



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Conselho Administrativo de Recursos Fiscais



PROCESSO	15746.720716/2021-13
ACÓRDÃO	3201-012.684 – 3ª SEÇÃO/2ª CÂMARA/1ª TURMA ORDINÁRIA
SESSÃO DE	12 de novembro de 2025
RECURSO	VOLUNTÁRIO
RECORRENTE	UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.
INTERESSADO	FAZENDA NACIONAL

Assunto: Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins

Período de apuração: 01/01/2017 a 31/12/2017

PIS NÃO-CUMULATIVA. CONCEITO DE INSUMO. MEIOS DE PAGAMENTO. INTERMEDIÇÃO DIGITAL.

Despesas relacionadas com processamento de pagamentos para empresas de prestação de serviços de tecnologia, intermediação digital, gerenciamento de oferta e demanda, suporte e serviços de pagamento se enquadram na definição de insumo e geram direito ao desconto de créditos da não cumulatividade de PIS/Cofins.

Assunto: Contribuição para o PIS/Pasep

Período de apuração: 01/01/2017 a 31/12/2017

COFINS NÃO-CUMULATIVA. CONCEITO DE INSUMO. MEIOS DE PAGAMENTO. INTERMEDIÇÃO DIGITAL.

Despesas relacionadas com processamento de pagamentos para empresas de prestação de serviços de tecnologia, intermediação digital, gerenciamento de oferta e demanda, suporte e serviços de pagamento se enquadram na definição de insumo e geram direito ao desconto de créditos da não cumulatividade de PIS/Cofins.

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Acordam os membros do colegiado, por unanimidade de votos, em negar provimento ao Recurso de Ofício e em dar provimento ao Recurso Voluntário.

Assinado Digitalmente

Rodrigo Pinheiro Lucas Ristow – Relator

Assinado Digitalmente

Helcio Lafeta Reis – Presidente

Participaram da sessão de julgamento os conselheiros Marcelo Enk de Aguiar, Flavia Sales Campos Vale, Barbara Cristina de Oliveira Pialarissi, Rodrigo Pinheiro Lucas Ristow, Fabiana Francisco, Helcio Lafeta Reis (Presidente).

RELATÓRIO

Trata-se de Recurso de Ofício e de Recurso Voluntário interposto contra decisão proferida pela DRJ que julgou parcialmente procedente a Impugnação apresentada e manteve em parte o crédito tributário discutido.

Por retratar com fidelidade os fatos, adoto, com os devidos acréscimos, o relatório produzido em primeira instância, sendo consignado nos seguintes termos:

O presente processo tem por objeto impugnação apresentada em face dos autos de infração de fls. 418 a 433, por meio dos quais foi constituído crédito tributário da Contribuição para o PIS e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins referentes aos meses de janeiro/2017 a dezembro/2017, além das multas de ofício e dos juros de mora calculados até abril/2021.

Da Fiscalização O crédito tributário lançado perfaz o montante de R\$ 33.639.531,85, conforme valores abaixo discriminados (códigos de receita: 6656 – PIS não cumulativo; 5477 – Cofins não cumulativa)

Fiscal – TVF de fls. 434 a 451, cujo conteúdo está sintetizado a seguir.

A fiscalização relata que o contribuinte apropriou-se de créditos da não-cumulatividade em aquisições de serviços de pagamentos por meio eletrônico (on-line), no montante de R\$ 187.118.654,80, sendo que tais aquisições são despesas operacionais enquadradas indevidamente como insumos.

Tais aquisições foram efetuadas junto aos fornecedores ADYEN do Brasil Ltda., PAYPAL do Brasil Serviços de Pagamento e PAYU Brasil Intermediação de Negócios Ltda.

A fiscalização pondera o seguinte (grifos no original):

É notório, dado a relevância e porte da empresa no mercado nacional, que a Uber do Brasil é de fato um prestador de serviço de locomoção, sem frota própria, utilizando-se de veículos de terceiros. Ou seja, a atividade-fim de fato da Uber do Brasil é o transporte de pessoas, similar a um táxi tradicional, sendo, inclusive, concorrente, conforme matéria divulgada (<https://www.camara.leg.br/noticias/503128-taxistas-dizem-que-aplicativo-uber-e-ilegal/>) pela Câmara Legislativa dos Deputados no dia 23/11/2016, em anexo no processo. Além disso, realiza também a prestação de serviço de transportes relacionados a entregas de alimentos, etc.

Em seu site na internet, <https://www.uber.com/br/pt-br/>, constam várias informações para os seus usuários e parceiros, devidamente anexados neste processo, onde fica claro que a atividade-fim da Uber do Brasil é, de fato, o transporte. Quanto ao pagamento pela "corrida" ou "viagem com a Uber", esse é realizado na chegada ao destino, ou seja, após a prestação do serviço de transporte, podendo ser realizada pelos usuários (tomadores do serviço de transporte) em dinheiro, cartão de crédito, cartão de débito, vale presente ou por meio eletrônico, através de prestadoras desses serviços de pagamento on-line.

Nesse contexto, a fiscalização considerou que as aquisições efetuadas (as quais envolvem a gestão de pagamentos, gestão de vendas, administrativa, financeira e marketing) não são insumos da prestação de serviços do contribuinte.

Para referendar a argumentação, apresenta trechos dos contratos celebrados entre a Uber e os prestadores de serviço (PAYU, PAYPAL e ADYEN).

A fiscalização ainda embasa suas conclusões na Solução de Consulta nº 63 – Cosit, a qual assevera que “Não pode ser descontado crédito da Cofins, a título de insumo, em relação ao serviço de pagamento online, por este não participar de nenhuma etapa da prestação de serviço ...”.

