

A NATUREZA JURÍDICA DA RELAÇÃO ENTRE MOTORISTAS E APLICATIVOS: HÁ POSSIBILIDADE DE RELAÇÃO CONSUMERISTA?

Ítalo Borges Zanina¹

SUMÁRIO: 1. Principais jurisprudências sobre o caso 1.1. Jurisprudência na esfera trabalhista 1.2. Jurisprudência na esfera cível e consumerista 2. Análise doutrinária e legal relacionada à relação de consumo e sua incidência sobre o caso 3. Análise dos contratos de transporte de pessoas e bens e sua aplicação ao caso 4. Conclusão.

RESUMO

O presente artigo traz uma análise crítica sobre a natureza jurídica existente entre a relação dos motoristas de aplicativo e os próprios aplicativos. Inicialmente colaciona jurisprudência sobre o caso, trazendo os principais julgados trabalhistas e Estaduais sobre a incidência da CLT no vínculo, em seguida traz um contexto doutrinário e legal sobre a possibilidade de aplicação do Código de Defesa do Consumidor na relação, arrebatando, ao final, com uma análise legal quanto aos tipos de contrato de transportes existentes e suas esferas de aplicação em legislações esparsas.

Palavras-chave: natureza jurídica, motorista de aplicativos, Código de Defesa do Consumidor, contrato de transporte.

ABSTRACT

This article provides a critical analysis of the legal nature existing between the relationship between application drivers and the applications themselves. Initially, it collates jurisprudence on the case, bringing the main labor and state judgments on the incidence of the CLT in the bond, then it brings a doctrinal and legal context on the possibility of applying the Consumer Protection Code in the relationship, snatching, in the end, with a legal analysis regarding the types of existing transport contracts and their application spheres in sparse legislations.

Key words: legal nature, application driver, Consumer Protection Code, transport contract.

¹ Ítalo Borges Zanina, bacharel em direito pelo UniCEUB, advogado. Aluno do curso de pós-graduação lato senso do Centro Universitário de Brasília – UniCEUB/ICPD.

INTRODUÇÃO

O presente artigo propõe uma discussão jurisprudencial, doutrinária e legal sobre a natureza jurídica do vínculo existente entre os prestadores de serviço de aplicativos como *Uber*, *99 Taxi*, *IFood*, *Uber Eats*, *Rappi*, *James*, entre outros e o próprio aplicativo. A ideia central do artigo é discutir sobre qual relação – civil, trabalhistas, consumerista – se encaixa melhor nesse novo modelo contratual, trazendo abordagem sobre como a jurisprudência entende o caso, colacionando os principais julgados referentes ao tema, seja na esfera trabalhista ou da justiça comum, bem como a opinião majoritária existente entre os autores mais relevantes do mundo jurídico sobre o tema, tudo com uma intersecção ativa da legislação brasileira sobre os contratos de transporte de pessoas e bens e suas consequências nas esferas materiais supramencionadas.

1. PRINCIPAIS JURISPRUDÊNCIAS SOBRE O CASO EM ANÁLISE

A jurisprudência, em sentido amplo, pode ser entendida como o conjunto de decisões proferidas por juízes singulares – consubstanciada pela sentença – ou por uma coletividade de julgadores – consubstanciada pelos Acórdãos. Da mesma forma, pode ser interpretada no sentido estrito, como um conjunto de decisões uniformes, que seguem o mesmo sentido acerca de questões fática similares. Sob ambos os aspectos, uma coisa é certa, a jurisprudência, atualmente, é uma fonte subsidiária do direito², sendo inafastável que um complexo de decisões no mesmo sentido influa a subjetividade do julgador.³

Dessa forma, seria impossível a análise de tema tão moderno sem trazer a opinião predominante dos julgadores que enfrentam a discussão em primeiro momento. Veja, com o modelo rígido adotado pelo constituinte, seja na mudança de texto constitucional quanto na mudança de texto legal, muitas vezes a mudança legislativa não consegue acompanhar as sociais quanto ao padrão comportamental e contratual, sendo papel do judiciário, em um primeiro momento, resolver tais conflitos.

