



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2144902 - MG (2023/0182592-2)

RELATOR : **MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**
RECORRENTE : MAURO DA COSTA PINTO
ADVOGADOS : PEDRO MOURÃO PAIVA - MG130141
JULIANA LANZONI AZEREDO - MG133945
RECORRIDO : UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA
ADVOGADOS : CELSO DE FARIA MONTEIRO - MG145559
ISABELA BRAGA POMPILIO - DF014234
RAFAEL BARROSO FONTELLES - RJ119910
FELIPE DE MELO FONTE - RJ140467
ANDREIA BARBOSA RORIZ - DF038742
MARCOS HAUSEN MARCHI - RS090520
ANA LETICIA SALOMAO E RIBEIRO - RJ220373

EMENTA

DIREITO CIVIL. RECURSO ESPECIAL. COMPETÊNCIA. RELAÇÃO JURÍDICA ENTRE MOTORISTA E PLATAFORMA DIGITAL. PRESTAÇÃO DE SERVIÇO AUTÔNOMO. NATUREZA CIVIL. PRETENSÃO. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA COMUM.

1. A controvérsia dos autos resume-se em definir (i) se há negativa de prestação jurisdicional e (ii) qual a natureza jurídica da relação entre o motorista e a plataforma digital, a fim de determinar a competência para julgamento da demanda.
2. Na espécie, não houve violação dos artigos 489 e 1.022 do Código de Processo Civil, visto que agiu corretamente o tribunal de origem ao rejeitar os embargos de declaração por inexistir omissão, contradição, obscuridade ou erro material no acórdão atacado, ficando patente o intuito infringente da irresignação.
3. A relação entre o motorista e a plataforma digital é de natureza civil. Os elementos demonstrativos da relação de emprego não estão configurados nessa modalidade de contratação, porquanto ausentes os requisitos de não eventualidade e subordinação.
4. A plataforma atua como meio intermediador da contratação digital pactuada entre motorista e consumidor, caracterizando uma relação de prestação de serviço autônomo. Exercício de atividade inserida no cenário da *gig economy* e economia compartilhada.
5. A natureza jurídica da pretensão decorre diretamente do pedido e da causa de pedir, os quais, na hipótese, possuem cunho eminentemente civil e conduzem à competência da Justiça Comum.
6. Recurso especial provido.

ACÓRDÃO

Vistos e relatados estes autos em que são partes as acima indicadas, acordam os Ministros da TERCEIRA TURMA, por unanimidade, dar provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Os Srs. Ministros Nancy Andrighi, Humberto Martins e Moura Ribeiro votaram com o Sr. Ministro Relator.

Presidiu o julgamento o Sr. Ministro Humberto Martins.

Brasília, 04 de dezembro de 2024.

Ministro RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA
Relator



SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA

RECURSO ESPECIAL Nº 2144902 - MG (2023/0182592-2)

RELATOR : **MINISTRO RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**
RECORRENTE : MAURO DA COSTA PINTO
ADVOGADOS : PEDRO MOURÃO PAIVA - MG130141
JULIANA LANZONI AZEREDO - MG133945
RECORRIDO : UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA
ADVOGADOS : CELSO DE FARIA MONTEIRO - MG145559
ISABELA BRAGA POMPILIO - DF014234
RAFAEL BARROSO FONTELLES - RJ119910
FELIPE DE MELO FONTE - RJ140467
ANDREIA BARBOSA RORIZ - DF038742
MARCOS HAUSEN MARCHI - RS090520
ANA LETICIA SALOMAO E RIBEIRO - RJ220373

EMENTA

DIREITO CIVIL. RECURSO ESPECIAL. COMPETÊNCIA. RELAÇÃO JURÍDICA ENTRE MOTORISTA E PLATAFORMA DIGITAL. PRESTAÇÃO DE SERVIÇO AUTÔNOMO. NATUREZA CIVIL. PRETENSÃO. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA COMUM.

1. A controvérsia dos autos resume-se em definir (i) se há negativa de prestação jurisdicional e (ii) qual a natureza jurídica da relação entre o motorista e a plataforma digital, a fim de determinar a competência para julgamento da demanda.
2. Na espécie, não houve violação dos artigos 489 e 1.022 do Código de Processo Civil, visto que agiu corretamente o tribunal de origem ao rejeitar os embargos de declaração por inexistir omissão, contradição, obscuridade ou erro material no acórdão atacado, ficando patente o intuito infringente da irresignação.
3. A relação entre o motorista e a plataforma digital é de natureza civil. Os elementos demonstrativos da relação de emprego não estão configurados nessa modalidade de contratação, porquanto ausentes os requisitos de não eventualidade e subordinação.
4. A plataforma atua como meio intermediador da contratação digital pactuada entre motorista e consumidor, caracterizando uma relação de prestação de serviço autônomo. Exercício de atividade inserida no cenário da *gig economy* e economia compartilhada.
5. A natureza jurídica da pretensão decorre diretamente do pedido e da causa de pedir, os quais, na hipótese, possuem cunho eminentemente civil e conduzem à competência da Justiça Comum.
6. Recurso especial provido.

RELATÓRIO

Trata-se de recurso especial interposto por MAURO COSTA PINTO, com fundamento no artigo 105, inciso III, alíneas "a" e "c", da Constituição Federal, contra acórdão do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais assim ementado:

"APELAÇÃO CÍVEL – AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER C/C INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS –TRANSPORTE DE PASSAGEIROS – PLATAFORMA DIGITAL – UBER –DESCREDENCIAMENTO DE MOTORISTA – PRELIMINAR –INCOMPETÊNCIA ABSOLUTA DA JUSTIÇA ESTADUAL COMUM – ACOLHIDA.

I – A competência em razão da matéria é absoluta, assim pode de ofício o órgão declarar-se incompetente.

