

# A APLICABILIDADE DA CLÁUSULA ARBITRAL NOS CONTRATOS ESTIPULADOS ENTRE MOTORISTAS E APLICATIVOS<sup>1</sup>

*APPLICABILITY OF THE ARBITRAL CLAUSE IN CONTRACTS STIPULATIONS BETWEEN DRIVERS AND APPLICATIONS*

**Maria Júlia Rosa Mendonça de ALMEIDA<sup>2</sup>**

**Maria Rafaela Junqueira Bruno RODRIGUES<sup>3</sup>**

---

## RESUMO

O presente artigo tem por objetivo ponderar a admissibilidade de forma alternativa à Jurisdição de solução de conflitos provenientes da relação entre os motoristas de aplicativos e as respectivas plataformas, uma vez existente notória lacuna legislativa sobre a problemática. Nesses termos, a pesquisa tem sua relevância na medida em que pondera a admissibilidade da arbitragem em relações laborais amplamente difundidas na sociedade atualmente, e que carecem de amparo legislativo concreto, visando contribuir no encontro de institutos jurídicos que garantam economia e celeridade na composição dos litígios, e a efetividade dos direitos dos indivíduos ora apreciados. Para tanto, a pesquisa foi desenvolvida por meio da reunião de referenciais bibliográficos, doutrinários e jurisprudenciais, acerca da natureza da obrigação analisada, seguida da verificação quanto à aplicação

---

<sup>1</sup> O presente artigo sintetiza a pesquisa, realizada para o Programa Interno de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC 2023-2024) da Faculdade de Direito de Franca (FDF), Franca/SP.

<sup>2</sup> Discente da Faculdade de Direito de Franca (FDF), Franca/SP. Bolsista do Programa Interno de Iniciação Científica (PIBIC 2023-2024).

<sup>3</sup> Professora Titular da Faculdade de Direito de Franca (FDF), Franca/SP. Orientadora do Programa Interno de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC). Doutora em Direito pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos, com Especialização em Psicanálise Contemporânea pela Universidade de Franca, Pós-Doutorado em Direito e Saúde na Università Degli Studi Di Messina - Itália, Aperfeiçoamento em Bioética Aplicada às Pesquisas em Seres Humanos (ENSP/FIOCRUZ), Aperfeiçoamento em Direito à Saúde baseado em evidências (Hospital Sirio-Libanês) e Especialização em Gestão de Organização Pública de Saúde (UFRJ).

da Lei no caso concreto, no Brasil e em outros países. Destarte, não se busca, neste artigo, chegar a uma conclusão definitiva que restringe as possibilidades dispostas pelo ordenamento jurídico brasileiro, mas que tão somente observa os proveitos e dispêndios da opção pela arbitragem e dá liberdade aos sujeitos para bem elegerem qual seja a melhor alternativa na realidade prática.

**Palavras-chave:** Cláusula arbitral – Motoristas de aplicativos – Lei de Arbitragem – Solução de conflitos – Direito Digital.

## ABSTRACT

This article aims to consider the admissibility of an alternative to the Jurisdiction of resolving conflicts arising from the relationship between app drivers and their respective platforms, given that there is a notorious legislative gap on the issue. In these terms, the research is relevant in that it considers the admissibility of arbitration in labor relations that are widespread in society today, and that lack concrete legislative support, aiming to contribute to the meeting of legal institutes that guarantee economy and speed in the composition of disputes. , and the effectiveness of the rights of individuals now assessed. To this end, the research was developed by gathering bibliographical, doctrinal and jurisprudential references, regarding the nature of the obligation analyzed, followed by verification of the application of the Law in the specific case, in Brazil and in other countries. Therefore, this article does not seek to reach a definitive conclusion that restricts the possibilities provided by the Brazilian legal system, but only observes the benefits and expenses of opting for arbitration and gives freedom to subjects to choose the best alternative. in practical reality.

**Keywords:** Arbitration clause – Application drivers – Arbitration Law – Conflict resolution – Digital Law.

## 1 INTRODUÇÃO

Em face ao avanço da globalização, as relações interpessoais padeceram de inúmeras mudanças que comportassem o novo estilo de vida proposto pelas tecnologias. Ademais, sobretudo os vínculos empregatícios foram completamente modernizados, atualizados e modificados com a busca pela redução do espaço e do tempo pelos indivíduos, a fim de se conectar cada vez mais pessoas, coisas e informações, da maneira mais rápida possível.