Assim, necessário trazer os principais julgados sobre o tema em análise, seja na esfera trabalhista, seja na esfera cível e consumerista.

1.1. Jurisprudência na esfera trabalhista

² Há, atualmente, um entendimento de que a jurisprudência é uma fonte subsidiária do direito, contudo, com a transmutação vívida nas legislações – EC 45/2004 que criou as súmulas vinculantes e promulgação do novo Código de Processo Civil, que traz um capítulo robusto sobre a aplicação dos precedentes judiciais com os recursos repetitivos – está fazendo com que a opinião, a cada dia que passa, torne a jurisprudência como uma fonte primária do direito.

³ VENOSA, Sílvio de Salvo. *Introdução ao Estudo do Direito*. São Paulo: Editora Atlas Ltda. 2019.

A questão na Corte Trabalhista chegou até o Tribunal Superior do Trabalho por meio do AIRR nº 10575-88.2019.5.03.0003 de relatoria do Ministro Alexandre Luiz Ramos, o qual invocou a discussão se existe a possibilidade de reconhecimento de vínculo empregatício entre o motorista profissional que desenvolve as atividades profissionais por intermédio de aplicativo, o qual, no caso supra, era o Uber e sua criadora Uber do Brasil Tecnologia Ltda.

No referido caso o Ministro reconhece que se trata de uma questão jurídica nova, como reforçado em tópico anterior, a qual demanda nova interpretação legal, vez que o modelo legal disponível não se adequa ao caso. No mérito os Ministros da quarta Turma fixaram entendimento de que:

“(…) o trabalho prestado com a utilização de plataforma tecnológica de gestão de oferta de motoristas-usuários e demanda de clientes-usuários, não se dá para a plataforma e não atende aos elementos configuradores da relação de emprego previsto nos artigos 2º e 3º da CLT, inexistindo, por isso, relação de emprego entre o motorista profissional e a desenvolvedora do aplicativo, o que não acarreta violação do disposto no art. 1º, III e IV, da Constituição Federal.”⁴

Fundamentaram tal posicionamento sob o argumento de que a relação empregatícia elencada pela CLT tem como padrão a relação clássica desenvolvida pelos trabalhadores industriais, comerciais e de serviços, sendo que essa nova relação contratual não cumpre os requisitos dispostos no antigo modelo, pois não sobrevoam os quatro elementos caracterizados da relação trabalhista, quais sejam: (i) pessoalidade; (ii) onerosidade; (iii) não eventualidade; e (iv) subordinação jurídica. Trazem, em especial, a falta da subordinação jurídica, vez que a relação desenvolvida pelas partes não conta com poder diretivo, fiscalizador, regulamentar ou disciplinar.

Informa, ainda sobre a relação entre o motorista e o aplicativo, que ela não atende os requisitos impostos pelos artigos 2º⁵ e 3º⁶ da CLT, haja vista que o motorista tem a liberdade de escolher qual “corrida” irá pegar ou não, sem qualquer exigência de trabalho mínimo, de metas de viagens e, mais, sem dispor de qualquer penalidade pela recusa do motorista em realizar o serviço direcionado a ele.

⁴ BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. TST-AIRR-10575-88.2019.5.03.0003. Agravante: Ricardo Ramos de Sá. Agravado: Uber do Brasil Tecnologia. Relator: Ministro Alexandre Luiz Ramos. Brasília/DF. Data do Julgamento: 9 de setembro de 2020. DEJT de 11 de setembro de 2020.

⁵ Art. 2º - Considera-se empregador a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço.

§ 1º - Equiparam-se ao empregador, para os efeitos exclusivos da relação de emprego, os profissionais liberais, as instituições de beneficência, as associações recreativas ou outras instituições sem fins lucrativos, que admitirem trabalhadores como empregados.