II – A matéria em discussão reporta à relação trabalhista sendo, portanto, de competência especializada, nos termos do art. 114, VI e IX da CRFB/88" (fl. 219 e-STJ).

Os embargos de declaração foram rejeitados (fls. 302/307 e-STJ).

No recurso especial, o recorrente, além da divergência jurisprudencial, aponta violação dos seguintes dispositivos, com as respectivas teses:

(i) arts. 1.022, I, II e parágrafo único, II, e 489, §1º, do Código de Processo Civil – diante da negativa de prestação jurisdicional, na medida em que não afastado argumento consistente na incidência da norma prevista no art. 4º, inciso X, da Lei nº 12.587/2012.

(ii) art. 4º, inciso X, da Lei nº 12.587/2012 - tendo em vista que a nova redação trazida pela Lei nº 13.640/2018 instituiu o transporte remunerado privado de passageiros.

Argumenta que a relação objeto da demanda ocorre entre o motorista e aquele que solicita a viagem, atuando a plataforma como mera intermediária entre aqueles que participam da contratação do serviço.

Defende que a plataforma permite o acesso do motorista ao trabalho, que é prestado na relação jurídica principal, aquela entre motorista e passageiro, não estando configurada a relação de trabalho com a plataforma.

Pondera que o legislador estabeleceu expressamente, no dispositivo legal indicado, os meios tecnológicos que possibilitam a realização do transporte privado de passageiros, como meros meios de cadastro de usuários.

Contrarrazões às fls. 354/367, na qual a parte recorrida postula o conhecimento e provimento do recurso especial, a fim de reconhecer a natureza civil da relação existente entre a plataforma e o motorista, de modo a determinar a competência da Justiça Comum.

O recurso foi inadmitido na origem (fls. 371/372 e-STJ) e ascendeu a esta Corte como agravo, que restou provido (fls. 429/430 e-STJ).

É o relatório.

VOTO

A controvérsia dos autos resume-se em definir: (i) se houve negativa de prestação jurisdicional a anular a decisão recorrida e (ii) qual a natureza jurídica da relação havida entre a plataforma que disponibiliza serviço de transporte remunerado privado de passageiros e o motorista, a fim de determinar a competência para

julgamento da matéria.

A irresignação merece acolhida.

1. Breve histórico.

Trata-se, na origem, de ação de responsabilidade civil proposta por MAURO COSTA PINTO contra UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA., na qual o autor sustentou que está inscrito na plataforma da requerida para realizar serviços de transporte desde fevereiro de 2017, tendo sido comunicado, contudo, em 29.05.2017, do seu descredenciamento da plataforma virtual mantida pela ré. Argumentou que a requerida incorreu em abuso de direito, razão pela qual requereu o restabelecimento de seu acesso ao aplicativo de transporte, na condição de motorista, bem como a condenação da requerida ao pagamento de indenização por danos morais e materiais (danos emergentes e lucros cessantes).

A ação foi julgada improcedente em primeiro grau (fls. 136/143 e-STJ). Em apelação, o Tribunal de origem reconheceu de ofício que a matéria em discussão decorre de relação de trabalho entre as partes, situação que configuraria a competência da Justiça do Trabalho para o julgamento da demanda (fls. 1.063/1.073 e-STJ).

Destaca-se do voto do relator o seguinte trecho:

"Como se sabe, uma das regras de definição da competência diz respeito à matéria que será discutida e por se tratar de ordem pública, determinado juízo poderá de ofício declarar-se incompetente para processar e julgar a causa, nos moldes do art. 64, § 1º, do CPC. Verifica-se que a matéria em discussão reporta à existência de relação trabalhista, o que atrai a competência especializada para processar e julgar o presente processo.

Em recente decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região (TRT -RJ), a ilustre Desembargadora relatora, Carina Rodrigues Bicalho, ao analisar o Recurso Ordinário n.º 0101291-19.2018.5.01.0015, interposto por uma motorista de aplicativo em face da operadora, reconheceu a existência dos requisitos ensejadores para a relação de emprego, previstos nos artigos 2º e 3º da CLT" (fls. 223/225 e-STJ).

No voto divergente, consignou-se que:

"(...) entendo que a causa de pedir não se pauta em uma relação de emprego e sim relação contratual de direito privado. No meu modesto sentir, para que a causa em questão desafiasse a competência da justiça laboral, seria necessário que houvesse uma relação de emprego, caracterizada pela presença de subordinação, pessoalidade, onerosidade e não eventualidade, ou mesmo uma relação de trabalho em sentido amplo. Contudo, não é o que se verifica no caso da relação existente entre o motorista de aplicativo e a administradora do aplicativo.

No caso em tela, tem-se uma relação eminentemente de direito privado, de natureza tipicamente contratual.

Nesse sentido, inclusive, é importante ressaltar que a lei 13.640/2018 que regulamentou a atividade do motorista de aplicativo, em seu art.4º, X, reforça a natureza privada dos serviços prestados pelo motorista de aplicativo, senão vejamos: '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 administradora do aplicativo ou a plataforma de comunicação apenas presta um serviço ao motorista de aplicativo, caracterizando uma relação negocial eminentemente de direito civil" (fls. 226/227 e-STJ).

O voto vogal ponderou que:

"Ora, na hipótese vertente, a questão controvertida decorre de um contrato de natureza eminentemente civil e não existe qualquer vínculo empregatício entre a empresa UBER, que detém o aplicativo de celular, com os motoristas cadastrados na plataforma.

Em assim sendo, não se vislumbra, na espécie, subordinação jurídica na relação havida entre a empresa e os motoristas, que pudesse caracterizar vínculo empregatício.

