

STF x aplicativos: quais as perspectivas para 2025?

07/11/2024

Recentemente foi noticiado que o ministro Edson Fachin, do STF (Supremo Tribunal Federal), marcou para o próximo dia 9 de dezembro deste ano uma importante audiência pública com o intuito de discutir a problemática envolvendo os vínculos de empregos entre motoristas e aplicativos [1].

Na opinião do ministro, *“a temática em análise reveste-se de magnitude inquestionável, dada sua proeminência jurídica, econômica e social, bem como sua conexão intrínseca com os debates globais que permeiam as dinâmicas laborais na era digital. Assoma-se, ainda, como um dos temas mais incandescentes na atual conjuntura trabalhista-constitucional, catalisando debates e divergências consistentes, tanto no escopo doutrinário, quanto no âmbito jurisprudencial”* [2].

Entrementes, considerando a proximidade do recesso forense a partir do dia 20 de dezembro, por certo que o julgamento da questão se dará apenas em 2025, quando então se terá uma posição definitiva sobre o tema.

Tema de Repercussão Geral

O Plenário do STF, por unanimidade de votos, já havia reconhecido a existência de repercussão geral da questão (Tema 1.291 [3]), em 2/3/2024, no recurso extraordinário (RE 1.446.336) [4]. O *leading case* aborda a pretensão reconhecimento de vínculo de emprego entre motorista de aplicativo de prestação de serviços de transporte e a empresa criadora e administradora da plataforma digital intermediadora (Uber do Brasil Tecnologia Ltda).

De acordo com a empresa Uber, existem mais de 10 mil processos em tramitação nas diversas instâncias da Justiça do Trabalho, e, por tal razão, o posicionamento adotado pelo STF no referido *leading case* irá impactar, por corolário lógico, a todos os demais casos semelhantes [5].

Ora, não há dúvidas de que este assunto é extremamente sensível e delicado, razão pela qual a temática foi indicada por você, leitor(a), para o artigo da semana na coluna [Prática Trabalhista](#), da revista **Consultor Jurídico (ConJur)** [6], razão pela qual agradecemos o contato.

Ausência de legislação específica



De início, é importante frisar que o tema em torno do reconhecimento do vínculo de emprego entre o motorista de aplicativo e a plataforma digital, até este exato momento, não se encontra pacificado, tanto que o assunto já foi abordado nesta coluna em outra ocasião [7].

Do ponto de vista normativo brasileiro, atualmente não há uma regulamentação específica para esses trabalhadores, de sorte que o Projeto de Lei Complementar — PLP 12/2024 [8], o qual *“dispõe sobre a relação de trabalho intermediado por empresas operadoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros em veículos automotores de quatro rodas e estabelece mecanismos de inclusão previdenciária e outros direitos para melhoria das condições de trabalho”*, se encontra pronto para pauta na comissão de indústria, comércio e serviços (Cics).

Lição de especialista

Aliás, uma das grandes preocupações dos estudiosos é no sentido de saber se a futura regulamentação desse fenômeno importará em reconhecer este trabalho como descente, sendo oportunos os comentários do professor da USP Guilherme Guimarães Feliciano [9], acerca de tal proposta legislativa:



“O projeto procurou tratar de diversos aspectos que já vinham sendo indicados pela Organização Internacional do Trabalho — especialmente no recentíssimo relatório de fevereiro de 2024 – como fundamentais para assegurar trabalho decente aos trabalhadores por plataformas (“work on demand” via apps), independentemente de possuírem ou não vínculo empregatício com a pessoa jurídica operadora da plataforma: remuneração, jornada, sindicalização e negociação coletiva, previdência social, transparência. E, em quase tudo, tratou mal.

Não à toa, o próprio governo federal entendeu por bem, cerca de um mês depois, “tirar o pé do acelerador” e esperar alguma acomodação política a respeito do tema. (...). Hoje, porém, à vista da jurisprudência restritiva que tem se desenhado no STF a respeito da matéria (p. ex., Rcl 59795/MG), os tribunais trabalhistas conseguirão cumprir novamente o seu papel constitucional, caso a caso, interpretando sistematicamente a provável nova lei e a CLT em vigor? Eis a grande questão social da primeira metade do século 20, ao menos em terra brasilis.”

Ora, sob essa perspectiva, considerando as controvérsias até então existentes em torno do problema, enquanto não houver uma resposta concreta e eficaz do Poder Legislativo, s.m.j, ao

que parece, o Judiciário tenta dar uma explicação padronizada para que todos os envolvidos tenham mais segurança jurídica na formalização dessa modalidade de trabalho.

