabalho atual.

Se o Tribunal Superior do Trabalho reconhecesse a relação de trabalho entre a Uber e seus motoristas no Brasil, as consequências financeiras e tributárias provavelmente seriam transferidas para os consumidores. O aumento das tarifas e o aumento da carga tributária da empresa seriam os principais impactos diretos aos usuários, podendo levar a uma queda na qualidade do serviço.

No entanto, é necessária uma abordagem mais equilibrada para garantir a proteção dos direitos dos trabalhadores sem sufocar o desenvolvimento de modelos de negócios inovadores e importantes para a economia.

O modelo de negócio de plataformas digitais, como o Uber, proporciona novas oportunidades de trabalho para milhões de pessoas. No entanto, essas plataformas também geram muitas discussões sobre o vínculo de emprego de seus profissionais. No Brasil, o Tribunal Superior do Trabalho ainda não reconhece o vínculo de emprego dos motoristas que operam como Uber.

Destarte que, o vínculo de emprego geraria diversas obrigações e encargos trabalhistas para as plataformas digitais. Caso o Tribunal Superior do Trabalho passe a reconhecer o vínculo de emprego dos motoristas de Uber, a empresa seria obrigada a arcar com todos os custos da carteira assinada, salário-mínimo, férias remuneradas, horas extras, entre outros direitos trabalhistas. Todas essas obrigações gerariam um impacto financeiro considerável para as plataformas digitais.

Como consequência direta, imediatamente repassariam tais custos ao consumidor, aumentando o valor das tarifas. Isso resultaria em um impacto direto no bolso do usuário, que teria que desembolsar mais para utilizar o serviço. Além disso, a empresa também poderia adotar outras estratégias, como a diminuição da oferta de motoristas, o que aumentaria ainda mais o preço das corridas.

Outra questão importante a ser considerada são os impostos. Atualmente, os motoristas de Uber são reconhecidos como autônomos, o que significa que eles são responsáveis por pagar todos os tributos incidentes sobre seus rendimentos. Caso o vínculo de emprego seja reconhecido, a Uber passaria a ser responsável por arcar com esses impostos, o que aumentaria consideravelmente a carga tributária da plataforma digital.

Nesse sentido, os consumidores também seriam afetados por essa mudança. O aumento da carga tributária levaria a Uber a repassar tais custos para as tarifas, elevando ainda mais o valor das corridas. Além disso, a empresa também poderia optar por reduzir seus investimentos em inovação e melhorias na plataforma, o que impactaria diretamente na qualidade do serviço oferecido.

Deve-se ainda considerar o caso da Inglaterra, onde o vínculo de emprego de motoristas de Uber foi reconhecido. Nesse país, foi constatado que o reconhecimento do vínculo de emprego levou a uma diminuição considerável da oferta de motoristas na plataforma. Esse fato resultou em um aumento significativo no preço das corridas, prejudicando os consumidores e facilitando a acessibilidade do serviço.

É importante ressaltar que o Supremo Tribunal Federal e o Tribunal Superior do Trabalho possuem argumentos para não reconhecer o vínculo de emprego dos motoristas de Uber no Brasil. Um dos principais argumentos é o fato de que os motoristas possuem total autonomia para decidir quando e onde desejam trabalhar, não havendo uma subordinação direta à empresa. Além disso, o Uber é visto como uma plataforma de intermediação entre motoristas e usuários, e não como uma empresa de transporte propriamente dita.

Outra questão levantada é a flexibilidade de horários apresentados pela plataforma, o que permite que os motoristas escolham quando desejam trabalhar. Essa flexibilidade é um ponto atrativo para muitos motoristas, que podem conciliar o trabalho como motorista de Uber com outras atividades, como estudos, por exemplo.

Por fim, devemos destacar o papel das plataformas digitais no contexto do capitalismo de plataforma. Esse modelo de negócio se baseia na oferta de serviços sob demanda, através de plataformas digitais, que conectam fluxos de serviços a clientes. Essas plataformas têm revolucionado o mercado de trabalho, criando novas oportunidades para trabalhadores independentes, como é o caso dos motoristas de Uber.

## REFERÊNCIAS

BOULOT, LE. **Uber et travailleurs indépendants: de quelle protection sociale parlons-nous?** Travail, genre et sociétés, 2019. Disponível em: <http://journals.openedition.org/nrt/3803>. Acesso em: 11 mar. 2023

BRASIL. **Decreto-lei nº 5.452**, de 1 de maio de 1943. Aprova a consolidação das leis do trabalho. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/de15452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/de15452.htm). Acesso em: 28 mar. 2023.

BRITO FILHO, J. C. M.; DA SILVA, P. F.; RODRIGUES, S. P. R. **Ausência de Vínculo Empregatício nos Contratos com a Empresa Uber: Uma Análise Fático-Normativa do Acórdão** Número: 1000123.89.2017.5.02.0038. 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.34117/bjdv6n12-361>. Acesso em: 27 mar. 2023

FERNANDES, Victor Oliveira. **Direito da concorrência das plataformas digitais: entre abuso de poder econômico e inovação**. 1 ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2022.