Vale dizer que, a apelada é empresa de tecnologia e não de transporte, tanto que somente disponibiliza plataforma digital para conectar motoristas e clientes, mas não tem qualquer ingerência no trabalho prestado pelos motoristas, de modo que, salvo melhor juízo, a relação jurídica estabelecida em estes possui natureza civil".

Sobreveio o recurso especial.

2. Da ausência de omissão e negativa de prestação jurisdicional.

No tocante às omissões apontadas, o Tribunal de origem manifestou-se expressamente quanto à natureza jurídica da relação entre a plataforma e o motorista, conforme trecho acima colacionado, bem como concluiu, por maioria (e-STJ fls. 322/324), estarem configurados os elementos que constituem a relação de emprego, razão pela qual afastou o caráter civil da relação e confirmou a competência da Justiça do Trabalho. É o que se extrai da seguinte passagem:

"(..)

A Turma julgadora, por maioria, declarou a incompetência absoluta da Justiça Estadual para processar e julgar o presente processo.

Não desconheço do Conflito de Competência n. 164-544/MG, pelo Superior Tribunal de Justiça.

Esse julgado não possui caráter vinculante.

A respeito do referido conflito de competência, restou firmado no acórdão embargado:

'DES. FABIANO RUBINGER DE QUEIROZ (RELATOR)[...] Muito embora o Superior Tribunal de Justiça, em análise de conflito de competência que versava sobre situação semelhante, tenha compreendido ser da Justiça Estadual a competência para dirimir as controvérsias (nº 164544), envolvendo a recorrida e aqueles que se utilizam da plataforma digital para prestação de serviço, referido julgado não é vinculante, ensejando espaço para novas discussões perante os Tribunais.

Assim, considerando que o Direito é campo fértil para a dialética, sobretudo por lidar com os avanços sociais e a interdisciplinaridade, forçoso reconhecer que os novos debates a respeito da contenda são necessários para alcançar a efetiva prestação jurisdicional.

[...]

DESA. MÔNICA LIBÂNIO ROCHA BRETAS

No caso dos autos, a parte Autora ingressou com ação de obrigação de fazer c/c indenização por danos materiais e morais em face da Ré, administradora de um aplicativo que conecta usuários a motoristas particulares cadastrados na plataforma.

Sabe-se que, no julgamento do Conflito de Competência nº 164544, a Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça, ao apreciar caso muito semelhante ao dos autos, entendeu pela competência da Justiça Comum para processar e julgar a demanda, uma vez que não restaria configurada a relação de emprego.

Contudo, a referida decisão não apresenta caráter vinculante, havendo notória divisão na jurisprudência em relação à temática.

Destaca-se, nesse sentido, acórdão da 15ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (SP), que reconheceu o vínculo empregatício entre o motorista e o aplicativo, condenado ao pagamento das verbas de natureza trabalhista'.

Sobre existência de subordinação entre a plataforma digital da ora embargada e o motorista, consta do acórdão embargado:

'DESA. MÔNICA LIBÂNIO ROCHA BRETAS[...] Mesmo com os questionamentos acerca da existência de subordinação, é preciso considerar que o conceito de relação de trabalho é mais amplo que o de relação de emprego, pressupondo qualquer liame jurídico entre dois sujeitos, desde que tendo por objeto a prestação de um serviço, autônomo ou subordinado. Não há dúvidas, portanto, de que não só os contratos formalmente celetistas estão nele abrangidos, mas boa parte dos contratos civis e comerciais, enquadrando-se aqui a relação entre o motorista e o aplicativo'.

Resta claro que os embargos declaratórios não devem ser manejados com o intuito de rediscutir o que restou definido no acórdão embargado" (fls. 322/324 e-STJ).

Nesse contexto, no que diz respeito à alegada negativa de prestação jurisdicional - violação do artigo 1.022 do CPC -, agiu corretamente o tribunal de origem ao rejeitar os embargos declaratórios por inexistir omissão, contradição, obscuridade ou erro material no acórdão embargado, ficando patente, em verdade, o intuito infringente da irresignação, que objetivava a reforma do julgado por via inadequada.

A propósito:

"PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE DEVOLUÇÃO DE PARCELAS PREVIDENCIÁRIAS. PREVIDÊNCIA PRIVADA. ENCERRAMENTO DO PLANO. EMBARGOS DE DECLARAÇÃO. OMISSÃO, CONTRADIÇÃO OU OBSCURIDADE. VIOLAÇÃO DO ART. 489 DO CPC/2015. INOCORRÊNCIA. REEXAME DE FATOS. INTERPRETAÇÃO DE CLÁUSULAS CONTRATUAIS. INADMISSIBILIDADE. SÚMULAS 5 E 7/STJ. DISSÍDIO JURISPRUDENCIAL. COTEJO ANALÍTICO E SIMILITUDE FÁTICA. AUSÊNCIA. SÚMULA 7/STJ. DECISÃO MANTIDA.

1. Ação de devolução de parcelas previdenciárias.

2. Ausentes os vícios do art. 1.022 do CPC/15, rejeitam-se os embargos de declaração.

3. Devidamente analisadas e discutidas as questões de mérito, e fundamentado corretamente o acórdão recorrido, de modo a esgotar a prestação jurisdicional, inexistente a violação do art. 489 do CPC/15.

4. O reexame de fatos e a interpretação de cláusulas contratuais em recurso especial são inadmissíveis.

5. O dissídio jurisprudencial deve ser comprovado mediante o cotejo analítico entre acórdãos que versem sobre situações fáticas idênticas.

6. A incidência das Súmulas 5 e 7/STJ prejudicam a análise do dissídio jurisprudencial pretendido. Precedentes desta Corte.

7. Agravo interno não provido."

(AgInt no AREsp 2.183.495/RJ, relatora Ministra Nancy Andrighi, Terceira

Turma, julgado em 28/11/2022, DJe de 30/11/2022. - grifou-se).