Debates jurídicos

É inegável que uma das principais — senão a mais relevante — questões envolta desta relação entre motoristas e plataformas é a existência ou não de subordinação jurídica para fins de caracterização do liame empregatício.

Para tanto, há argumentos no sentido de que a empresa pode exercer com precisão a supervisão do labor, definindo o método de realização das viagens atribuídas, configurando o liame empregatício através da chamada “subordinação estrutural”. Em complemento a essa posição pelo vínculo, há quem sustente também que haveria uma subordinação pelo algoritmo, visão que já possui, inclusive, previsão no artigo 6º, parágrafo único, da CLT [10].

No entanto, há que se lembrar que, no julgamento da ADPF 324 e do RE 958.252, a Suprema Corte reconheceu a possibilidade de organização da divisão do trabalho não só pela terceirização de atividade-fim ou meio, mas de outras formas desenvolvidas por agentes econômicos, sob o fundamento de que o princípio da livre iniciativa assegura aos agentes econômicos liberdade para escolher as suas estratégias empresariais, de modo que as proteções constitucionais não exigem, por presunção e automaticamente, que todo serviço remunerado configure imediato relação de emprego.

Não por outras razões que, nos últimos tempos, tem-se verificado, com bastante recorrência, que centenas de milhares decisões proferidas pela Justiça do Trabalho foram cassadas pelo STF, justamente por se mostrarem aparentemente contrárias aos aludidos precedentes vinculantes.

Conclusão

Portanto, é forçoso lembrar que é de competência do Parlamento o papel institucional de criar as normas em nosso país, razão pela qual uma futura decisão da Suprema Corte sobre a temática poderá impactar, inclusive, no projeto de lei complementar que está em andamento. Nesse desiderato, é preciso ter cautela, até porque não cabe ao Poder Judiciário legislar.

E novamente deixamos aqui algumas reflexões para você, leitor(a), de nossa coluna semanal aqui nesta **ConJur**: em tempos de mudanças e avanços tecnológicos oriundos da “*Gig Economy*”, qual será o futuro envolvendo a relação de motoristas e/ou entregadores de aplicativos e as plataformas? Será o Brasil um país pioneiro numa legislação específica ou as diretrizes e os direcionamentos serão conduzidos pelo Poder Judiciário? E, por fim, não obstante as críticas à legislação proposta pelo Governo Federal, seria ela um marco inicial para o aperfeiçoamento e maior proteção aos trabalhadores?

[1] Disponível em <https://www.conjur.com.br/2024-out-24/stf-fara-em-dezembro-audiencia-publica-sobre-vinculo-entre-motoristas-e-aplicativos/>. Acesso em 29.10.2024.



[2] Disponível em <https://g1.globo.com/politica/noticia/2024/10/24/stf-vai-fazer-audiencia-em-dezembro-no-processo-que-discute-se-existe-vinculo-de-trabalhadores-com-apps.ghtml>. Acesso em 29.10.2024.

[3] Tema 1291 – Reconhecimento de vínculo empregatício entre motorista de aplicativo de prestação de serviços de transporte e a empresa administradora de plataforma digital.

[4] Disponível em <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=6679823> . Acesso em 29.10.2024.

[5] Disponível em <https://www.jota.info/tributos-e-empresas/trabalho/fachin-convoca-audiencia-publica-para-discutir-vinculo-entre-motoristas-e-aplicativos>. Acesso em 29.10.2024.

[6] Se você deseja que algum tema em especial seja objeto de análise pela coluna Prática Trabalhista, entre em contato diretamente com os colunistas e traga sua sugestão para a próxima semana.

[7] Disponível em <https://www.conjur.com.br/2023-jan-26/pratica-trabalhista-tst-uber-motoristas-terao-direitos-trabalhistas-2023/>. Acesso em 29.10.2024.

[8] Disponível em <https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2024/03/governo-federal-propoe-pl-que-cria-pacote-de-direitos-para-motoristas-de-aplicativos>. Acesso em 29.10.2024.

[9] Disponível em <https://www.jota.info/opiniao-e-analise/colunas/juizo-de-valor/trabalho-regulado-e-sinonimo-de-trabalho-decente>. Acesso em 29.10.2024.

[10] CLT, Art. 6º Não se distingue entre o trabalho realizado no estabelecimento do empregador, o executado no domicílio do empregado e o realizado a distância, desde que estejam caracterizados os pressupostos da relação de emprego. Parágrafo único. Os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2024-nov-07/stf-x-aplicativos-quais-as-perspectivas-para-2025/>