Por fim, a fiscalização conclui que, embora os serviços contratados sejam relevantes, são despesas operacionais que não dão direito a desconto de créditos de PIS e Cofins.

Da Impugnação

O contribuinte tomou ciência dos Autos de Infração em 30/04/2021 e apresentou Impugnação tempestiva (fls. 464 a 522) contendo os argumentos a seguir sintetizados.

1. Preliminar A impugnante alega que a fiscalização descumpriu o dever de motivação e de aprofundamento das investigações.

Nesse sentido, argumenta que:

... o agente fiscal não se desincumbiu do seu dever de motivar a sua acusação, desconsiderando o modelo de negócios da impugnante, tal como estampado em seu contrato social, no seu CNAE, nos contratos firmados e demais documentos à disposição da fiscalização, sem o necessário aprofundamento da investigação dos

fatos e sem a prova de que a sua atividade não corresponde àquela indicada em toda a referida documentação.

Ademais, ressalta o seguinte:

É inaceitável que a fiscalização altere a qualificação jurídica dos negócios praticados pela impugnante, com seríssimo impacto na tributação de sua atividade, apenas com base em alegações subjetivas. Não se pode admitir que a atividade de intermediação por ela desenvolvida e devidamente consignada em atos constitutivos, em obrigações acessórias e em contratos, seja desconsiderada sob a alegação de que, pela relevância da impugnante no mercado, a prestação de serviços de transporte é fato “notório”. Isto revela a falta de zelo do Sr. Agente Fiscal no presente caso, o que por si só já justifica o cancelamento da autuação.

Ainda, a impugnante afirma que, no que diz respeito à notícia publicada no site da Câmara dos Deputados, é inaceitável admitir que simples notícias publicadas em sites ou outros veículos, quaisquer que sejam, tenham o condão de corroborar qualquer desqualificação de atividades consignadas em contrato social, obrigações acessórias e contratos. Ainda, assevera que não se pode atribuir a uma notícia de mídia relevância jurídica maior do que aos documentos apresentados.

Nesse contexto, afirma que a concorrência estabelecida entre os motoristas de táxi e os motoristas particulares que operam por intermédio de aplicativos não tem o condão de, por si só, definir a natureza jurídica da sua atividade.

Apresenta decisões do CARF decretando nulidade de atos administrativos não motivados ou fundamentados de maneira precária, por cerceamento do direito de defesa do contribuinte.

Em resumo, a impugnante alega que a fiscalização “não se desincumbiu do dever de motivar sua conclusão no sentido de que a impugnante seria apenas uma prestadora de serviços de transporte, ignorando os documentos apresentados nos autos que confirmam que a impugnante exerce a intermediação de serviços de transporte e dos respectivos pagamentos eletrônicos” e, ainda, que as conclusões da fiscalização “estão baseadas em mero juízo opinativo, desacompanhadas de provas e da motivação necessária, as quais eventualmente embasariam as suas conclusões, estando completamente dissociadas do conjunto de documentos apresentado na etapa de fiscalização, o que afronta os preceitos legais e constitucionais supracitados, maculando a autuação”.

Assim, requer o cancelamento dos autos de infração.

2. Modelo de negócio

A impugnante apresenta trechos de seu Contrato Social e do Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral do CNPJ contendo as classificações de suas atividades no CNAE.

Em tais documentos, a principal atividade da impugnante consiste na intermediação e agenciamento de serviços, por meio de plataforma tecnológica digital.

Ademais, afirma que está enquadrada no item 10.02 da lista anexa da Lei Complementar nº 116/2003, isto é, como prestadora de serviços de “Agenciamento, corretagem ou intermediação de títulos em geral, valores mobiliários e contratos quaisquer”.

Esclarece que sua atividade compreende tanto a intermediação do serviço de transporte realizado por “Parceiro Independente” (ou “Motorista Parceiro”) ao passageiro, usuário do aplicativo da impugnante, como a intermediação do serviço de pagamento eletrônico ou on-line proveniente da consecução dos serviços realizados pelo “Parceiro Independente” ao passageiro.

Assim, alega que sua atividade consiste em aproximar partes mediante o oferecimento de recursos tecnológicos de geolocalização, bancos de dados e facilitadores de pagamentos, fazendo jus à remuneração por todas essas facilidades oferecidas às partes.

No que se refere ao contrato firmado entre a impugnante e os “Prestadores Independentes” (motoristas-parceiros), afirma que sua finalidade é viabilizar ao seu cliente (motorista-parceiro) a captação e prospecção de corridas. O motorista-parceiro, ao contratar a impugnante, visa melhorar o “seu serviço de transporte”. E o motorista, corretamente, reconhece, no contrato, não ser a impugnante uma empresa de transporte.

Nesse sentido, presta um serviço de intermediação digital, conectando o seu cliente (motorista-parceiro) prestador do serviço de transporte ao usuário (passageiro) e viabilizando o pagamento eletrônico deste último para o seu cliente.

Insiste que não é responsável pela execução do transporte e que inexistente relação da impugnante com a prestação desse serviço, que ocorre de forma direta entre motorista e usuário.

Quanto aos “Termos de Uso” do aplicativo em relação aos usuários (passageiros), a impugnante afirma que há expressa referência no sentido de que a impugnante “não presta serviços de transporte ou logística, nem funciona como transportadora, e que todos esses serviços de transporte ou logística são prestados por parceiros independentes, que não são empregados(as) e nem representantes da Uber”.

Ademais, além da atividade de aproximação entre o motorista e o passageiro previamente cadastrado na plataforma digital, o serviço ofertado pela impugnante ao motorista também compreende a intermediação dos pagamentos efetuados pelo usuário.