Registra-se que, mesmo à luz do art. 489 do CPC, o órgão julgador não estaria obrigado a se pronunciar acerca de todo e qualquer ponto suscitado pelas partes, mas apenas a respeito daqueles capazes de, em tese, de algum modo, infirmar a conclusão adotada pelo órgão julgador (inciso IV). A motivação contrária ao interesse da parte, ou mesmo omissa em relação a pontos considerados irrelevantes pelo julgador, não autoriza o acolhimento dos embargos declaratórios.

Feitos esses esclarecimentos, passa-se à análise das razões recursais.

3. Das plataformas de intermediação do serviço de transporte remunerado privado de passageiros.

Genericamente, as plataformas digitais têm por finalidade conectar, por meio de *websites* e aplicativos móveis, pessoas dispostas a compartilhar um determinado bem ou a prestar determinado serviço com outras que os estejam buscando fora da organização tradicional da prestação de serviços e do trabalho, com maior agilidade, flexibilidade e menor burocracia.

Tal definição estabelece os contornos daquilo que se convencionou denominar *gig-economy* ou, no caso das plataformas que intermediam prestações de serviço, *crowdsourcing*. Os referidos termos não são novos, vêm sendo construídos e descritos ao longo de praticamente 20 (vinte) anos como conceitos integrantes da economia compartilhada (*sharing economy*) e economia digital.

De fato, os mercados digitais emergem em contextos de desenvolvimento tecnológico, a exemplo do gerenciamento do imenso volume de dados (*big data*), dos aplicativos móveis acessados por *smartphones* e *tablets*, dos aparelhos e os serviços de geolocalização, da internet das coisas (*internet of things*) e da inteligência artificial (*machine learning*).

As plataformas digitais permeiam diversos aspectos da vida social e econômica, de mídias sociais ao fornecimento de serviços e bens, nesses incluídos os serviços de transporte de pessoas. O modelo de organização econômica *on-line* e sob demanda abre oportunidade para transacionar uma vastidão de possibilidades e fomenta o exercício da livre atividade econômica.

Nesse cenário, os elementos tradicionalmente presentes nas relações comerciais e de trabalho ganham contornos mais tênues, na medida em que as atividades não permanecem adstritas aos padrões convencionais, permitindo estruturas mais flexíveis e autônomas, emergindo um cenário de novos desafios regulatórios.

O referido fenômeno não é novo, a oferta de serviço de transporte de pessoas através de plataformas como a da recorrida UBER teve início no Brasil em 2014, promoveu mudanças legislativas, impactos econômicos e dez anos depois ainda gera divergência na interpretação jurisprudencial, inclusive globalmente.

Com base nos fundamentos estruturais de cada ordenamento jurídico, somados aos impactos econômicos decorrentes do exercício da atividade, Estados têm apresentado propostas regulatórias distintas no que concerne à natureza de tal atividade, alguns considerando-a como relação de trabalho, a exemplo de recente decisão da Corte Suprema do Reino Unido, outros ponderando o caráter híbrido da atividade, situação a ensejar uma abordagem particular no que se refere aos direitos e obrigações vinculados a seu exercício, como no caso do pacote proposto pela União Europeia.

Nos Estados Unidos, local de início das atividades das plataformas intermediadoras de transporte, os diferentes estados têm abordado a questão de modo variado, não havendo manifestação de mérito da Suprema Corte acerca da questão até o momento. Prevalece a interpretação dada pelo Tribunal Superior da Califórnia no sentido do enquadramento dos motoristas como autônomos.

Assim, a questão vem aguardando pronunciamento das Cortes Superiores e do legislativo em muitos países, sendo esta também a realidade do Brasil.

Registra-se que as referências de direito comparado ora trazidas se destinam exclusivamente a elucidar a complexidade do fenômeno e a impossibilidade de adoção de uma abordagem única para o conflito. Ainda que diversas questões atualmente atravessem as barreiras dos estados-nação, demandando uma abordagem de conteúdo tanto na matriz regulatória legislativa quanto na esfera de solução de conflitos pelo judiciário, os tradicionais modelos de transplante jurídico se encontram há muito superados.

Assim, faz-se necessária a valoração das questões dentro dos limites postos em cada ordenamento jurídico, a fim de garantir a segurança jurídica necessária ao desenvolvimento da atividade econômica e das políticas públicas tecnicamente refletivas e propostas para cada segmento.

O impacto das questões associadas à relação do motorista com as plataformas digitais, especialmente no que concerne à natureza jurídica da relação, foi recentemente confirmado pelo Supremo Tribunal Federal, que reconheceu a existência de Repercussão Geral da questão no Recurso Extraordinário de nº RE 1446336 RG/RJ, conforme trecho que se segue:

"A temática em análise reveste-se de uma 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.

A temática em análise reveste-se de uma 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.

Nesse contexto, a compreensão do desafio em conciliar os direitos laborais garantidos constitucionalmente e os interesses econômicos, tanto dos condutores de aplicativos quanto das corporações, assume premente necessidade, ecoando seu impacto sobre milhares de profissionais, usuários e, por conseguinte, sobre o panorama econômico, jurídico e social do país.

Não se pode olvidar que há decisões divergentes proferidas pelo judiciário brasileiro em relação à presente controvérsia, o que tem suscitado uma inegável insegurança jurídica. As disparidades de posicionamentos, ao invés de proporcionar segurança e orientação, agravam as incertezas e dificultam a construção de um arcabouço jurídico estável e capaz de oferecer diretrizes unívocas para as cidadãs e cidadãos brasileiros.