§ 2º Sempre que uma ou mais empresas, tendo, embora, cada uma delas, personalidade jurídica própria, estiverem sob a direção, controle ou administração de outra, ou ainda quando, mesmo guardando cada uma sua autonomia, integrem grupo econômico, serão responsáveis solidariamente pelas obrigações decorrentes da relação de emprego.

§ 3º Não caracteriza grupo econômico a mera identidade de sócios, sendo necessárias, para a configuração do grupo, a demonstração do interesse integrado, a efetiva comunhão de interesses e a atuação conjunta das empresas dele integrantes.

⁶ Art. 3º - Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.

Parágrafo único - Não haverá distinções relativas à espécie de emprego e à condição de trabalhador, nem entre o trabalho intelectual, técnico e manual.

Noutro giro, o Relator ainda afirma que entende estar se tratando de uma relação estabelecida nos termos da Lei nº 11.442/2007, a qual regula o transportador autônomo, pelas palavras do Relator, “aquele que é proprietário do veículo e tem relação de natureza comercial”. Indicando, ainda, que tal legislação foi declarada pelo STF como constitucional, quando do julgamento da ADC nº 48, publicada no DJE nº 123, de 18 de maio de 2020. Apesar de discordar veemente da interpretação dada ao transportador autônomo este assunto será tratado em momento posterior.

Dessa forma, pela jurisprudência trabalhista, com fixação de entendimento em sede de Tribunal Superior, não é possível a caracterização da relação entre motorista e aplicativo como sendo uma relação trabalhista, pela falta de elementos caracterizadores do referido vínculo jurídico.

1.2. Jurisprudência na esfera cível e consumerista

Levando-se em consideração que a relação trabalhista não pode ser caracterizada entre os motoristas e os aplicativos, necessário iniciar o presente tópico com um julgado do STJ que decidiu o conflito de competência existente entre as esferas trabalhista e Estadual. Em consonância com o defendido acima, o Relator Ministro Roubia Ribeiro enfatiza que “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”. E segue informando que “A pretensão decorre do contrato firmado com empresa detentora de aplicativo de celular, de cunho eminentemente civil.”⁷.

Todavia, mais a frente, o Ministro ressalta um instituto que chama atenção e pode ajudar no desenvolvimento do trabalho, quando da discussão da relação existente entre as partes. O termo que salta aos olhos é *sharing economy* ou, numa tradução literal, economia compartilhada. Tal conceito é uma interação econômica que consiste no compartilhamento de bens/serviços, visando à redistribuição e ao uso racional de recursos, em outras palavras e trazendo ao caso em análise, o aplicativo compartilha a dinâmica de informações e todo o arcabouço tecnológico para o motorista, enquanto esse executa o serviço, transportando os usuários de um local a outro. Nesses termos e de acordo com o Relator, os motoristas desempenham atividade como empreendedores individuais, sem gozar de qualquer vínculo de emprego com o aplicativo, contudo não deixa claro se tal vínculo - não trabalhista - é consumerista ou não.

⁷ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. CC 164544/MG. Suscitante: Juízo da 1ª Vara do Trabalho de Poços de Caldas/MG. Suscitado: Juízo de Direito do Juizado Especial de Poços de Caldas/MG. Relator: Ministro Moura Ribeiro. Brasília/DF. Data do Julgamento: 28 de agosto de 2019. DJe de 4 de setembro de 2019. RSTJ, Vol. 257, p. 141.

Tal imbróglio jurídico ainda não tem um posicionamento firmado na jurisprudência nacional, todavia, no Processo nº 0704583-42.2019.8.07.0004, julgado na Terceira Turma Recursal do TJDFT o Relator Asiel Henrique de Sousa entendeu que há espaço para aplicação da teoria finalista mitigada, vez que existe a vulnerabilidade técnica e econômica do motorista em relação ao aplicativo. No caso em apreço o motorista, respondendo a uma corrida do aplicativo em questão, foi roubado durante o percurso, alegou que a sociedade empresária que gerencia o aplicativo não prestou informações sobre o paradeiro do carro, mesmo podendo. Com essa narrativa o Relator, em conjunto com a Turma, entendeu cabível a aplicação do CDC ao caso, sem adentrar aos requisitos caracterizadores da relação consumerista, afirmando apenas, como supramencionado, haver uma vulnerabilidade técnica e econômica entre as partes⁸.