A participação da impugnante consiste na viabilização do pagamento eletrônico, o que é feito por meio da gestão desse fluxo de pagamentos, coletando-se a remuneração paga pelo usuário (passageiro) e, posteriormente, disponibilizando tais montantes ao “Parceiro Independente” (motorista).

A impugnante apresenta, ainda, decisões judiciais que vão ao encontro de suas alegações.

3. Créditos glosados

A impugnante afirma que dentre os custos necessários e indispensáveis para a prestação de serviços de intermediação, mais precisamente a intermediação dos pagamentos eletrônicos, estão justamente os gastos com a contratação de empresas especializadas na gestão e operacionalização dos fluxos de pagamentos entre os usuários (passageiros) e os “Parceiros Independentes” (motoristas).

Nesse contexto, sustenta que tais dispêndios foram contabilizados como custos, e não como despesas operacionais, o que não foi infirmado pela fiscalização.

Quanto ao contrato com a ADYEN, afirma que tem por finalidade cumprir uma das etapas do serviço prestado pela impugnante, notadamente o processamento dos pagamentos efetuados pelos passageiros. A impugnante, para o exercício de sua atividade de intermediação de pagamentos eletrônicos, contratou a Adyen, a fim de que esta instituição especializada gerenciasse, processasse e depositasse em suas contas os pagamentos realizados pelos usuários do aplicativo.

No tocante ao contrato celebrado com a PAYPAL, a impugnante alega que também contempla a prestação de serviços de gestão de pagamentos online. No que se refere ao “Apêndice de Marketing” que integra o referido instrumento, sustenta que os valores vinculados com essa atividade do contrato não correspondem a dispêndios da impugnante e, conseqüentemente, não justificaram a apropriação de créditos. A Paypal não presta serviços administrativos e/ou de marketing para a impugnante. Ao contrário, a impugnante presta os serviços de marketing para a Paypal, no formato fixado em contrato e no âmbito de suas atividades autorizadas em contrato social.

Quanto ao contrato com a PAYU, também compreende a contratação, pela impugnante, de prestador de serviço de processamento de pagamentos online, serviço indispensável para a execução da atividade de intermediação realizada.

A impugnante afirma que todos esses dispêndios atendem ao critério da essencialidade fixado pelo STJ no Recurso Especial nº 1.221.170/PR, pois as contratadas são empresas especializadas na “gestão dos pagamentos” eletrônicos, elemento indissociável do serviço de intermediação de pagamentos por ela prestado ao motorista credenciado.

Ainda, assevera que a subtração do serviço de “gestão de pagamentos” eletrônicos, contratado pela impugnante para viabilizar a intermediação de pagamentos por meio do seu aplicativo, compromete a consecução desta

atividade, pois sem ele a impugnante simplesmente não consegue cumprir suas obrigações de intermediação de pagamento.

Ademais, a impugnante explica que esse serviço é um diferencial na sua atividade, pois (a) permite que o prestador de serviço de transporte não incorra em gastos com a contratação direta de empresas processadoras de pagamentos eletrônicos, eximindo-o do pagamento de taxas e outros encargos, como por exemplo, o “aluguel de maquininhas” que recepcionam os pagamentos via cartão de crédito e débito; (b) confere segurança ao motorista na consecução do serviço de transporte, na medida evita a utilização de dinheiro em espécie e, conseqüentemente, a exposição deles a assaltos e furtos; (c) torna a atividade desenvolvida pelo motorista mais atrativa ao passageiro, que fica livre de operacionalizar o pagamento pelo serviço de transporte, seja em dinheiro, seja mediante pagamento manual via cartões de crédito ou débito; (d) evita que o motorista seja vítima de fraudes, como por exemplo, a utilização de cédulas falsificadas pelo passageiro ou cartões de crédito clonados; (e) impede que o motorista fique sujeito a “calote” por parte do passageiro, já que a cobrança pela prestação do serviço é gerenciada pelos mecanismos de cobrança previamente validados pelas empresas de gerenciamento contratadas pela impugnante; (f) confere comodidade ao usuário, evitando que o tomador do serviço de transporte tenha de se preocupar com o pagamento, em dinheiro ou cartão, após a chegada ao seu destino, já que o desconto é realizado de forma automática pelas ferramentas de pagamento eletrônico inseridas no aplicativo; (g) evita que o usuário fique sujeito a fraudes provenientes das mais variadas práticas, já que todo o aparato estruturado pela impugnante, mediante a contratação das empresas de “gerenciamento de pagamentos”, concentra o recebimento do pagamento pelas funcionalidades disponíveis no aplicativo.

Após, a impugnante afirma que os serviços contratados também atendem ao critério da relevância fixado pelo STJ, pois integram a prestação de serviço de intermediação dos pagamentos por ela oferecido aos motoristas, isto é, não é possível que a impugnante, empresa dedicada apenas à intermediação de negócios, possa oferecer serviço de intermediação de pagamento sem que nesse serviço estejam inseridas todas as funcionalidades de processamento, recebimento e transferência dos recursos advindos de meios de pagamento eletrônicos.

Ademais, confirma a relevância desses dispêndios a existência de imposição legal estabelecendo que a impugnante somente pode exercer a sua atividade caso ela também ofereça serviço de intermediação de pagamentos eletrônicos, como ocorre no Município de São Paulo, onde a disponibilização de meios eletrônicos de pagamento é requisito imposto pelo Decreto nº 56.981/2016. Nessa esteira, a impugnante alega que diversos outros municípios possuem a mesma exigência.

Por fim, a impugnante alega que a Solução de Consulta nº 63 – Cosit, citada no TVF, na verdade confirma seu direito aos créditos, pois a COSIT concluiu que

gastos com a operadora de pagamentos eletrônicos não são insumos, pois “o pagamento não participa de nenhuma etapa da prestação do serviço”, porém no seu caso o pagamento é etapa da prestação do serviço.