Assim sendo, cabe a este Supremo Tribunal Federal conceder uma resposta uniformizadora e efetiva à sociedade brasileira acerca da compatibilidade do vínculo empregatício entre motoristas de aplicativo e a empresa criadora e administradora da plataforma digital, em face dos princípios da livre iniciativa e direitos sociais laborais encartados na Constituição da República".

O referido recurso advém de processo oriundo da Justiça do Trabalho, em que foi reconhecida a existência de relação de trabalho entre motorista e plataforma intermediadora com a incidência das consequências legais decorrentes. Até a presente data, não houve pronunciamento de mérito sobre a questão pela Corte Suprema e não foi determinada a suspensão nacional de que trata o art. 1.035, § 5º, do Código de Processo Civil, razão pela qual adequado o julgamento do presente recurso.

4. Da natureza da relação jurídica entre o motorista e a plataforma de intermediação do serviço de transporte.

A questão acerca da natureza jurídica da relação do recorrente (motorista) com a recorrida (UBER) surgiu incidentalmente na presente demanda, diante do conhecimento de ofício da incompetência da Justiça Comum pelo Tribunal local.

A manifestação da competência em razão da matéria demanda, inevitavelmente, a análise incidental acerca da relação jurídica havida entre as partes, ainda que a pretensão inicial não esteja vinculada ao reconhecimento de relação de trabalho ou emprego.

Quando do início das atividades das plataformas de intermediação de transporte privado de pessoas no Brasil, em 2014, surgiram inúmeros conflitos acerca da legalidade de tal atividade, na medida em que até então a atividade era exercida por transportadoras, motoristas particulares contratados como empregados e taxistas.

À época, foram promulgadas legislações municipais autorizadoras ou limitadoras da atividade das plataformas intermediadoras de serviço de transporte, vindo a questão a ser pacificada com o julgamento da matéria pelo Supremo Tribunal Federal:

"Direito constitucional. Recurso Extraordinário. Repercussão Geral. Transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo. livre iniciativa e livre concorrência. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei

municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. As normas que proíbam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada. 4. A admissão de uma modalidade de transporte individual submetida a uma menor intensidade de regulação, mas complementar ao serviço de táxi afirma-se como uma estratégia constitucionalmente adequada para acomodação da atividade inovadora no setor. Trata-se, afinal, de uma opção que: (i) privilegia a livre iniciativa e a livre concorrência; (ii) incentiva a inovação; (iii) tem impacto positivo sobre a mobilidade urbana e o meio ambiente; (iv) protege o consumidor; e (v) é apta a corrigir as ineficiências de um setor submetido historicamente a um monopólio 'de fato'. 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. 6. Recurso extraordinário desprovido, com a fixação das seguintes teses de julgamento: '1. A proibição ou restrição da atividade de transporte privado individual por motorista cadastrado em aplicativo é inconstitucional, por violação aos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência; e 2. No exercício de sua competência para regulamentação e fiscalização do transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal não podem contrariar os parâmetros fixados pelo legislador federal (CF/1988, art. 22, XI)'."

(RE 1054110, Relator(a): ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 09-05-2019, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-194 DIVULG 05-09-2019 PUBLIC 06-09-2019).

Superadas tais questões e admitido o regular exercício da atividade, foi promulgada a 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, cuja finalidade é fazer constar no texto legal especificamente a atividade desenvolvida pelos motoristas de aplicativos.

"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".

O legislador, atento ao surgimento do segmento da *gig economy*, no bojo do sistema denominado economia compartilhada (*sharing economy*), buscou trazer uma

primeira previsão em lei federal da atividade - a fim de oferecer um caminho à prestação de serviços por detentores de veículos particulares intermediada por aplicativos desenvolvidos por empresas de tecnologia -, que se afasta da tradicional relação de trabalho.

O sistema jurídico brasileiro, até a presente data, oferece duas hipóteses de enquadramento para prestadores de serviço, empregado e autônomo. Os requisitos vinculados a ambas as categorias isoladamente não parecem necessariamente refletir os complexos contornos da atividade exercida neste segmento.

Os requisitos legais cumulativos necessários à configuração da condição de empregado, previstos nos artigos 2º e 3º da Consolidação das Leis do Trabalho, consistem em pessoalidade, não eventualidade, onerosidade e subordinação. Por exclusão, não preenchidos tais requisitos, necessariamente cumulativos, e existindo legislação específica que disciplina a relação jurídica, ainda que não de modo extenso, evidencia-se a hipótese de relação de prestação de serviço autônomo.

De fato, os prestadores de serviço de transporte privado via plataformas digitais têm sua atividade prevista em lei especial, qual seja, Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ademais, no exercício de sua função, não preenchem os requisitos cumulativos acima descritos, na medida em que não satisfeitos os requisitos da não eventualidade e subordinação.

Motoristas de aplicativos, como são popularmente conhecidos, exercem liberdade plena no que se refere à escolha do momento em que se colocam à disposição na plataforma. Não eventualmente, a atividade é exercida como forma de complementação de renda em períodos determinados exclusivamente pelo motorista.

Além disso, a prestação do serviço de transporte via plataformas não denota subordinação. Existem diversas teorias a fundamentar tal requisito, a exemplo da subordinação objetiva e estrutural, que buscam estender seu escopo de aplicação. Contudo, mesmo diante dessas teorias mais abrangentes, o que se verifica é que as plataformas, ao disponibilizarem o acesso ao serviço, estabelecem uma série de condições mínimas de comportamento ao prestador de serviço e ao consumidor, bem como condições de estado ao veículo particular que será utilizado, tudo com a finalidade de garantir segurança e efetividade ao negócio jurídico intermediado.

A interpretação de tais condições como subordinação conduz a uma intervenção no exercício das relações particulares e na dinâmica da atividade econômica que descaracterizaria não só a relação ora em debate, mas outros contratos de natureza empresária que manifestamente estabelecem condições, padronizações e limitações no exercício da relação negocial e não por isso configuram relação de emprego ou trabalho.