Evidente se faz, nesse contexto, que as inovações percebidas no presente século, então, tendo modificado não somente as relações entre os indivíduos, porém, inclusive, conforme dispôs Abílio, as próprias pessoas sujeitas a essas interações, acabaram por transformar, em última instância, a Economia, tornando realidade a chamada *Gig Economy*, que caracteriza o trabalho exercido por meio das plataformas digitais de intermediação baseada em serviços sob demanda. (Abílio, 2021)

Não dispensados os benefícios trazidos pela incrementação das relações trabalhistas com os aplicativos, como a dinamização da prestação de serviços, e a maior conectividade operada entre os trabalhadores e os consumidores finais do produto em circulação, quer seja, nesse caso, das corridas, é imprescindível, porém, salientar que essas inovações têm

constituído, na realidade, práticas amplamente abusivas ante à massiva aderência dos usuários das plataformas, e à informalidade imperante no vínculos obrigacionais estipulados.

Não obstante, a precária regulamentação do trabalho por meio de plataformas é notadamente um fator de exploração do qual decorre a acumulação capitalista por meio da subsunção do trabalhador, que assume a responsabilidade pelos principais meios de produção da atividade produtiva; da implementação das plataformas para gerenciamento remoto e compartilhado dos motoristas; e, ainda, por meio do aumento das jornadas de trabalho com o estabelecimento unilateral de um padrão de desempenho.

Sob essa perspectiva, em face da precocidade da temática mencionada e, portanto, da existência de lacunas legislativas que desamparam os sujeitos das novas modalidades de trabalho, o presente artigo visa discorrer sobre a aplicação da arbitragem, como forma de solução de conflito alternativa à Jurisdição, para mitigar os imbróglgios existentes nas relações entre os motoristas de aplicativos e as respectivas plataformas, uma vez que não há sequer consenso jurisprudencial formado sobre a natureza jurídica do vínculo obrigacional em análise.

O presente trabalho, nesse contexto, demonstra sua relevância, na medida em que trata de emblema jurisprudencial em aberto, e problematiza as relações entres os trabalhadores e os aplicativos, de maneira a contribuir, teoricamente, com o estudo do tipo de obrigação existente nos casos em questão; e, juridicamente, a partir da inexistência de precedentes vinculantes e de legislação que disponham especificamente sobre as relações digitais intermediária feitas por plataformas.

Ademais, mediante o exposto, pertinente se faz o questionamento: “a arbitragem seria um meio eficaz para solucionar os conflitos que permeiam a relação firmada entre os motoristas *freelancers* e os aplicativos de corrida?” uma vez que se volta, dessa maneira, à análise de possibilidades que melhorem as condições jurídicas, com fulcro na efetividade de direitos, de ambas as partes em litúgio; com a sugestão, ainda, da atenuação da discrepância entre os valores de cada um dos envolvidos, para que seja cada vez mais possível, não obstante, a convergência dos interesses em disputa.

A metodologia de elaboração do presente trabalho acadêmico, utilizada para o cumprimento dos objetivos anteriormente mencionados, consistiu na revisão de bibliografias, tendo como aspectos referenciais a natureza jurídica do contrato de transporte; a existência de subordinação

entre os motoristas de aplicativo e as respectivas plataformas; e a natureza jurídica da arbitragem em relação aos termos e condições de uso anuídos pelos motoristas.

Dessa forma, frisa-se o caráter hipotético-dedutivo da pesquisa, muito frequente no âmbito jurídico por partir de premissas gerais (o aparato legislativo, nesse caso) para conclusões específicas (casos práticos), de acordo com o qual se pode verificar a efetividade de lei nos aspectos particulares analisados.

Enfim, este artigo é composto da presente Introdução, e de mais três capítulos, os quais versarão, primeiramente, sobre a *Gig Economy* e suas atuais condições ao redor do mundo; em seguida, sobre a distinção teórica da natureza jurídica dos vínculos obrigacionais analisados; sobre a Arbitragem e suas aplicabilidades práticas; e, por fim, serão apresentadas as conclusões.

## **2 A GIG-ECONOMY: PERSPECTIVAS**

Conforme mencionado à Introdução deste trabalho, é possível notar que a nova estrutura organizacional econômica em análise passou, ao longo de sua trajetória, por diversas represálias ao deparar-se com adversidades como o número crescente de trabalhadores informais, o aumento insustentável das jornadas de trabalho e a redução da seguridade das relações empregatícias.

O que ao princípio corroborou amplamente com as demandas da modernização da sociedade, padeceu de notório desgaste em virtude, evidentemente, dos poucos conhecimentos acerca da natureza jurídica dos novos institutos, e de como lidar com as relações sociais insurgentes.

Fato é, nesse contexto, que a *Gig-Economy*, amparada pelas plataformas digitais, materializou o anseio dos trabalhadores e das empresas ao estenderem o alcance do local de trabalho, aproximarem os fornecedores dos consumidores e flexibilizarem as jornadas laborais, permitindo, assim, uma maior liberalidade nas relações trabalhistas; porém, não prosperou adiante sem a companhia de diversas problemáticas uma vez que sua estrutura avançou com uma regulamentação ainda amplamente incipiente.