4. Pedido

A impugnante requer:

- reconhecimento da precariedade do trabalho fiscal, consubstanciada no vício de motivação e na falta de investigação dos fatos;

- cancelamento da glosa créditos, eis que os dispêndios com a contratação de empresas de “gestão de pagamentos” eletrônicos representam insumos da prestação de serviços, em linha com os critérios da essencialidade e relevância fixados pelo STJ e ratificados pelo PN COSIT nº 5/2018;

- ciência das futuras intimações em nome dos advogados.

A decisão recorrida julgou parcialmente procedente a Impugnação, conforme ementa do Acórdão 109-007.882 - 5ª TURMA DA DRJ09 apresenta o seguinte resultado:

ASSUNTO: CONTRIBUIÇÃO PARA O FINANCIAMENTO DA SEGURIDADE SOCIAL - COFINS

Período de apuração: 01/01/2017 a 31/12/2017

COFINS NÃO-CUMULATIVA. CONCEITO DE INSUMO. DECISÃO DO STJ. EFEITO VINCULANTE PARA A RFB.

No regime da não-cumulatividade da Cofins, aplica-se o entendimento adotado pelo Superior Tribunal de Justiça no julgamento do REsp nº1.221.170/PR, julgado em 22/02/2018 sob a sistemática dos recursos repetitivos, no qual restou assentado que o conceito de insumo deve ser aferido à luz dos critérios de essencialidade ou relevância, ou seja, considerando-se a imprescindibilidade ou a importância de determinado bem ou serviço para o desenvolvimento da atividade econômica do contribuinte.

ASSUNTO: CONTRIBUIÇÃO PARA O PIS/PASEP

Período de apuração: 01/01/2017 a 31/12/2017

PIS/PASEP NÃO-CUMULATIVO. CONCEITO DE INSUMO. DECISÃO DO STJ. EFEITO VINCULANTE PARA A RFB.

No regime da não-cumulatividade da Contribuição para o PIS/Pasep, aplica-se o entendimento adotado pelo Superior Tribunal de Justiça no julgamento do REsp nº1.221.170/PR, julgado em 22/02/2018 sob a sistemática dos recursos repetitivos, no qual restou assentado que o conceito de insumo deve ser aferido à luz dos critérios de essencialidade ou relevância, ou seja, considerando-se a imprescindibilidade ou a importância de determinado bem ou serviço para o desenvolvimento da atividade econômica do contribuinte.

ASSUNTO: PROCESSO ADMINISTRATIVO FISCAL

Período de apuração: 01/01/2017 a 31/12/2017

COMPROVAÇÃO DO DIREITO CREDITÓRIO. ÔNUS DA PROVA.

No âmbito da análise de créditos da Contribuição para o PIS e da Cofins, o ônus da prova incumbe ao contribuinte, o qual deve demonstrar, por meio de documentos comprobatórios hábeis e idôneos, a efetiva existência do direito creditório.

Impugnação Procedente em Parte

Crédito Tributário Mantido em Parte

ACÓRDÃO

Acordam os membros da 5ª Turma de Julgamento, por unanimidade, julgar procedente em parte a impugnação, nos termos do voto do relator.

Cientifique-se a interessada do presente Acórdão, ressaltando-lhe o direito de interpor recurso voluntário ao Conselho Administrativo de Recursos Fiscais – CARF, conforme facultado pelo art. 33 do Decreto nº 70.235, de 6 de março de 1972, e alterações posteriores.

Recorre-se de ofício ao CARF, conforme art. 34, I, do Decreto 70.235/1972 c/c art. 1º da Portaria MF 63/2017.

O Recurso Voluntário da Recorrente foi interposto de forma tempestiva, reproduzindo os argumentos apresentados em sede de impugnação.

É o relatório.

VOTO

Conselheiro **Rodrigo Pinheiro Lucas Ristow**, Relator

Foram apresentados recurso voluntário tempestivo e recurso de ofício em face da decisão da DRJ.

Conforme já relatado, trata-se de Recurso Voluntário e Recurso de Ofício interpostos contra decisão proferida pela 5ª Turma da Delegacia da Receita Federal do Brasil de Julgamento - DRJ/09 que julgou parcialmente procedente a Impugnação apresentada pela Recorrente e manteve em parte o crédito tributário.

Do Recurso de Ofício

A discussão do presente Auto de Infração é relacionada a glosa de despesas da Recorrente de três fornecedores ADYEN do Brasil Ltda., PAYPAL do Brasil Serviços de Pagamento e PAYU Brasil Intermediação de Negócios Ltda.

Sendo que na decisão ora recorrida entendeu por reverter as glosas relativas às aquisições efetuadas junto à ADYEN (base de cálculo de R\$ 172.326.569,40) e à PAYU (base de cálculo de R\$ 10.201.581,95).

O não aceite da despesa da empresa PAYPAL foi baseado na análise do contrato, no qual existia um apêndice de marketing, diferenciando o objeto das despesas das outras empresas.

Agora cumpre entrar no mérito da discussão e do motivo pelo qual a decisão *a quo* cancelou parte da autuação em relação as empresas ADYEN e PAYU.

O conceito de insumo utilizado pela DRJ traz o atual conceito estabelecido pelo STJ e delimitado na Nota Explicativa PGFN nº 63/2018 e no Parecer Normativo Cosit nº 5/2018 no qual abrange todos aqueles bens ou serviços cuja aquisição se mostre **essencial ou relevante** para o desenvolvimento da atividade produtiva da empresa, consistente na produção de bens destinados à venda ou na prestação de serviços.

