

# **VII ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI**

## **DIREITO, GLOBALIZAÇÃO E RESPONSABILIDADE NAS RELAÇÕES DE CONSUMO**

**EDITH MARIA BARBOSA RAMOS**

**JOANA STELZER**

**CILDO GIOLO JUNIOR**

**FERNANDA MARIA NEVES REBELO**

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

**Diretoria - CONPEDI**

**Presidente** - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

**Diretor Executivo** - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

**Vice-presidente Norte** - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

**Vice-presidente Centro-Oeste** - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

**Vice-presidente Sul** - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

**Vice-presidente Sudeste** - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

**Vice-presidente Nordeste** - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

**Representante Discente:** Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

**Conselho Fiscal:**

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

**Secretarias**

**Relações Institucionais:**

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

**Comunicação:**

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

**Relações Internacionais para o Continente Americano:**

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

**Relações Internacionais para os demais Continentes:**

Profa. Dra. Gina Vidal Marcílio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

**Eventos:**

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

**Membro Nato** - Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

D597

Direito, globalização e responsabilidade nas relações de consumo [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Cildo Giolo Junior; Edith Maria Barbosa Ramos; Fernanda Maria Neves Rebelo; Joana Stelzer – Florianópolis: CONPEDI, 2024.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-890-5

Modo de acesso: [www.conpedi.org.br](http://www.conpedi.org.br) em publicações

Tema: A pesquisa jurídica na perspectiva da transdisciplinaridade

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Direito e globalização. 3. Responsabilidade nas relações de consumo. VII Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2024 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



## **VII ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI**

### **DIREITO, GLOBALIZAÇÃO E RESPONSABILIDADE NAS RELAÇÕES DE CONSUMO**

---

#### **Apresentação**

Em 28 junho de 2024, o grupo temático "DIREITO, GLOBALIZAÇÃO E RESPONSABILIDADE NAS RELAÇÕES DE CONSUMO I" (GT57) reuniu-se virtualmente para um encontro marcado por debates e apresentações instigantes, no âmbito do VII Encontro Virtual do CONPEDI (ocorrido entre os dias 24 e 28 de junho de 2024). Nessa imersão de 4 horas, por intermédio da plataforma da Rede Nacional de Ensino e Pesquisa (RNP), foi possível explorar a complexa e multifacetada realidade das emergentes relações de consumo, trazendo temas que foram de fragilidades das plataformas digitais às responsabilidades das empresas, passando por algoritmos, superendividamento, obsolescência planejada, entre outros.

No encontro, permeado por temas que evidenciavam os desafios contemporâneos, foi possível perceber múltiplas violações que a dita 'modernidade' trouxe, deixando transparecer, com especial destaque, as fragilidades do ambiente digital. Dar voz a todos os consumidores foi um tema que norteou as discussões, especialmente em relação aos (indevidos) créditos consignados. O evento reforçou a importância da Pós-Graduação em Direito na luta por justiça social e na construção de uma sociedade mais equânime, motivando esse GT a deixar um legado de conhecimento e engajamento. As reflexões e debates realizados servirão de base para novas pesquisas, ações e políticas públicas voltadas à promoção de relações de consumo saudáveis.

No manuscrito A AUTONOMIA DA VONTADE DO CONSUMIDOR EM UMA ERA DE INTERNET DAS COISAS E DA ECONOMIA MOVIDA A DADOS, Sophie Araújo Gomes analisa como a tecnologia da Internet das Coisas, que proporciona a "datificação da vida", pode fortalecer o Big Data e a economia movida a dados, com a quantidade massiva de dados que são coletados, e com a precisão das informações que são extraídas. O trabalho questiona se o CDC e a LGPD, são suficientes para garantir a defesa do consumidor, a sua autonomia da vontade, em um cenário de Internet das Coisas e da economia movida a dados.

As autoras Leticia Spagnollo e Nadya Regina Gusella Tonial, no texto A INFLUÊNCIA DOS ALGORITMOS NA PERSONALIZAÇÃO DO CONSUMO: OS NOVOS TIPOS DE VULNERABILIDADE DO CONSUMIDOR E OS DESAFIOS NA REGULAMENTAÇÃO DO COMÉRCIO ELETRÔNICO, analisam a figura dos algoritmos no e-commerce e os

desafios na proteção do consumidor no meio digital, diante do expressivo e gradativo aumento do consumo através do comércio eletrônico, aliado a grande influência exercida pelos algoritmos no processo de tomada de decisão dos consumidores. Sugerem o surgimento de desafios para a aplicação da legislação consumerista, que podem ser vencidos pelo diálogo das fontes e pela aprovação do Projeto de Lei n. 3.614/15, que atualiza o CDC, no que tange às relações digitais de consumo.

Por sua vez, o paper produzido por José Elias De Albuquerque Moreira, **INFLUENCERS DIGITAIS, TEORIA DO DESVIO PRODUTIVO E A RESPONSABILIZAÇÃO POR PUBLICIDADE ILÍCITA EM MEIO VIRTUAL**, examina a responsabilidade dos influencers digitais na cadeia produtiva entre empresas e consumidores, especialmente na divulgação de propagandas enganosas em meio digital. Destaca o impacto do poder de convencimento dos influencers e investiga como são fiscalizados e punidos solidariamente com os fornecedores dos produtos ou serviços promovidos. A pesquisa, baseada na teoria do desvio produtivo do consumidor, utiliza método dedutivo e análises bibliográficas e documentais. Conclui-se que influencers possuem responsabilidade solidária e devem ser fiscalizados e punidos por práticas de propaganda enganosa que prejudicam os consumidores.