Dentre as quais, Abílio (2021, p. 30) destaca:

A informalização expressa a perda de formas estáveis, contratualmente estabelecidas, socialmente acordadas

sobre as regras que regem o trabalho...” e “ expressa a crescente perda de formas estáveis do que é e não é tempo de trabalho, do que é a remuneração pelo trabalho, do que é o local de trabalho.

Nesses termos, a compreensão de que os emblemas provenientes da macroestrutura em vigor promovem a perda de referenciais conceituais imprescindíveis à aplicação prática dos liames da Justiça e da Equidade, mostra-se totalmente proporcional. E, da mesma forma, o entendimento de que há, pelos motivos ora expostos, a precarização da existência de parâmetros que direcionem a ponderação dos casos *in concreto* apreciados não somente pelos operadores do direito, mas mesmo, sobretudo, pelos próprios titulares dos interesses pleiteados em sede de Justiça, também merece pleno acolhimento.

Ademais,

as plataformas digitais, pensadas nesse sentido forte, atualmente se firmam como um dos vetores mundiais das formas contemporâneas de centralização de capitais e dispersão controlada do trabalho, na medida em que informalizam o trabalho, catalisam novas formas de terceirização e de transferência de riscos e custos, têm papel importante na consolidação da condição de trabalhadores como trabalhadores *just-in-time*, e operam por meios técnico-políticos que possibilitam novas combinações entre informação e informalidade, que pode ser definido como gerenciamento algorítmico do trabalho (Abílio, 2020, p. 33).

Assim, ao correlacionar a conectividade massiva da população a nível global, e o desenvolvimento de tecnologias baratas e acessíveis, às relações laborais ora apreciadas – as firmadas entre os motoristas de aplicativo e as respectivas plataformas –, em âmbito nacional, é possível observar que o número de entregadores em condição de informalidade, segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, cresceu, de 2016 a 2022, por exemplo, no Brasil, em dez vezes, passando de três mil trabalhadores sem registro para trezentos e oitenta e três mil. (Mazza; Buono, 2023)

Diante de tais perspectivas, dessarte, pode-se constatar que urge a ponderação acerca de instituto jurídico célere e eficaz que assista os anseios tanto dos trabalhadores, quanto das empresas, a fim de garantir maior segurança, dinamicidade e indefectibilidade às relações firmadas entre os motoristas e os aplicativos.

Nesse cenário, reiteradamente, questiona-se: seria a arbitragem uma possível solução para tamanha demanda?

### **3 A OBRIGAÇÃO ASSUMIDA PELOS MOTORISTAS**

A princípio, para analisar o cabimento da arbitragem considerando o contexto de perda de referenciais supramencionado, é necessário buscar recursos aptos para auxiliarem na pesquisa em questão, uma vez que a ausência de consenso doutrinário e jurisprudencial acerca da temática levantada evidenciam a insegurança jurídica vigente no País.

Sob tal perspectiva, evidente se faz que o arcabouço jurídico oferecido pelo Direito Civil tem se mostrado o mais apto para solucionar as problemáticas insurgentes das relações entre as plataformas de corridas e os motoristas de aplicativos nos termos acima delineados, em detrimento do Direito do Trabalho, haja vista que o enquadro do vínculo analisado como de natureza empregatícia o distancia do escopo do presente trabalho.

Cumpre salientar, nos moldes ora aventados que, afastada a configuração do vínculo de emprego do motorista autônomo, e acolhida a configuração de uma relação comercial de natureza civil neste artigo, não se busca desprestigiar os entendimentos até então firmados nesse sentido, que não são poucos.

Conforme se pode extrair, a nível nacional, da decisão da 4ª Vara do Trabalho de São Paulo que condenou a empresa Uber ao pagamento de indenização por danos morais coletivos, para alguns, o controle exercido pela plataforma digital acerca da maneira como os serviços devem ser prestados, configura relação trabalhista (Santos, 2023).

Ademais, internacionalmente, em países como os Estados Unidos e o Reino Unido, também houve o reconhecimento de direitos trabalhistas, como o salário-mínimo e as férias remuneradas, por exemplo, aos motoristas de aplicativos que interpelaram judicialmente as plataformas para a obtenção de benefícios sociais empregatícios. (G1, 2021)

Em que pesem tais entendimentos, porém, esta pesquisa pretende estudar o cabimento da arbitragem exclusivamente fora do âmbito trabalhista a fim de delinear rumos mais precisos para a estruturação de uma conclusão acerca do instituto jurídico em análise.