Portanto dentro dos conceitos atuais da jurisprudência do CARF, não necessita nenhuma revisão nesse ponto.

Já em relação ao modelo de negócio é necessário verificar a atividade da Recorrente, uma vez que por ser uma atividade que já tiveram diversas discussões e ponderações em diversos países do mundo, é necessário verificar como é entendimento da mesma aqui no território brasileiro.

Dentro do acórdão recorrido o julgador pondera da seguinte maneira:

“O modelo de negócio da Uber é objeto de discussão em diversos foros ao redor do mundo. A empresa é uma prestadora de serviços de tecnologia e de intermediação ou é uma prestadora de serviços de transporte? Eis o centro do debate em tribunais no Brasil e no exterior.

A título de exemplo, na Europa, o Tribunal de Justiça da União Europeia passou a considerar a Uber um serviço de transporte, após demanda impetrada por uma associação espanhola de taxistas (<https://www.conjur.com.br/2017-dez-20/europa-passa-considerar-uber-servico-transporte>).

No Brasil, ainda não há jurisprudência formada acerca do tema. Algumas decisões proferidas por Tribunais Superiores têm acatado a tese da empresa e considerado que seu negócio é a intermediação e o oferecimento de soluções tecnológicas.

Nesse contexto, a 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho já decidiu reiteradamente que não existe vínculo de emprego entre a Uber e os motoristas parceiros:

TST reitera pela 4ª vez que não existe vínculo entre motoristas e a Uber O intento de proteção ao trabalhador não deve se sobrepor a ponto de inviabilizar as formas de trabalho emergentes, pautadas em critérios menos rígidos e que permitem maior autonomia na sua consecução, mediante livre disposição das partes.

Com base nesse entendimento, a 5ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho reiterou, pela quarta vez, o entendimento de que não existe vínculo de emprego entre a Uber e os motoristas parceiros. A decisão segue a mesma linha de 900

julgados de Tribunais Regionais e Varas do Trabalho, que já afastaram o vínculo empregatício ou declararam a incompetência da Justiça do Trabalho para julgar a relação entre trabalhadores e Uber.

...

Ao analisar a matéria, o relator, ministro Breno Medeiros, considerou que existe "a ausência de elementos caracterizadores da relação de emprego", já que "o autor (motorista independente) revelou "que poderia ligar e desligar o aplicativo na hora que bem quisesse", bem como "poderia se colocar à disposição, ao mesmo tempo, para quantos aplicativos de viagem desejasse".

O magistrado ainda destacou que "é de conhecimento geral a forma de funcionamento da relação empreendida entre os motoristas do aplicativo Uber e a referida empresa, a qual é de alcance mundial e tem se revelado como alternativa de trabalho e fonte de renda em tempos de desemprego (formal) crescente."(<https://www.conjur.com.br/2021-mai-11/tst-reitera-vez-nao-existe-vinculo-entre-motoristas-uber>)

O Superior Tribunal de Justiça, em apreciação de conflito de competência entre a Justiça do Trabalho e a Justiça comum para julgar lides entre motoristas parceiros e a Uber, pronunciou-se no sentido do modelo de negócio defendido pelo contribuinte (grifou-se):

CONFLITO DE COMPETÊNCIA Nº 164.544 - MG (2019/0079952-0)

RELATOR : MINISTRO MOURA RIBEIRO

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

INTERES. : DENIS ALEXANDRE BARBOSA

INTERES. : UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA

ADVOGADO : EDUARDO BASTOS FURTADO DE MENDONÇA E OUTRO(S) - RJ130532

EMENTA

CONFLITO NEGATIVO DE COMPETÊNCIA. INCIDENTE MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCP. 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.

1. A competência *ratione materiae*, via de regra, é questão anterior a qualquer juízo sobre outras espécies de competência e, sendo determinada em função da natureza jurídica da pretensão, decorre diretamente do pedido e da causa de pedir deduzidos em juízo.

2. Os fundamentos de fato e de direito da causa não dizem respeito a eventual relação de emprego havida entre as partes, tampouco veiculam a pretensão de recebimento de verbas de natureza trabalhista. A pretensão decorre do contrato firmado com empresa detentora de aplicativo de celular, de cunho eminentemente civil.

3. 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 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.

4. Compete a Justiça Comum Estadual julgar ação de obrigação de fazer c.c. reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo pretendendo a reativação de sua conta UBER para que possa voltar a usar o aplicativo e realizar seus serviços.

5. Conflito conhecido para declarar competente a Justiça Estadual.

.....

VOTO O EXMO. SR. MINISTRO MOURA RIBEIRO (Relator):

.....

A empresa UBER atua no mercado através de um aplicativo de celular responsável por fazer a aproximação entre os motoristas parceiros e seus clientes, os passageiros.

.....

A atividade desenvolvida pelos motoristas de aplicativos foi reconhecida com a edição da Lei nº 13.640/2018, que alterou a Lei nº 12.587/2012 (Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana), para incluir em seu art. 4º o inciso X:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

X – transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

A lei atribuiu à atividade caráter privado, em consonância com o conceito adotado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) para o compartilhamento de bens entre pessoas, por meio de sistema informatizado, chamado de “peer-to-peer platforms” ou “peer platform markets”, ou seja, um mercado entre pares – P2P, conforme nos esclarece a doutrina sobre o tema:

Essa nova modalidade de interação econômica não se confunde com os clássicos modelos que envolvem uma empresa e um consumidor (B2C – business to consumer), duas empresas (B2B – business to business) ou consumidores (C2C – consumer to consumer). Há, na realidade, um “mercado de duas pontas” (two-sided markets), visto que existem dois sujeitos interessados, sendo que um deles se predispõe a permitir que o outro se utilize de um bem, que se encontra em seu domínio, e o outro concorda em usufruí-lo mediante remuneração. No entanto, toda a transação é intermediada por um agente econômico que controla a plataforma digital.