Noutro espeque está o posicionamento firmado no Processo nº 0722751-61.2020.8.07.0003, julgado na Segunda Turma Recursal do TJDFT em que o Relator João Luís Fischer Dias trata sobre a remoção da conta de motorista do aplicativo *IFood*, momento em que ele ajuizou ação requerendo os dados das entregas feitas por ele, bem como o retorno à plataforma. No Acórdão o Relator, em conjunto com os demais pares é incisivo ao afirmar que a relação existente entre o motorista e o aplicativo é integralmente civil, não havendo que se falar em relações trabalhista ou de consumo, sendo liberdade da sociedade empresária contratante continuar com a parceria, em clara homenagem à liberdade de contratação⁹.

Em similar cotejo está o Processo nº 0721465-57.2020.8.07.0000, julgado na 6ª Turma Cível do TJDFT em que o Relator Esdras Neves trata sobre a relação existente entre o motorista do aplicativo Uber e o próprio aplicativo, informando, com precisão, que não se trata de uma relação de consumo tampouco uma relação trabalhista, mas sim, de um regime jurídico comum do Código Civil, considerando legal a exclusão do perfil do motorista sem prévio aviso por reiteradas avaliações negativas, dada a primazia da liberdade de contratação¹⁰.

Dessa forma, possível afirmar que grande parte da jurisprudência está no sentido de se julgar a relação existente entre o motorista e o aplicativo como puramente civil, sem qualquer incidência do

⁸ BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. Processo nº 0704583-42.2019.8.07.0004, Acórdão nº 1230689. Recorrente: Pedro da Silva Ferreira. Recorrido: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Asiel Henrique de Sousa. Brasília/DF. Data do Julgamento: 18 de fevereiro de 2020. Publicado no DJE em 2 de março de 2020, sem página cadastrada.

⁹ BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. Processo nº 0722751-61.2020.8.07.0003, Acórdão nº 1346141. Recorrente: Wellington Gomes da Silva. Recorrido: IFood com agência de restaurantes Online S.A.. Relator: João Luis Fischer Dias. Brasília/DF. Data de julgamento: 7 de junho de 2021. Publicado no DJE em 18 de junho de 2021, sem página cadastrada.

¹⁰ BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. Processo nº 0721465-57.2020.8.07.0000, Acórdão nº 1290036. Recorrente: Carlos Alberto Zacarias Carneiro Filho. Recorrido: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Esdras Neves. Brasília/DF. Data do julgamento: 30 de setembro de 2020. Publicado no DJE em 20 de outubro de 2020, sem página cadastrada.

Código de Defesa do Consumidor, sendo certo que o único julgado que identificou incidência da relação consumerista o fez sem qualquer fundamentação aparente, se limitando a indicar uma hipossuficiência técnica e econômica, sem mais explicações.

2. ANÁLISE DOUTRINÁRIA E LEGAL RELACIONADA À RELAÇÃO DE CONSUMO E SUA INCIDÊNCIA SOBRE O CASO

Após a análise jurisprudencial sobre o caso, necessário contextualizar as principais doutrinas e normas legais atinentes ao caso. Dessa forma, para eventual caracterização da relação como consumerista natural que se analise o vínculo sob tal perspectiva. Para iniciar tal destrinche necessário saber qual o conceito de consumidor.