Frisa-se, em suma, que o presente artigo reduz as plataformas à condição de fornecedoras de serviços tecnológicos, de aplicativos de intermediação, e não de serviços de transportes prestados diretamente aos passageiros; compreensão essa já anteriormente compartilhada em informativo de jurisprudência do STJ, que restringiu a competência para o julgamento de lide relativa a aplicativos de corrida nas seguintes palavras:

Compete à justiça comum estadual julgar ação de obrigação de fazer cumulada com 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. (Brasil, 2019)

Ademais, é imprescindível destacar quanto à perspectiva civilista adotada que, uma vez configuradas como fornecedoras de serviços de tecnologia, abre-se espaço, ainda, para a discussão acerca de quem são os consumidores das plataformas, e acerca de qual a natureza da relação jurídica existente entre os aplicativos e os motoristas.

Nesse contexto, ao analisar o que dispõem as plataformas, por sua vez, é possível perceber que estas também permanecem silentes quanto à natureza do vínculo obrigacional que estipulam em face dos usuários; trazem em seus “Termos e condições de uso” diversas estipulações de direitos e obrigações dos motoristas, porém, não formalizam um modelo obrigacional específico.

Para a Uber, ao concordar com as diretrizes do aplicativo,

Você reconhece que a Uber não é fornecedora de bens ou produtos, não presta serviços de transporte ou logística, nem funciona como transportadora, e que todos esses serviços são prestados por parceiros(as) independentes, que não são empregados(as) e nem representantes da uber, nem de qualquer de suas afiliadas. (Uber, 2023)

E, ainda, para o aplicativo 99:

Não se estabelece entre o motorista/motociclista parceiro e a 99 qualquer vínculo de natureza societária, empregatícia e/ou econômica, sendo certo que o motorista/motociclista parceiro é livre para realizar corridas quando quiser, bem como para cessar a utilização do aplicativo a qualquer momento, ao seu livre e exclusivo critério. (99, 2024)

De maneira bem similar, conforme se extrai das cláusulas supracitadas, os aplicativos assumem o posto de intermediadores e se negam a arcarem com as despesas provenientes dos serviços prestados pelos motoristas.

Consoante à perspectiva civilista aqui adotada, e às disposições dos aplicativos, enfim, firma-se, sem óbices, o entendimento de que as plataformas são fornecedoras de serviço de intermediação digital que se responsabilizam, tão somente, pelo desempenho exercido na esfera virtual.

#### **4 OS TRIBUNAIS E A TEORIA FINALISTA MITIGADA**

A princípio, antes de se proceder ao esquadramento dos modelos contratuais supramencionados, cabe salientar alguns aspectos sobre a teoria finalista mitigada, um posicionamento que atualmente tem sido muito utilizado nos tribunais brasileiros visando aumentar a abrangência da legislação consumerista para reduzir os abusos e danos sofridos nas relações obrigacionais.

Sob esse liame, o Código de Defesa do consumidor inicialmente dispunha em seu artigo 2º: “consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final” (Brasil, 1990), firmando, nesses termos a teoria finalista, que acabava por excluir da proteção da apreciação do CDC os consumidores intermediários que auferem lucros com seus próprios negócios.

Com as disposições do artigo 29 do mesmo Código, porém, os tribunais mudaram tal cenário e passaram a adotar a teoria finalista mitigada, que permitiu, quando comprovada sua vulnerabilidade frente ao fornecedor, a inclusão de pessoas físicas e jurídicas que não são destinatárias fáticas ao rol de consumidoras.

Consta do mencionado artigo que: “Para os fins deste Capítulo e do seguinte, equiparam-se aos consumidores todas as pessoas

determináveis ou não, expostas às práticas nele previstas” (Brasil, 1990). Assim, estruturou-se a figura do consumidor por equiparação estendendo o alcance da legislação consumerista a todo aquele que, comprovadamente se demonstrar vulnerável no vínculo obrigacional.

Nas palavras de Cláudia Lima Marques:

A partir de 2003, com a entrada em vigor do CC/2002, parece estar aparecendo uma terceira teoria, subdivisão da primeira – que aqui passo a denominar de “finalismo aprofundado” – na jurisprudência, em especial do STJ, demonstrando ao mesmo tempo extremo domínio da interpretação finalista e do CDC, mas com razoabilidade e prudência interpretando a expressão “destinatário final” do art. 2º do CDC de forma diferenciada e mista. (Marques, 2006, p. 305)

E, conforme dispôs a ministra Nancy Andrighi:

[...] a jurisprudência do STJ, tomando por base o conceito de consumidor por equiparação previsto no art. 29 do CDC, tem evoluído para uma aplicação temperada da teoria finalista frente às pessoas jurídicas, num processo que a doutrina vem denominando finalismo aprofundado, consistente em se admitir que, em determinadas hipóteses, a pessoa jurídica adquirente de um produto ou serviço pode ser equiparada à condição de consumidora, por apresentar frente ao fornecedor alguma vulnerabilidade, que constitui o princípio-motor da política nacional das relações de consumo, premissa expressamente fixada no art. 4º, I, do CDC, que legitima toda a proteção conferida ao consumidor.[...] (Brasil, 2012, p. 01)

Nesse contexto, considerando o entendimento jurisprudencial até então consolidado que atribui à justiça estadual a competência para o julgamento dos casos que envolvam os aplicativos de corridas, e as disposições do Código de Defesa do Consumidor, é possível concluir, no presente estudo, que os motoristas também podem ser considerados

consumidores por equiparação, haja vista sua condição de fragilidade diante das plataformas digitais.

Tal observação se faz necessária uma vez que fornece recursos para a compreensão do cabimento ou não da arbitragem nas relações entre os motoristas e os aplicativos. A partir de tal abordagem, pode-se depreender que, na relação jurídica em análise neste artigo, caso reste configurada a relação consumerista de acordo com a teoria finalista mitigada, o acesso à arbitragem será mais dificultoso, porém permitirá que estes continuem amparados por legislação especial protetiva, custobenefício esse que será pormenorizadamente analisado nos capítulos a seguir.

## **5 DA OBRIGAÇÃO ASSUMIDA PELOS MOTORISTAS**

Expostas algumas das possibilidades de configuração da relação firmada entre os usuários e as plataformas -como relação comum de intermediação, ou como relação consumerista-, passa-se à análise do vínculo obrigacional propriamente dito a fim de elucidar quais os principais aspectos de cada um dos contratos nos quais se admite a cláusula arbitral.

Para tanto, a princípio, vale reforçar que o vínculo obrigacional estudado no presente trabalho ainda carece de regulamentação efetiva que delinieie os ônus e os direitos, tanto dos motoristas, quanto das plataformas. Não obstante, com os institutos aqui apreciados, busca-se não restringir a liberdade de atuação dentro do que já se observa nas modalidades contratuais fixadas entre os aplicativos e as plataformas e assim designar um padrão a ser utilizado por todas os aplicativos prestadores de serviços de intermediação, porém, tão somente, fornecer diretrizes que buscam minimizar as complicações mais recorrentes na relação aqui estudada a partir de edificação de uma perspectiva jurídica sólida fundada nos institutos pátrios disponíveis.

Nesse sentido, como visto nos exemplares de “termos e condições” supracitados, os motoristas, via de regra, têm direitos x, y e z, e têm como responsabilidades A, B e C. Assim, sob a perspectiva utilizada desde o início do presente artigo, para a configuração do modelo contratual usado nos serviços de intermediação digital, serão analisados o contrato de adesão (no âmbito consumerista) e o contrato de agenciamento.

## 5.1. O CONTRATO DE ADESÃO E O CDC

O contrato de adesão, enquanto “aquele em que a manifestação da vontade de uma das partes se reduz a mera anuência a uma proposta da outro, opõe-se à ideia de contrato paritário, por inexistir a liberdade de convenção, visto que exclui qualquer possibilidade de debate e transigência entre as partes, pois um dos contratantes se limita a aceitar as cláusulas e condições previamente redigidas e impressas pelo outro”. (Maria Helena Diniz)

Evidentemente, tal falta de maleabilidade que se nota ao firmar a obrigação é uma das principais características do vínculo estabelecido entre os aplicativos e seus usuários, uma vez que a única possibilidade desses últimos ao valerem-se das plataformas para trabalharem, é aceitarem as cláusulas ali dispostas, sem nenhuma forma de negociação.

Exatamente por isso, a Lei 9.301/96 (Lei de Arbitragem) dispõe em seu artigo 4º, parágrafo 2º: “ Nos contratos de adesão, a cláusula compromissória só terá eficácia se o aderente tomar a iniciativa de instituir a arbitragem ou concordar, expressamente, com a sua instituição, desse que por escrito em documento anexo ou em negrito, com a assinatura ou visto especialmente para essa cláusula” (Brasil, 1996), coibindo assim a persistência de práticas abusivas nos contratos de adesão que se valem da arbitragem “à revelia” do aderente que desconhece o instituto jurídico.

Tal tem sido o entendimento majoritário da jurisprudência brasileira, segundo o qual a inadmissibilidade da convenção arbitral se dá somente quando esta é aplicada compulsoriamente, o que não impede, portanto, em sua totalidade, o uso da arbitragem nos contratos de adesão, caso estipulada nos moldes exigidos pela legislação. Nesse sentido, versa o Código de Defesa do Consumidor: “Art. 51 São nulas de pleno direito, entre outras as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que: [...] VII- determinarem a utilização compulsória da arbitragem”.