(SILVA, Joseane Suzart Lopes da. O transporte remunerado individual de passageiros no Brasil por meio de aplicativo: a Lei 13.640/2018 e a proteção dos consumidores diante da economia do compartilhamento. Revista de Direito do Consumidor, vol. 118, ano 27, pp. 157/158)

A OCDE utiliza a designação desse mercado de peer platform markets (mercado de plataformas de parceria), analisando apenas o segmento que envolve intercâmbios econômicos entre particulares, peer to peer (P2P), “esses modelos de negócios tornam acessíveis oportunidades econômicas para indivíduos que fornecem os bens ou serviços ('peer providers') e para as plataformas que fazem a conexão ('peer platform')”. Para os consumidores (peer consumers), esse mercado oferece vantagens, como menores custos, maior seletividade, conveniência, experiências sociais, ou mesmo uma proposta de consumo mais sustentável.

(PAIXÃO, Marcelo Barros Falcão da. Os desafios do direito do consumidor e da regulação na sharing economy. Revista dos Tribunais. vol. 994. ano 107. São Paulo: Ed. RT, agosto 2018, pp. 227/228).

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 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.

.....

No que se refere ao Contrato Social da impugnante, destaca-se que seu objeto social compreende:

- a) licenciamento de direito de acesso e uso de programas de computação;
- b) disponibilização a sociedades afiliadas de serviços de suporte e marketing;
- c) prestação de serviços administrativos, financeiros, técnicos e de gestão para terceiros;

- d) intermediação de serviços sob demanda, por meio de plataforma tecnológica digital;
- e) realização de quaisquer outros atos que, direta ou indiretamente, levem à concretização dos objetos acima mencionados, no seu mais amplo sentido;
- f) operação de portais, provedores de conteúdo e outros serviços de informação na internet;
- g) venda e/ou circulação de mercadorias em suporte ao desenvolvimento dos demais objetivos sociais; e h) desenvolvimento de programas de computador, endereços eletrônicos sob encomenda e desenvolvimento/criação de interfaces para a internet (web design).

No Comprovante de Inscrição e de Situação Cadastral no CNPJ constam as seguintes atividades econômicas:

NOME EMPRESARIAL UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA.	
TÍTULO DO ESTABELECIMENTO (NOME DE FANTASIA) *****	PORTE DEMAIS
CÓDIGO E DESCRIÇÃO DA ATIVIDADE ECONÔMICA PRINCIPAL 74.90-1-04 - Atividades de intermediação e agenciamento de serviços e negócios em geral, exceto imobiliários	
CÓDIGO E DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS SECUNDÁRIAS 46.43-5-02 - Comércio atacadista de bolsas, malas e artigos de viagem 46.86-9-02 - Comércio atacadista de embalagens 62.01-5-01 - Desenvolvimento de programas de computador sob encomenda 62.02-3-00 - Desenvolvimento e licenciamento de programas de computador customizáveis 62.09-1-00 - Suporte técnico, manutenção e outros serviços em tecnologia da informação 63.19-4-00 - Portais, provedores de conteúdo e outros serviços de informação na internet 70.20-4-00 - Atividades de consultoria em gestão empresarial, exceto consultoria técnica específica 73.19-0-04 - Consultoria em publicidade	

Conclui-se que o ato constitutivo da entidade e os CNAEs cadastrados não contemplam atividades relacionadas a transporte. Por outro lado, evidenciam-se as atividades de intermediação, gerenciamento, agenciamento e tecnologia.

Dos contratos celebrados com os motoristas parceiros (“Termos e Condições Gerais Dos Serviços De Intermediação Digital”), pode-se destacar o seguinte (grifou-se):

A Uber disponibiliza os Serviços da Uber (conforme definição abaixo) com a finalidade de viabilizar a angariação e prospecção de clientes para prestadores de Serviços de Transporte (esses prestadores de serviços de transporte podem ser pessoas físicas que forneçam Serviços de Transporte de passageiros ponto-a-ponto (“P2P”) ou empresas de transporte independentes que possuam e/ou operem um único veículo ou uma frota de veículos conduzidos por “Motoristas” (conforme definição abaixo)). Os Serviços da Uber permitem que um(a) fornecedor(a) de transporte autorizado(a) procure, receba e atenda solicitações de Serviços de Transporte (conforme definição abaixo) por um(a) Usuário(a) (conforme definição abaixo) autorizado(a) do aplicativo móvel da Uber.

O(A) Cliente está autorizado(a) a prestar Serviços de Transporte na(s) jurisdição(ões) em que atua, e deseja celebrar este Contrato com a finalidade de acessar e usar os Serviços da Uber para melhorar o seu Serviço de Transporte.

O(A) Cliente reconhece e concorda que a Uber se limita a fornecer serviços de intermediação mediante o uso de tecnologia, e não fornece Serviços de Transporte, não atua como uma empresa de transporte e nem opera como um agente para o transporte de passageiros.

.....

1. Definições

.....

1.13. “Serviços de Transporte” significa a prestação de Serviços de Transporte de passageiros a Usuários(as) no Território pelo(a) Cliente e seus(suas) Motoristas usando os Veículos (conforme definição abaixo), e facilitado pelos Serviços da Uber.

.....