FRAZÃO, Ana. **A Decisão do Reino Unido sobre os Motoristas da Uber: o que temos a aprender com ela?** São Paulo: LTR Editora Ltda. 2017. Disponível em: [http://www.professoraanafraza.com.br/files/publicacoes/2017-03-24-A\\_decisao\\_do\\_Reino\\_Unido\\_sobre\\_os\\_motoristas\\_da\\_Uber\\_o\\_que\\_ela\\_ensina.pdf](http://www.professoraanafraza.com.br/files/publicacoes/2017-03-24-A_decisao_do_Reino_Unido_sobre_os_motoristas_da_Uber_o_que_ela_ensina.pdf). Acesso em 30 mar. 2023.

FORBES. **As maiores empresas de tecnologia do Mundo**. 2022. Disponível em: <https://forbes.com.br/forbes-tech/2022/05/as-maiores-empresas-de-tecnologia-do-mundo-em-2022/>. Acesso em: 18 mar. 2023.

HARTMANN, Ivar A. **Introdução à regulação de novas Tecnologias** in Pinheiro, C. Armando; Porto, M. José; Sampaio, Patrícia Regina; Conway, E. Carol; et al. Regulação e Novas Tecnologias – Rio de Janeiro: FGV Editora, 2022.

ÍNDIGO. **Para erradicar pobreza, mais capitalismo**. 2020. Disponível em: <https://indigo.org.br/para-erradicar-a-pobreza-mais-capitalismo/>. Acesso: 18 ago. 2023.



LEGAL GROUND INSTITUTE. **Regulação de plataformas digitais e o PL 2768: necessidade ou excesso?** | Núcleo de Mercados Digitais. YouTube, 2023. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=iJDvud8BOJ8&t=1280s>. Acesso em: 28 mar. 2023.

MENDES, Marcos. **Para não esquecer: políticas públicas que empobrecem o Brasil.** Livro Digital. Rio de Janeiro: Editora Autografia, 2022.

PARKER, Geoffrey G.; VANALSTYNE, Marshall W.; CHOUDARY, Sangeet Paul. **Plataforma: a revolução da estratégia.** Alta Books, 2019.

PEW RESEARCH CENTER. **Gig trabalhadores.** 2020. Disponível em: <https://www.pewresearch.org/internet/fact-sheet/gig-workers/>. Acesso em: 20 ago. 2023.

PODER 360. Guerra na Ucrânia mudou a economia e a política na Europa. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/internacional/guerra-na-ucrania-muda-economia-e-politica-europeia-apos-1-ano/>. Acesso em: 31 mar. 2023

RYSMAN, M. **The economics of two-sided markets.** Journal of Economic Perspectives, v.23, n. 3, 2009.

SCHUMPETER, Joseph A. **Capitalization, socialism and democracy.** 6. Ed. Londres; Nova Iorque: Routledge Taylor and Francis Group, 2006.

TST 4ª Turma. **Processo nº 1092-82.2021.5.12.0045.** 2021. Disponível em: <https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/807016681/recurso-de-revista-rr-10928220215120045>. Acesso em: 20 mar. 2023.

TST 5ª Turma. **Processo nº 1000123-89.2017.5.02.0038.** 2020. <https://tst.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/807016681/recurso-de-revista-rr-10001238920175020038>. Acesso em: 01 set. 2023.

TST 8ª Turma. **Processo nº 1315-96.2014.5.03.0185.** 2015. Disponível em: [https://jurisprudencia.s3.amazonaws.com/TST/attachments/TST\\_RR\\_13159620145030185\\_987fb.pdf?AWSAccessKeyId=AKIARMMD5JEAD4VJ344N&Expires=1603139157&Signature=1BOaKniTUXglj0wH%2BjFe2egLLfY%3D](https://jurisprudencia.s3.amazonaws.com/TST/attachments/TST_RR_13159620145030185_987fb.pdf?AWSAccessKeyId=AKIARMMD5JEAD4VJ344N&Expires=1603139157&Signature=1BOaKniTUXglj0wH%2BjFe2egLLfY%3D). Acesso em: 30 ago. 2023.

VILAÇA, Marcio Luiz Corrêa; ARAUJO, Elaine Vasquez Ferreira de. **Tecnologia, Sociedade e Educação na era digital.** 2016. Disponível em: [http://www.pgcl.uenf.br/arquivos/tecnologia,sociedadeeducacaonaeradigital\\_011120181554.pdf](http://www.pgcl.uenf.br/arquivos/tecnologia,sociedadeeducacaonaeradigital_011120181554.pdf). Acesso em: 05 set. 2023.

ZANIN MARTINS, Cristiano; ZANIN MARTINS, Valeska Teixeira; VALIM, Rafael. **Lawfare: uma introdução** – São Paulo: Editora Contracorrente, 2019.