Diante de todo o exposto, então, pode-se, finalmente, consolidar um cenário claro de inserção do vínculo existente entre os motoristas e as plataformas nos ditames do contrato de adesão consumerista, e, conseqüentemente, um entendimento certo da aplicabilidade da cláusula arbitral, nessas condições.

Retomando a teoria finalista mitigada, observa-se que os condutores, quando colocados na condição de consumidores intermediários por equiparação - dada sua vulnerabilidade frente às

cláusulas impostas pelas plataformas -, obtém proteção da legislação consumerista, mas deixam de ter amplo acesso ao instituto da arbitragem, uma vez que deverá ser comprovada plena ciência e anuência do termo compromissório para que o possam efetivar.

Ademais, frisa-se: apesar das delimitações do uso da arbitragem no contrato de adesão, os motoristas prevalecem sendo protegidos de práticas abusivas pelo CDC, que versa: “Art. 47. As cláusulas contratuais serão interpretadas de maneira mais favorável ao consumidor” (Brasil, 1990).

É forçoso concluir, portanto, a partir da análise detalhada das disposições do Código sobre o vínculo obrigacional em questão, que a arbitragem se torna mais difícil, porém não impossível de ser aplicada quando configurada relação consumerista entre os motoristas e as plataformas.

## 5.2. O CONTRATO DE AGENCIAMENTO

No contrato de agenciamento, por sua vez, a liberdade de negociação entre os contratantes é maior do que no contrato de adesão. Nele, os contraentes assumem “[...] em caráter não eventual e sem vínculos de dependência, a obrigação de promover, à conta de outra, mediante retribuição, a realização de certos negócios, em zona determinada, caracterizando-se a distribuição quando o agente tiver à sua disposição a coisa a ser negociada” (Brasil, 2002).

Nesse ditame, a disposição do artigo 710 do Código Civil mencionada acima também se aproxima demasiadamente da realidade enfrentada pelos condutores de aplicativos, haja vista a liberdade que possuem de exercerem seu labor, quando e como quiserem, sem os determinantes da eventualidade e da dependência das plataformas. Já dessa forma, portanto, ao se tratar de vínculo obrigacional bilateral em que ambas as partes gozam de autonomia no exercício de suas atribuições, a aplicabilidade da arbitragem se torna mais admissível.

Segundo Carlos Roberto Gonçalves, alguns elementos que compõem a estrutura do contrato de agência são:

- a) a obrigação do agente de promover e fomentar negócios do agenciado;
- b) habitualidade do serviço;
- c) delimitação da zona onde deve ser prestado;
- d)

direito do agente à retribuição do serviço que presta;  
e) exclusividade e independência de ação (Gonçalves,  
2020, p. 447)

Tais aspectos podem ser facilmente identificados, em sequência, na relação firmada entre os motoristas e os aplicativos, uma vez que, a) as plataformas gerenciam o serviço prestado por meio da intermediação digital; b) os aplicativos de corrida fazem parte da rotina de seus aderentes; c) há um sugestionamento algoritmo da localização dos usuários – os motoristas têm a opção de rejeitar a corrida que lhe foi apresentada, mas não têm a opção de escolher uma corrida que não tenha sido oferecida - ; d) os motoristas recebem parte do valor pago pelos passageiros; e, por fim, e) podem escolher o horário em que prestarão serviços por meio dos aplicativos de corrida.

Apesar da evidente proximidade da modalidade contratual em questão com a estrutura sinalagmática adotada nos Termos e Condições de Uso dos aplicativos de corrida pelas características supra delineadas, no entanto, e da possibilidade de aplicação da cláusula arbitral nos contratos de agenciamento ante à sua bilateralidade e à disposição procedimental do artigo 1º da Lei 9.307/96 (Lei de Arbitragem), o qual versa: “Art. 1º As pessoas capazes de contratar poderão valer-se da arbitragem para dirimir litígios relativos a direitos patrimoniais disponíveis.” (BRASIL, 1996); é possível constatar, das pesquisas feitas, que o instituto da Arbitragem ainda é pouco conhecido no âmbito das obrigações de agências.

Portanto, incorre-se, nessas circunstâncias, em outros aspectos anexos ao instituto da arbitragem, quais sejam: seu conhecimento, seu trâmite e seus custos, os quais são imprescindíveis para a opção por uma determinada forma de solução de conflito em detrimento da outra.