1.16. “Serviços da Uber” significa os serviços de intermediação digital da Uber prestados por meio de plataforma tecnológica, intermediação sob demanda e serviços relacionados que permitem que prestadores(as) de transporte independentes busquem, recebam e atendam solicitações de Serviços de Transporte feitas por Usuários(as) que procurarem tais Serviços de Transporte; os Serviços da Uber incluem o acesso (assim entendido o direito de uso) ao Aplicativo de Motorista, softwares, websites, serviços de pagamento (na forma descrita na Cláusula 4 abaixo) e sistemas de serviços de suporte relacionados que poderão ser atualizados ou modificados pela Uber, a critério desta, a qualquer momento.

.....

4. Termos Financeiros

.....

4.1.2. O (A) Cliente: (i) nomeia a Uber como agente limitado de cobrança de pagamento do(a) Cliente unicamente com a finalidade de aceitar o Preço, Pedágios aplicáveis e, dependendo da região e/ou se solicitado pelo(a) Cliente, cobranças, tarifas, taxas, impostos e/ou contribuições governamentais devidas, ou cobranças de aeroportos do(a) Usuário em nome do(a) Cliente através da funcionalidade de processamento de pagamentos facilitada pelos Serviços da Uber; e (ii) concorda que o pagamento feito pelo(a) Usuário(a) para a Uber será considerado como um pagamento feito diretamente pelo(a) Usuário ao(a) Cliente. Não obstante, a Uber concorda em transferir para o(a) Cliente, em uma periodicidade pelo menos semanal: (a) o Preço deduzido da Custo Fixo e da Taxa de Serviço aplicável; (b) os Pedágios; e (c) dependendo da região e do local da prestação dos Serviços de Transporte, certas cobranças, tarifas, taxas, impostos e/ou contribuições governamentais devidas, ou cobranças de aeroportos. Na hipótese do(a) Cliente ter algum acordo em separado, outros montantes poderão ser deduzidos do Preço antes da remessa ao(a) Cliente (por exemplo, pagamentos

de financiamento de veículos, pagamentos de locação cumprimento de ordens judiciais, tarifas de uso de dispositivos móveis, etc).

4.1.3. As partes reconhecem e concordam que entre o(a) Cliente e a Uber o Preço é um valor recomendado, e o objetivo principal do Preço pré-estabelecido é servir como um valor padrão caso o(a) Cliente não negocie um valor diferente. O(A) Cliente terá sempre o direito de: (i) cobrar um Preço inferior ao Preço pré-estabelecido; ou (ii) negociar, a pedido do(a) Cliente, um Preço que seja mais baixo do que o Preço pré-estabelecido (cada um dos casos (i) e (ii) supra descritos, um “Preço Negociado”). A Uber considerará todas estas solicitações do(a) Cliente de boa-fé.

Conforme os excertos acima, a relação entre a Uber e os motoristas parceiros (clientes) é contratual, sendo que o serviço prestado pelo contribuinte é viabilizar a angariação e prospecção de usuários/passageiros, intermediação, acesso ao aplicativo, suporte e serviços de pagamento, quando atua como agente limitado de cobrança.

Destaca-se ainda que o preço pré-estabelecido pelo aplicativo é um valor recomendado, ou seja, serve como um valor padrão mas não é de adoção obrigatória pelo cliente (motorista). Tal fato reforça a tese de que o prestador do serviço de transporte é o cliente, e não a Uber.

Quanto aos Termos de Uso do aplicativo destinados ao Usuário, podemos destacar o seguinte (grifou-se):

Os Serviços integram uma plataforma de tecnologia que permite aos(às) Usuários(as) de aplicativos móveis ou sites de Internet da Uber, fornecidos como parte dos Serviços (cada qual um “Aplicativo”), solicitar e programar serviços de transporte e/ou logística e/ou compra de certos bens com terceiros independentes provedores desses serviços, inclusive terceiros independentes fornecedores de transporte, terceiros independentes fornecedores de logística e terceiros independentes fornecedores de bens, mediante contrato com a Uber ou com determinadas afiliadas da Uber (“Parceiros Independentes”). A menos que diversamente acordado pela Uber em contrato escrito celebrado em separado com você, os Serviços são disponibilizados para seu uso pessoal e não comercial. VOCÊ RECONHECE QUE A UBER NÃO É FORNECEDORA DE BENS, NÃO PRESTA SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA, NEM FUNCIONA COMO TRANSPORTADORA, E QUE TODOS ESSES SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA SÃO PRESTADOS POR PARCEIROS INDEPENDENTES, QUE NÃO SÃO EMPREGADOS(AS) E NEM REPRESENTANTES DA UBER, NEM DE QUALQUER DE SUAS AFILIADAS.

.....

Você entende que os serviços ou bens que você receber de um Parceiro Independente, contratados por meio dos Serviços, poderão ser cobrados (“Preço”). Após você ter recebido serviços ou bens obtidos por meio do uso do

Serviço, a Uber facilitará o seu pagamento do respectivo Preço ao Parceiro Independente, agindo na qualidade de agente limitado de cobrança do Parceiro Independente. O pagamento do Preço feito dessa maneira será considerado pagamento feito diretamente por você ao Parceiro Independente.

Reforça-se, do acima transcrito, a relação contratual direta entre o usuário do aplicativo e o motorista parceiro, na qual a Uber atua facilitadora da aproximação fornecedor-cliente e do pagamento.

Diante de todo o exposto, entendo que a prestação de serviço de transporte é de responsabilidade dos motoristas parceiros, clientes da Uber, sendo que esta atua como fornecedora de uma cesta de serviços aos seus clientes, que inclui a intermediação e o agenciamento de serviços, por meio de plataforma tecnológica digital, o gerenciamento de oferta e demanda, suporte e serviços de pagamento, quando atua como agente limitado de cobrança.

Dessa forma, o transporte, de responsabilidade dos parceiros da Uber (clientes), é realizado em uma relação direta com o usuário.