Tal conceito já trouxe grandes discussões no âmbito doutrinário e jurisprudencial, passando pela teoria finalista, em que o consumidor deve ser o destinatário final fático¹¹ e econômico¹², pela teoria maximalista ou objetiva, em que se entende que o conceito de consumidor deve ser o mais amplo possível, prevendo que qualquer relação de consumo estaria abarcada pelo manto do CDC. Por fim se tem a teoria finalista aprofundada ou mitigada, mais aceita pela doutrina e jurisprudência atual em especial pelo Superior Tribunal de Justiça, nessa teoria o consumidor deve ser o destinatário final fático e econômico, contudo, abre-se espaço para um terceiro elemento que apresenta hipossuficiência frente ao fornecedor, podendo, tal vulnerabilidade, ser: (i) técnica; (ii) jurídica; (iii) fática; e (iv) informacional.¹³

Quando a vulnerabilidade técnica (i) ela diz respeito a ausência de conhecimento sobre o produto ou serviço adquirido pelo consumidor. Quanto a vulnerabilidade jurídica ou científica (ii) ela é presumida para o consumidor não profissional e para as pessoas físicas, todavia, tal presunção não se estende para os profissionais ou pessoas jurídicas, que possuem a obrigação de consultar advogados e profissionais especializados antes de assumir qualquer obrigação. Já quanto a vulnerabilidade fática ou socioeconômica (iii) ela é avaliada com relação a superioridade de poder econômico, quando o fornecedor é financeiramente mais robusto que o consumidor. Por fim, a vulnerabilidade informacional (iv) é caracterizada pela deficiência de informação do consumidor, que em muitos momentos é manipulado pelas informações prestadas pelo fornecedor¹⁴.

Nesse sentido e trazendo ao caso em estudo, para que o motorista fosse considerado consumidor frente ao aplicativo ele deveria cumprir os requisitos elencados na teoria finalista mitigada, quais

¹¹ O consumidor é o último da cadeia de consumo, ou seja, depois dele, não há ninguém na transmissão do produto ou do serviço.

¹² O consumidor não utiliza o produto ou o serviço para o lucro, repasse ou transmissão onerosa.

¹³ TARTUCE, Flávio. NEVES, Daniel Amorim Assumpção. *Manual de Direito do Consumidor: direito material e processual*. São Paulo: Editora Forense Ltda. 2020.

¹⁴ JÚNIOR, Humberto Theodoro. *Direitos do Consumidor*. Rio de Janeiro: Editora Forense Ltda. 2021.

sejam: (a) ser o destinatário final fático; (b) ser o destinatário final econômico; e (c) apresentar alguma das vulnerabilidades frente ao fornecedor, todavia, quando colocamos o motorista do aplicativo em teste ele falha quanto aos dois primeiros requisitos, não sendo o último da cadeia de consumo (a) e não utilizando o serviço para lucro, repasse ou transmissão onerosa (b).

Veja, quanto o motorista do aplicativo está realizando uma “corrida” ou entregando um produto ao destinatário ele está sendo utilizado como meio para uma determinada finalidade, ele não está esgotando o sentido daquele serviço, caso contrário, o conceito – trazido em capítulo anterior – de *sharing economy* desmoronaria por completo. Relembrando, a econômica compartilhada nada mais é que o trabalho mútuo realizado entre duas ou mais pessoas, em que cada uma delas fornece um serviço para o resultado, falar que uma das partes atinge a finalidade daquele serviço realizado em conjunto desnaturaliza de forma integral o conceito já estruturado no produto, dessa forma, impossível se falar que o motorista é destinatário final fático.

Noutro giro, necessário ponderar que o motorista também não se enquadra no conceito de destinatário final econômico, haja vista que ao utilizar aquele aplicativo para realizar entregas ou viagens ele está gerando lucro, aqui também trago o conceito de *sharing economy* no sentido de que do mesmo modo que trabalha em conjunto – com o aplicativo, no caso específico – ele também ganha fatia do lucro proveniente daquele trabalho, tanto é que muitos brasileiros (e aqui sem entrar na questão social do assunto) estão fazendo de tais serviços o sustentador de suas residências, é comum, atualmente, encontrar pessoas que se identificam exclusivamente como motorista de Uber ou entregadores de aplicativo, assim, impossível se falar que não existe a recepção lucrativa daquela prestação de serviço.