Há que se salientar, ademais, que, consoante ao ordenamento jurídico brasileiro, nem todo litígio poderá ser solucionado pela arbitragem, uma vez que tal submissão demanda um juízo de “arbitrabilidade” quanto ao conteúdo da lide e quanto aos sujeitos envolvidos na relação jurídica em questão. Melhor esclarecendo, em “Teoria Geral da Arbitragem”, os autores dispõem que: “Por um lado, a arbitrabilidade subjetiva procura responder à questão sobre “quem” pode se submeter à arbitragem enquanto, por outro lado, arbitrabilidade objetiva possui como fim responder à pergunta sobre “o que” pode ser submetido ao processo arbitral.”

Além disso, tal qual no tocante a litígios de natureza falimentar:

Há outras matérias, reconheça-se, que não são alcançadas por [...] normas especiais e que, portanto, seriam plenamente arbitráveis, mas a sua submissão à arbitragem poderia trazer mais problemas do que soluções, em razão dos diversos interesses em jogo e que poderiam ser afetados pela decisão arbitral, o que justifica a não utilização da via arbitral (afinal, a arbitragem só é adequada quando trazer eficiência à resolução do litígio). (Fichtner; Mannheimer; Monteiro, 2019, p. 264)

Sob tal perspectiva, portanto, é possível constatar, no tocante ao contrato de agenciamento, que a pouca difusão da arbitragem, nesse âmbito comercial, pode ser justificada pela inviabilidade da aplicação do instituto por fatores alheios aos dispositivos legais que, muitas vezes restringem-se à delimitação da forma, e da competência, deixando, conforme se extrai do artigo 1º da Lei de Arbitragem, referenciais pouco precisos quanto ao objeto apreciável pelo método de solução de conflito em análise.

Do mencionado dispositivo, percebe-se que o parâmetro de que o legislador se valeu foi a patrimonialidade, que necessariamente repercute na concretização do instituto jurídico distinguindo os litígios economicamente viáveis e inviáveis à subsunção à arbitragem.

Sendo assim, dada a multiplicidade de interesses em jogo no contrato de agenciamento, sobretudo pela natureza paritária do vínculo obrigacional, bem como de sua estrutura sinalagmática, resta forçoso concluir que a aplicação da cláusula arbitral em vínculos de agências se mostra objetivamente difícil e desvantajosa, considerando, ademais, que há todo o aparato processualístico disposto a suportar lides de tal natureza.

## **6 ARBITRAGEM E ACESSO À JUSTIÇA NO BRASIL**

Conforme constatado do cabimento da arbitragem nos contratos de agenciamento, é possível perceber que a forma de solução de conflito em estudo carece de aplicação na realidade prática em virtude do juízo de arbitrabilidade vigente no Brasil, segundo o qual, nos quesitos objetivos da patrimonialidade e da disponibilidade da matéria a ser submetida à arbitragem, há que se observar, ainda, a conveniência prática da via arbitral.

Nesse contexto, apesar de se tratar de um instituto jurídico que visa à garantia de maior agilidade e celeridade na composição de litígios com a substituição figura do Estado-juiz pela presença de árbitro desvinculado das atribuições estatais, há que se observar, porém, que a arbitragem também possui seus custos que, de pronto, não podem ser tidos como mais ou menos vantajosos do que os dispêndios com o Poder Judiciário.

Nas palavras de Carmona:

Não é verdade que a arbitragem seja um meio rápido, secreto e barato de resolver qualquer controvérsia: a arbitragem pode ser bastante demorada em causas complexas e que exijam produção de prova pericial; deixa de garantir segredo em todos os países que exigem a homologação do laudo arbitral ou em todas as hipóteses em que o laudo, condenatório, não é voluntariamente cumprido e tem de ser levado ao juiz togado para execução forçada; e por fim, o custo deste meio de solução de controvérsias pode ser igual ou superior ao do processo estatal (Carmona, 1990)

Portanto, fica evidente que a tese de que a arbitragem é meio de promoção do acesso à justiça plenamente eficaz não condiz com a realidade em virtude do fato de que muito embora se preste à função de alternativa à Jurisdição, também é dotado de complexidade, além de envolver custos elevados.

No tocante aos motoristas e aos aplicativos, sobretudo, é de suma relevância destacar as agravantes mencionadas supra acerca da conveniência da aplicação da arbitragem no caso concreto, pois trata-se de relação jurídica em que há notória disparidade de armas entre as partes contratantes.

## **7 CONCLUSÃO**

Com todo o exposto ao longo da pesquisa, portanto, foi possível concluir que, na realidade fática, a obrigação firmada entre os motoristas e os aplicativos de corrida ainda carece de regulamentação específica que abranja os direitos e deveres a ela anexos. Nesse contexto, foi possível

observar, ainda, a partir da análise das espécies contratuais existentes no ordenamento jurídico brasileiro que a relação jurídica estudada muito se aproxima das características do contrato de adesão e do contrato de agenciamento.