Em que pese o debate atualmente existente acerca do tema, os documentos juntados aos autos (notadamente o contido no Contrato Social, as atividades econômicas cadastradas, os Termos e Condições Gerais Dos Serviços De Intermediação Digital e os Termos de Uso do Aplicativo) fazem prova favorável ao contribuinte. De outro lado, a fiscalização apresentou seu entendimento baseado apenas em uma linha de raciocínio, o que, a meu ver, não é suficiente para desconsiderar o negócio jurídico da impugnante tal qual desenhado e apresentado minudentemente na defesa.

Em relação a discussão jurisprudencial não houve alteração no entendimento da nossa corte judicial, considerando a Recorrente como uma empresa de tecnologia que realiza a intermediação entre os consumidores que necessitam o transporte e os motoristas cadastrados em sua plataforma de aplicativo, apesar da esfera do direito trabalhista ainda aguardar uma decisão definitiva do STF sobre o vínculo empregatício, a base do modelo de negócio da Recorrente continua igual.

Agora entrando no caso específico necessário analisar se os serviços tomados pela Recorrente e glosados pela fiscalização podem ser considerados relevantes e essenciais e, portanto, insumo da operação.

O contrato com a PAYU (tradução às fls. 302 a 322) prevê a prestação de serviços de processamento de pagamentos online resultantes de vendas online de mercadorias e serviços, o pagamento de mercadorias e serviços por meio de diversas formas de pagamento, validação de transações pagas com cartão de crédito, a fim de mitigar o risco de roubo de identidade dos titulares dos cartões.

De forma similar, o contrato com a ADYEN (tradução às fls. 207 a 213 e 221 a 225) tem como escopo a prestação de serviços de processamento de pagamentos e captura de transações com cartões.

Pelo modelo de negócio implementado pela Recorrente é de suma importância a existência de empresas que realizem o processamento dos pagamentos, visando a comprovação dos valores pagos pelos clientes e a entrega dos valores para os motoristas, sem tal serviço inviabilizaria todo o negócio da Recorrente.

Motivo pelo qual concordo com os argumentos trazidos pela Recorrente e acatados pelo acórdão *a quo* no qual reverteu as glosas relativas às aquisições efetuadas junto à ADYEN e à PAYU, motivo pelo qual conheço do Recurso de Ofício, porém no mérito nego provimento.

Do Recurso Voluntário

Como já mencionado anteriormente a diferença verificada pelo Acórdão recorrido, seria que no contrato com a empresa PAYPAL, além do serviço de gestão de pagamentos, existiriam atividades promocionais estabelecidas em um Apêndice de Marketing.

Todavia, conforme apresentado pela Recorrente, os serviços de Marketing mencionados no contrato entre a Recorrente e a PAYPAL, são pagos pela PAYPAL para a Recorrente, não sendo resultante de serviços prestados pela PAYPAL, e sim pela Recorrente para utilização da plataforma de pagamento da empresa PAYPAL, resultando num formato de ajuda mútua na operação das empresas no território brasileiro.

Como é possível verificar do contrato, os serviços de marketing sempre são relatados como sendo investimento de marketing da PAYPAL, conforme se extraí da versão traduzida do contrato:

“A) Condições do Investimento de Marketing da PayPal

1. O **Investimento de Marketing da PayPal será pago pela PayPal BRA** mensalmente, considerando o TPV do mês anterior. O pagamento do Investimento de Marketing da PayPal deverá ser feito até o 15º dia do mês subsequente, de acordo com o Nível alcançado no mês anterior.

2. Entende-se que o Investimento de Marketing da PayPal é um investimento mínimo e que a PayPal BRA e a Uber BRA podem aumentá-lo, por acordo mútuo, se considerarem necessário em qualquer mês. **O Investimento de Marketing da PayPal será exclusivamente alocado para iniciativas que orientarão a adoção da PayPal como forma de pagamento nos Pontos de Venda da Uber.**

(...)

B) As Partes concordam com os Compromissos de Marketing abaixo.

1. A PayPal BRA garante e declara que, durante o prazo deste Termo de Adesão:

(...)

VI. Avaliará, em conjunto com a Uber BRA, mensalmente, a **efetividade do Investimento de Marketing da PayPal**.

(...)

2. A Uber BRA garante e declara que, durante o prazo deste Termo de Adesão:

(...)

II. Avaliará, em conjunto com a PayPal BRA, mensalmente, a **efetividade do Investimento de Marketing da PayPal”.**” (g.n.)

Por isso, entendendo que o contrato da PAYPAL é em essência igual aos das empresas ADYEN e PAYU, que o ponto relacionado com o marketing não interfere os serviços realizado pela PAYPAL e portando o pagamento de despesas da Recorrente, voto por reverter a glosa relativas a aquisições efetuadas junto à PAYPAL.

Além dos argumentos acima mencionados, a Recorrente traz aos autos declaração da empresa PAYPAL (Fls. 2314 e 2315) de que no ano de 2017 não prestou nenhuma atividade relacionada com atividades promocionais para a Recorrente e não recebeu nenhum valor da Recorrente a título de marketing, finalizando que todos os valores recebidos pela PAYPAL foram vinculados a atividade de serviços de pagamentos.

Motivo pelo qual não poderia ser glosados valores a esse título devido a falta de valores vinculados ao marketing no contrato com a PAYPAL no ano de 2017.

Conclusões

Diante do exposto voto por conhecer dos Recurso de Ofício e Recurso Voluntário, para no mérito negar provimento ao Recurso de Ofício e dar provimento ao Recurso Voluntário.

Assinado Digitalmente

Rodrigo Pinheiro Lucas Ristow