Entendimento semelhante prevalece no julgamento de reclamações constitucionais pelo Supremo Tribunal Federal.

Confira-se:

"CONSTITUCIONAL. TRABALHISTA E PROCESSUAL CIVIL. RECLAMAÇÃO. OFENSA AO QUE DECIDIDO POR ESTE TRIBUNAL NA ADC 48, NA ADPF 324 E NA ADI 5.835-MC. OCORRÊNCIA. RECLAMAÇÃO JULGADA PROCEDENTE. 1. O reconhecimento de vínculo de emprego entre motorista parceiro e as plataformas de mobilidade desconsidera as conclusões do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL no julgamento da ADC 48, da ADPF 324 e da ADI 5835 MC, que permitem diversos tipos de contratos distintos da estrutura tradicional do contrato de emprego regido pela CLT. 2. Reclamação julgada procedente."

(Rcl 60347, Relator(a): ALEXANDRE DE MORAES, Primeira Turma, julgado em 05-12-2023, Processo Eletrônico DJE-S/N Divulgação 18/03/2024, Publicação 19/03/2024).

No mesmo sentido, no julgamento da Reclamação Constitucional nº 59.795, cujo objeto se assemelha ao caso supracitado, o Relator determinou o envio do processo à Justiça Comum, dada a natureza de direito civil da relação:

"Os paradigmas de controle são a ADC 48, a ADPF 324, o RE 958.252 (Tema 725-RG), a ADI 5835 MC e o RE 688.223 (Tema 590-RG).

Na ADC 48 (Rel. Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 15/4/2020), (...)

Naquela oportunidade, o Ministro Relator, em seu voto, pontuou que a Lei 11.442/2007 'disciplina, entre outras questões, a relação comercial, de natureza civil, existente entre os agentes do setor, permitindo a contratação de autônomos para a realização do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) sem a configuração de vínculo de emprego'. Portanto, as controvérsias sobre as relações jurídicas envolvendo tal diploma legal devem ser analisadas pela Justiça Comum, e não pela Justiça Trabalhista, diante da natureza jurídica comercial que as circundam, reitere-se.

No julgamento da ADPF 324 (Rel. Min. ROBERTO BARROSO), assentou-se a constitucionalidade da terceirização de atividade-fim ou meio, com a fixação da seguinte TESE: '1. É lícita a terceirização de toda e qualquer atividade, meio ou fim, não se configurando relação de emprego entre a contratante e o empregado da contratada. 2. Na terceirização, compete à contratante: i) verificar a idoneidade e a capacidade econômica da terceirizada; e ii) responder subsidiariamente pelo descumprimento das normas trabalhistas, bem como por obrigações previdenciárias, na forma do art. 31 da Lei 8.212/1993'. Por sua vez, no julgamento do Tema 725 da Repercussão Geral - RE 958.252 (Rel. Min. LUIZ FUX), reconheceu-se a possibilidade de organização da divisão do trabalho não só pela terceirização, mas de outras formas desenvolvidos por agentes econômicos. A tese, ampla, tem a seguinte redação: 'É lícita a terceirização ou qualquer outra forma de divisão do trabalho entre pessoas jurídicas distintas, independentemente do objeto social das empresas envolvidas, mantida a responsabilidade subsidiária da empresa contratante'. No julgamento do RE 688.223 (Rel. Min. DIAS TOFFOLI), em 6/12/2021, com publicação do acórdão em 3/3/2022, foi fixada a tese do Tema 590 da Repercussão Geral: 'É constitucional a incidência do ISS no licenciamento ou na cessão de direito de uso de programas de computação desenvolvidos para clientes de forma personalizada, nos termos do subitem 1.05 da lista anexa à LC nº 116/03'.

A interpretação conjunta dos precedentes permite o reconhecimento da licitude de outras formas de relação de trabalho que não a relação de emprego regida pela CLT, como na própria terceirização ou em casos específicos, como a previsão da natureza civil da relação decorrente de contratos firmados nos termos da Lei 11.442/2007 (ADC 48 e ADI 3.961), ou a previsão da natureza civil para contratos de parceria entre salões de beleza e profissionais do setor, nos termos da Lei 13.352/2016 (ADI 5.625, Red. para o Acórdão Min. NUNES MARQUES).

(...)

Transferindo-se as conclusões da CORTE para o caso em análise, tem-se a mesma lógica para se autorizar a constituição de vínculos distintos

da relação de emprego, legitimando-se a escolha.

A decisão reclamada, portanto, ao reconhecer vínculo de emprego entre motorista parceiro e a plataforma, desconsidera as conclusões do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL no julgamento da ADC 48, na ADPF 24, no RE 958.252 (Tema 725-RG), na ADI 5835 MC/DF e no RE 688.223 (Tema 590-RG), que permitem diversos tipos de contratos distintos da estrutura tradicional do contrato de emprego regido pela CLT.

(...)

Assim, a conclusão adotada pela decisão reclamada acabou por contrariar os resultados produzidos nos paradigmas invocados, a sugerir, conseqüentemente, o restabelecimento da autoridade desta CORTE quanto ao ponto.

Realmente, a relação estabelecida entre o motorista de aplicativo e a plataforma reclamante mais se assemelha com a situação prevista na Lei 11.442/2007, do transportador autônomo, sendo aquele proprietário de vínculo próprio e que tem relação de natureza comercial.

(...)

Diante do exposto, com base no art. 161, parágrafo único, do Regimento Interno do Supremo Tribunal Federal, JULGO PROCEDENTE o pedido de forma sejam cassados os atos proferidos pela Justiça do Trabalho (Processo 0010140.79.2022.5.03.0110) e DETERMINO a remessa dos autos à Justiça Comum." (Relator Min. Alexandre de Moraes, Julgamento: 19/05/2023, Publicação 24/05/2023).