Ademais, com o estudo das mencionadas modalidades negociais, e do instituto da arbitragem, constatou-se que tanto no contrato de adesão, quanto no contrato de agência, a cláusula arbitral encontra óbices para ser aplicada, uma vez que, no primeiro, a relação jurídica seria regida pela legislação consumerista que restringe a possibilidade de adoção da arbitragem aos contratos em que tenha havido ampla negociação entre as partes, o que, via de regra, não se observa no contrato de adesão; já no último, muito embora presente a bilateralidade contratual imprescindível à aplicabilidade da cláusula arbitral, não foi encontrado nenhum acervo que fosse pela utilização da arbitragem nos contratos de agenciamento.

Finalmente, quanto à arbitragem, por sua vez, ainda se pôde concluir, no contexto supra, que esta se trata de uma forma de solução de conflito pouco difundida no meio jurídico brasileiro em função das especificidades inerentes à sua regulamentação. Não obstante, consoante o entendimento doutrinário majoritário, a aplicação da arbitragem nos casos concretos exige, para além da observância dos dispositivos legais, da análise de sua viabilidade na realidade fática considerando aspectos econômicos e formais da própria natureza das relações jurídicas em que se pretende adotar tal forma de solução de conflito.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

WOODCOCK, Jamie.; GRAHAM, Mark. **The Gig Economy. A Critical Introduction**. Cambridge: Polity Press, 2020. Disponível em: <file:///C:/Users/Usuario/Documents/Inicia%C3%A7%C3%A3o%20Cient%C3%ADfica/Artigos/GIG%20ECONOMY.pdf>. Acesso em: 09 de setembro de 2023.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização: Informalização e o trabalhador just-in-time**. Campinas: Trabalho, Educação e Saúde, V. 19, 2021, e00314146. DOI: 10.1590/Q1981-7746-sol00314

ABÍLIO, Ludmila Costhek. AMORIM, Henrique. GROHMANN, Rafael. **Uberização e plataformização do trabalho no Brasil: conceitos, processos e formas**. Porto Alegre: Sociologias, n. 57, 2021, p. 26-56. Disponível em: <file:///C:/Users/Usuario/Documents/Inicia%C3%A7%C3%A3o%20Cient%C3%ADfica/Artigos/Uberiza%C3%A7%C3%A3o%20e%20o%20trabalhador%20just-in-time.pdf>

[3%ADfca/Orienta%C3%A7%C3%A3o/Uberiza%C3%A7%C3%A3o%20e%20plataforma%20do%20trabalho.pdf](#). Acesso em: 04 de outubro de 2023.

CARMONA, Carlos Alberto. **Arbitragem e Jurisdição**. Revista dos Tribunais Online. Revista de Processo. Vol. 58. P. 33-40. Disponível em: [https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/7562089/mod\\_resource/content/1/Carmona%2C%20Carlos%20Alberto.%20Arbitragem%20e%20Jurisdic%CC%A7a%CC%83o.%20REPRO%2C%20vol.%2058%2C%201990.pdf](https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/7562089/mod_resource/content/1/Carmona%2C%20Carlos%20Alberto.%20Arbitragem%20e%20Jurisdic%CC%A7a%CC%83o.%20REPRO%2C%20vol.%2058%2C%201990.pdf). Acesso em: 10 de julho de 2024

FICHTNER, José Antonio; MANNHEIMER, Sergio Nelson; MONTEIRO, André Luís. Arbitrabilidade. In: FICHTNER, José Antonio. **Teoria Geral da Arbitragem**. Rio de Janeiro: Forense, 2018. Cap. 8. p. 223-260.

GONÇALVES, Carlos Alberto. **Direito Civil Brasileiro 3: Contratos e atos unilaterais**. Vol. 3. 17 ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2020.

MAZZA, Luigi.; BUONO, Renata. **Uberizando a vida**. REVISTA PIAUÍ. São Paulo, 2023. Disponível em: <https://piaui.folha.uol.com.br/uberizando-a-vida/>. Acesso em: 09 de setembro de 2023

SANTOS, Gilmar. Entenda o impacto da decisão da Justiça Trabalhista contra a Uber. INFOMONEY. São Paulo, 2023. Disponível em: <https://www.infomoney.com.br/minhas-financas/entenda-o-impacto-da-decisao-da-justica-trabalhista-contra-a-uber/>. Acesso em: 10 de outubro de 2023  
<https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/03/16/uber-vai-conceder-beneficios-de-funcionarios-a-70-mil-motoristas-no-reino-unido.ghtml>