Ante todo o exposto, impossível se enquadrar a relação existente entre o motorista de aplicativos e o próprio aplicativo como uma relação consumerista, vez que nenhuma das partes pode sequer se enquadrar como consumidora.

3. ANÁLISE DOS CONTRATOS DE TRANSPORTE DE PESSOAS E BENS E SUA APLICAÇÃO AO CASO

Início o tópico relembrando o julgado trabalhista em que o Ministro diz que o contrato firmado entre o motorista de aplicativo e o aplicativo estão enquadrados na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, sob o fundamento de que o motorista é proprietário do veículo e tem relação de natureza comercial, pois bem, inicialmente discordo sobre a aplicação da referida Lei ao caso, vez que trata sobre o transporte rodoviário de cargas – TRC, não sendo possível enquadrar o transporte de pessoas no

conceito de carga, tanto que o legislador, ao editar a Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984 faz, em seu primeiro artigo, a diferença entre o transporte de carga ou de passageiro¹⁵.

Para tanto, há quem diga que existe a possibilidade de enquadramento de pessoas no conceito de transporte de cargas vivas, contudo, novamente, tendo a discordar de tal argumento e para tanto trago a Resolução nº 791, de 18 de junho de 2020 do Conselho Nacional de Trânsito¹⁶ em que classifica a utilização do termo de carga viva apenas à animais submetidos ao transporte, nos termos do artigo 2º, inciso III da supramencionada Resolução. Dessa forma, impossível o enquadramento da relação jurídica existente entre o motorista e o aplicativo ao disposto na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao transporte de pessoas.

Em outro aspecto, creio que seja possível a utilização da referida Lei para os casos em que o transporte é de produtos, sejam eles alimentícios ou quaisquer outros bens, assim, ao meu ver, os aplicativos em que os motoristas realizam entregas de produtos devem seguir os requisitos contratuais dispostos na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, em especial os dispostos no artigo 2º, §1º, incisos I e II, os quais são claros ao prescrever que o transportador autônomo de cargas deve “ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel”¹⁷ (inciso I), bem como “comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico”.

Para o transporte de passageiros, ou seja, de pessoas, nos resta apenas o Código Civil para regular tais interações. Quanto a relação existente entre o motorista e o aplicativo creio a ela ser aplicada as normas gerais da prestação de serviço.

Sobre isso, interesse pontuar a responsabilidade civil existente entre o motorista e o aplicativo em relação ao passageiro. Aqui, não há dúvidas que o passageiro se encontra abarcado pela relação consumerista e em caso de eventual ato ilícito cometido por uma das partes – motorista ou aplicativo – o passageiro, depois de solidificar a relação com o motorista, aqui entendido como o momento em que adentra o veículo automotor, poderá processar ambas as partes em regime de responsabilidade subsidiária, tal responsabilidade encontra respaldo na relação mútua existente entre as partes, que dividem lucros e riscos.

Dessa forma e ante todo o explanado é imperioso ressaltar a diferença entre o transporte de carga e o transporte de pessoas, sendo que o primeiro se encontra abarcado pela Lei nº 11.442, de 5

¹⁵ Art 1º - Considera-se Transportador Rodoviário Autônomo de Bens a pessoa física, proprietário ou co-proprietário de um só veículo, sem vínculo empregatício, devidamente cadastrado em órgão disciplinar competente, que, com seu veículo, contrate serviço de transporte a frete, de carga ou de passageiro, em caráter eventual ou continuado, com empresa de transporte rodoviário de bens, ou diretamente com os usuários desse serviço.

¹⁶ BRASIL. Resolução nº 791, de 18 de junho de 2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-791-de-18-de-junho-de-2020-263184341>. Acesso em: 28 de junho de 2021.