No mesmo sentido, esta Corte Superior se manifestou no julgamento do Conflito de Competência nº 164.544/MG e fixou a competência da Justiça Comum para julgamento das demandas análogas a dos autos:

"CONFLITO NEGATIVO DE COMPETÊNCIA. INCIDENTE MANEJADO SOB A ÊGIDE DO NCPC. AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER C.C. REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E MORAIS AJUIZADA POR MOTORISTA DE APLICATIVO UBER. RELAÇÃO DE TRABALHO NÃO CARACTERIZADA. SHARING ECONOMY. NATUREZA CÍVEL. COMPETÊNCIA DO JUÍZO ESTADUAL.

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."

(CC n. 164.544/MG, relator Ministro Moura Ribeiro, Segunda Seção, julgado em 28/8/2019, DJe de 4/9/2019).

Registra-se que não se desconhece a tramitação perante o Congresso Nacional de dois projetos regulamentadores da atividade no Brasil, o Projeto de Lei

Complementar (PLP) nº 12/2024 e o Projeto de Lei nº 536/2024. As propostas apresentam termos e condições distintas, tentam regulamentar o tema de modo a trazer maior segurança jurídica especialmente no que concerne a questões de segurança, seguros, transparência nos critérios algorítmicos, subsídios, previdência e de precificação.

Os referidos projetos apontam para a necessidade de regulamentação específica da atividade, notadamente diante da complexidade dos múltiplos fatores incidentes na *gig economy*.

À luz da legislação vigente atualmente, de todo modo, verifica-se que os motoristas, prestadores do serviço de transporte, não preenchem os requisitos necessários à configuração de relação de emprego ou trabalho e atuam de modo autônomo, sem vínculo de emprego com a empresa gestora da plataforma digital em questão.

Assim, o sistema de transporte privado individual intermediado a partir de provedores de rede de compartilhamento detém natureza de cunho civil.

5. Da competência para julgamento de pretensão fundada em descumprimento contratual pela empresa gestora de plataforma digital.

A pretensão formulada pelo recorrente na inicial consiste na reativação de sua conta perante a plataforma para que siga prestando o serviço de transporte privado de pessoas, bem como a reparação pelos danos decorrentes da suspensão.

Registra-se a ausência de pretensão resistida por parte da recorrida quanto ao objeto recursal, que em suas contrarrazões (e-STJ fls. 354/367) anui com a irresignação do recorrente quanto à ausência de relação de trabalho entre as partes, de modo a encaminhar a competência para julgamento da presente demanda à Justiça Comum.

A causa de pedir da demanda em questão origina-se do alegado descumprimento do contrato de intermediação para a prestação de serviços de transporte firmado entre as partes.

Com efeito, os fundamentos de fato e de direito da causa não dizem respeito a uma eventual relação de emprego havida entre as partes, tampouco veiculam a pretensão de recebimento de verbas de natureza trabalhista. O pedido decorre do contrato firmado com empresa desenvolvedora e gestora de plataforma digital, de cunho eminentemente civil.

Assim, as conclusões ora adotadas também se sustentam pelo fundamento trazido nas lições de Antonio do Passo Cabral quanto à necessária observação da competência adequada ao julgamento. A pretensão em julgamento limita-se à obrigação de fazer decorrente de instrumento contratual somada à reparação civil decorrente, em que estão estabelecidas condições gerais de natureza civil.

A propósito:

"Na conjugação entre garantias e eficiência no núcleo essencial do juiz natural, vimos que o sistema processual não pode mais se escorar na lógica a legalidade parlamentar para a tarefa de repartição de competências.

Se a tutela jurisdicional deve ser prestada de maneira ótima, por meio de técnicas processuais apropriadas para cada caso, as partes têm direito a que seu litígio, uma vez judicializado, seja decidido pelo juízo mais adequado entre aqueles com competência para tanto. 1 E essa análise deve ser extraída de circunstâncias concretas a serem sopesadas pelo juiz. 2

Nesse cenário, o princípio do juiz natural não se limita à abstração 'fria' da lei, mas incorpora alguma medida de adequação e eficiência da competência. 3 O juiz natural passa a ser o juiz que pode decidir melhor.

Essa orientação do sistema de competências para a eficiência e a adequação foi empreendida, de forma pioneira no Brasil, por Fredie Didier Jr. e Hermes Zaneti Jr. a partir do que denominaram 'princípio da competência adequada'. 4

O princípio da competência adequada é um corolário do princípio de adequação das formalidades processuais, 5 e pode ser extraído do próprio juiz natural art. 5º, LIII, da Constituição) em conjugação com a eficiência processual (art. 8º do CPC). Sendo assim, deve ser considerado um verdadeiro princípio jurídico, até porque atende a todas as características desse tipo de norma jurídica: corresponde a uma norma finalística, primariamente prospectiva, para cuja aplicação se demanda uma avaliação da correlação entre o estado de coisas a ser promovido e os efeitos decorrentes da conduta tida como necessária à promoção desse fim (no caso, a adequação da alocação de competência).

Trata-se de conceber a competência de maneira mais flexível e adaptável, podendo o juiz exercer um controle sobre a adequação do ajuizamento da demanda em um ou outro foro, e declinar da competência quando considerar que a opção do autor por aquele específico juízo consistir em um abuso de direito processual ou violação à boa-fé processual. 6

A doutrina tem cada vez mais apoiado a ideia de competência adequada, na tentativa de conciliar garantias e eficiência no processo jurisdicional. 7 E aqui também aderimos à análise de adequação da competência, autorizada no quadro normativo estabelecido no cap. 4, porque a reputamos compatível com o núcleo essencial do juiz natural, que deve incorporar também juízos de eficiência e adequação." (Juiz Natural e Eficiência Processual: Flexibilização, delegação e coordenação de competências no Processo Civil. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021).