¹⁷ BRASIL. Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm. Acesso em: 28 de junho de 2021.

de janeiro de 2007, enquanto o segundo se regulará pelas regras de prestação de serviços disposta no Código Civil.

4. CONCLUSÃO

Com o presente artigo realizamos um sobrevoo na jurisprudência trabalhista quanto ao vínculo existente entre o motorista de aplicativos e o próprio aplicativo, a qual foi certa em desconsiderar tal relação como laboral, pois não cumpria com os requisitos dispostos na CLT. Já na jurisprudência civil pudemos perceber que a maioria entende que a relação existente entre as partes é de natureza contratual cível, não tendo qualquer incidência na esfera consumerista.

Da mesma forma, analisando a literatura consumerista foi possível perceber que o motorista não se enquadra nos principais requisitos de consumidor, sendo totalmente descabida sua classificação enquanto um.

Por fim, foi certificada que a natureza jurídica da relação existente entre o motorista de aplicativo e o aplicativo é uma relação cível, sendo certo que quando o transporte realizado é de bens deve incidir as regras dispostas na Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007. Noutro giro, quando o transporte for de pessoas a legislação cabível é o próprio Código Civil.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 28 de junho de 2021.

BRASIL. Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11442.htm. Acesso em: 28 de junho de 2021.

BRASIL. Lei nº 7.290, de 19 de dezembro de 1984. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/l7290.htm. Acesso em: 28 de junho de 2021.

BRASIL. Resolução nº 791, de 18 de junho de 2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-791-de-18-de-junho-de-2020-263184341>. Acesso em: 28 de junho de 2021.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. CC 164544/MG. Suscitante: Juízo da 1ª Vara do Trabalho de Poços de Caldas/MG. Suscitado: Juízo de Direito do Juizado Especial de Poços de Caldas/MG. Relator: Ministro Moura Ribeiro. Brasília/DF. Data do Julgamento: 28 de agosto de 2019. DJe de 4 de setembro de 2019. RSTJ, Vol. 257, p. 141.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. Processo nº 0704583-42.2019.8.07.0004, Acórdão nº 1230689. Recorrente: Pedro da Silva Ferreira. Recorrido: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Asiel Henrique de Sousa. Brasília/DF. Data do Julgamento: 18 de fevereiro de 2020. Publicado no DJE em 2 de março de 2020, sem página cadastrada.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. Processo nº 0722751-61.2020.8.07.0003, Acórdão nº 1346141. Recorrente: Wellington Gomes da Silva. Recorrido: IFood com agência de restaurantes Online S.A.. Relator: João Luis Fischer Dias. Brasília/DF. Data de julgamento: 7 de junho de 2021. Publicado no DJE em 18 de junho de 2021, sem página cadastrada.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios. Processo nº 0721465-57.2020.8.07.0000, Acórdão nº 1290036. Recorrente: Carlos Alberto Zacarias Carneiro Filho. Recorrido: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Esdras Neves. Brasília/DF. Data do julgamento: 30 de setembro de 2020. Publicado no DJE em 20 de outubro de 2020, sem página cadastrada.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. TST-AIRR-10575-88.2019.5.03.0003. Agravante: Ricardo Ramos de Sá. Agravado: Uber do Brasil Tecnologia. Relator: Ministro Alexandre Luiz Ramos. Brasília/DF. Data do Julgamento: 9 de setembro de 2020. DEJT de 11 de setembro de 2020.

JÚNIOR, Humberto Theodoro. *Direitos do Consumidor*. Rio de Janeiro: Editora Forense Ltda. 2021.

TARTUCE, Flávio. NEVES, Daniel Amorim Assumpção. *Manual de Direito do Consumidor: direito material e processual*. São Paulo: Editora Forense Ltda. 2020.

VENOSA, Sílvio de Salvo. *Introdução ao Estudo do Direito*. São Paulo: Editora Atlas Ltda. 2019.