Na mesma linha, sustenta Paula Sarno Braga:

"De mais a mais, o princípio do juiz natural merece releitura. Tradicionalmente, é definido como o direito fundamental, previsto no art. 5º, XXXVII e LIII, da CF/1988, de ser processado e julgado pela autoridade competente, vedando-se os juízos ou tribunais de exceção. Não se admite a criação de órgão jurisdicional com objetivo de julgar determinado caso, fato ou pessoa, sob pena de comprometimento de sua imparcialidade. Assim, em uma dimensão formal, o juiz natural é aquele pré-constituído e individualizado – atendendo-se à exigência de determinabilidade – e com competência previamente estabelecida em lei, com base em critérios objetivos e abstratos, diz-se.

Nesse contexto, é vedado o poder de avocação ou evocação (art. 5º, LIII, da CF/1988) e, com isso, a alteração de regras pré-determinadas de competência. As regras de competência devem ser previamente fixadas, de acordo com a Constituição, não podendo ser alteradas ou derogadas. Não se admitem, destarte, interferências discricionárias do Legislativo, que não pode criar lei ordinária de competência que contrarie a Constituição Federal; nem do Executivo, que não pode substituir juízes discricionariamente ou interferir na atividade jurisdicional. Não se admite, enfim, a alteração das regras predeterminadas de competência, com a escolha de dado juízo/tribunal para julgar uma causa.

O que ora se propõe não é violação, mas, sim, uma mais profunda

concretização do juiz natural. Advoga-se a tese de que é necessário compreender-se que não basta que o órgão (ou Estado) seja previamente constituído e individualizado como aquele objetiva e abstratamente competente para a causa. Deve ser, também, concretamente competente, i.e., o mais conveniente e apropriado para assegurar a boa realização e administração da justiça.

A proposta é partir-se de Estados ou juízos abstrata e concorrentemente competentes (em conjunto e simultaneidade), a única exigência que se acresce é que, na eleição daquele que atuará em concreto, atente-se para o que seja mais propício e que esteja em melhores condições de dar adequado prosseguimento ao processo. Daí falar-se na busca de algo que corresponderia a um appropriate or natural forum (foro natural ou adequado)". (BRAGA, Paula Sarno. Competência adequada in Revista de Processo: RePro, ano 38, vol. 219, São Paulo: Revista dos Tribunais, maio 2013, p. 27/28).

De fato, a autoridade que melhor tem condições de oferecer adequada jurisdição ao caso é aquela habituada à matéria, às relações, ao procedimento que se discute. Na hipótese, a Justiça Comum.

Consequentemente, na medida em que a causa de pedir e o pedido trazido na inicial não se referem à existência de relação de trabalho entre as partes, limitando-se o conflito a questões de relação jurídica de cunho eminentemente civil, não está configurada hipótese de competência da justiça especializada.

6. Do dispositivo.

Ante o exposto, conheço do recurso especial para dar-lhe provimento, a fim de reconhecer o caráter civil da relação jurídica entre o recorrente e a plataforma recorrida e, em consequência, determinar o retorno dos autos ao Tribunal de origem para julgamento de mérito da apelação.

Na hipótese, não cabe a majoração dos honorários sucumbenciais prevista no art. 85, § 11, do Código de Processo Civil, pois o recurso tem origem em decisão interlocutória, sem a prévia fixação de honorários.

É o voto.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO
TERCEIRA TURMA

Número Registro: 2023/0182592-2

PROCESSO ELETRÔNICO REsp 2.144.902 / MG

Números Origem: 10000204889109001 10000204889109002 10000204889109003
10000204889109004 10000204889109005 50145226720178130145

PAUTA: 03/12/2024

JULGADO: 03/12/2024

Relator

Exmo. Sr. Ministro **RICARDO VILLAS BÔAS CUEVA**

Presidente da Sessão

Exmo. Sr. Ministro HUMBERTO MARTINS

Subprocurador-Geral da República

Exmo. Sr. Dr. ONOFRE DE FARIA MARTINS

Secretária

Bela. MARIA AUXILIADORA RAMALHO DA ROCHA

AUTUAÇÃO

RECORRENTE : MAURO DA COSTA PINTO
ADVOGADOS : PEDRO MOURÃO PAIVA - MG130141
JULIANA LANZONI AZEREDO - MG133945
RECORRIDO : UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA
ADVOGADOS : ISABELA BRAGA POMPILIO - DF014234
RAFAEL BARROSO FONTELLES - RJ119910
FELIPE DE MELO FONTE - RJ140467
CELSO DE FARIA MONTEIRO - MG145559
ANDREIA BARBOSA RORIZ - DF038742
MARCOS HAUSEN MARCHI - RS090520
ANA LETICIA SALOMAO E RIBEIRO - RJ220373

ASSUNTO: DIREITO CIVIL - Responsabilidade Civil - Indenização por Dano Material

SUSTENTAÇÃO ORAL

Dr. FELIPE DE MELO FONTE, pela RECORRIDA: UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA

CERTIDÃO

Certifico que a egrégia TERCEIRA TURMA, ao apreciar o processo em epígrafe na sessão realizada nesta data, proferiu a seguinte decisão:

A TERCEIRA TURMA, por unanimidade, deu provimento ao recurso especial, nos termos do voto do Sr. Ministro Relator.

Os Srs. Ministros Nancy Andrighi, Humberto Martins e Moura Ribeiro votaram com o Sr. Ministro Relator. Presidiu o julgamento o Sr. Ministro Humberto Martins.

C542212515443-11524551@ 2023/0182592-2 - REsp 2144902