O estudo **INTERSEÇÃO JURÍDICA: ANÁLISE DA RESPONSABILIDADE DOS INTERMEDIÁRIOS ONLINE SOB O MARCO CIVIL E O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR - UMA PERSPECTIVA DO TEMA 987 DO STF**, por Antônio Rodrigues Miguel e Diego Prezzi Santos, investiga a responsabilidade dos intermediários online pelo conteúdo de terceiros sob o Marco Civil da Internet e o Código de Defesa do Consumidor. Analisando o Tema 987 do STF, o trabalho explora a constitucionalidade do artigo 19 do Marco Civil, que exige ordem judicial para responsabilizar provedores. Utilizando método hipotético-dedutivo, o estudo examina doutrinas, artigos científicos e jurisprudências brasileiras, destacando a interação entre essas legislações.

A pesquisa **OBSOLESCÊNCIA PLANEJADA: UMA ANÁLISE DESSA PRÁTICA ABUSIVA SOB A ÓTICA DO CONCEITO DE CONSUMO LÍQUIDO**, de Cildo Giolo Junior, Guilherme Brunelli Marcondes Machado e Guilherme De Sousa Cadornim, aborda a prática abusiva da obsolescência planejada em bens duráveis, contextualizada no consumo contemporâneo. Utilizando a teoria da liquidez de Zygmunt Bauman, o estudo analisa a obsolescência planejada à luz do Código de Defesa do Consumidor e outros instrumentos legais. A metodologia dedutiva e qualitativa revela a necessidade de leis específicas para combater essa prática, destacando a proteção existente, mas insuficiente, na legislação brasileira.

O trabalho intitulado A LEI DO SUPERENDIVIDAMENTO COMO MEIO DE APRIMORAMENTO DA PROTEÇÃO À PESSOA IDOSA NOS CONTRATOS DE EMPRÉSTIMOS CONSIGNADOS, escrito por Josélia Moreira De Queiroga e Maria Claudia Mesquita Cavalcanti, investiga como a Lei do Superendividamento protege idosos em contratos de empréstimos consignados. O estudo aborda a hipervulnerabilidade dos idosos e as ofertas de empréstimos, destacando a necessidade de proteção jurídica para evitar o superendividamento e melhorar a qualidade de vida. Conclui que a Lei oferece importantes mecanismos de proteção contra ofertas indiscriminadas de instituições bancárias.

Já Dirceu Pereira Siqueira, Andryelle Vanessa Camilo Pomin e Mel Clemes Galvanin, em A VIOLAÇÃO DO DIREITO DA PERSONALIDADE À INTEGRIDADE PSÍQUICA DA PESSOA IDOSA EM DECORRÊNCIA DO “GOLPE DO CONSIGNADO”, analisam a violação da integridade psíquica dos idosos causada pelo "golpe do consignado". O estudo explora a vulnerabilidade dos idosos, a legislação de proteção e os efeitos psíquicos desse golpe. Utilizando métodos bibliográficos, exploratórios e indutivos, conclui que o golpe do consignado resulta em significativa violação da integridade psíquica e dos direitos da personalidade dos idosos.

A pesquisa RAZOABILIDADE DOS MECANISMOS DE ACESSO À PLATAFORMA CONSUMIDOR.GOV.BR: UMA ANÁLISE A PARTIR DA (HIPER) VULNERABILIDADE DO CONSUMIDOR NO CIBERESPAÇO, assinada por Giovanna Taschetto de Lara e Daniela Richter, analisa a acessibilidade da plataforma consumidor.gov.br, considerando a hipervulnerabilidade digital de certos grupos, especialmente idosos. A pesquisa conclui que a exigência de selos de confiabilidade para o acesso torna a plataforma menos inclusiva e acessível, prejudicando consumidores hipervulneráveis.

No que tange aos IMPACTOS TECNOLÓGICOS NA VIDA CONTEMPORÂNEA: A HIPERVULNERABILIDADE DOS IDOSOS NO CIBERESPAÇO, Bruna Ewerling, Ana Paula Koenig e Rogerio da Silva, exploram os impactos tecnológicos nas vidas dos idosos, destacando sua hipervulnerabilidade no ciberespaço. O estudo, utilizando uma metodologia bibliográfica exploratória e indutiva, conclui que a crescente digitalização aumenta a vulnerabilidade dos idosos em transações eletrônicas.

No mesmo diapasão da hipervulnerabilidade, Mariane Spanhol Volpato e Paulo Roberto Pegoraro Junior investigam a situação dos idosos a fraudes bancárias eletrônicas. Com a imposição do uso de tecnologia por instituições financeiras, idosos sem conhecimento

técnico adequado tornam-se alvos fáceis de golpes, em HIPERVULNERABILIDADE DO IDOSO EM FRAUDES BANCÁRIAS ELETRÔNICAS. O estudo destaca a necessidade de dupla proteção para esta classe de vulneráveis, conforme o CDC e o Estatuto do Idoso.

No texto intitulado A PUBLICIDADE E FUNÇÃO SOLIDÁRIA NA PÓS-MODERNIDADE - DESAFIOS À LUZ DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR, os autores Otávio Fernando De Vasconcelos, Douglas da Silva Garcia e Victória Cássia Mozaner, examinam a interseção entre publicidade, função solidária e o Código de Defesa do Consumidor (CDC) na era pós-moderna, destacando desafios e oportunidades emergentes. Na pós-modernidade, com a proliferação de estímulos visuais e mensagens persuasivas, a publicidade não só impulsiona o consumo, mas também molda percepções, emoções e comportamentos subconscientes dos consumidores. Os autores investigam como as empresas podem usar a publicidade para cumprir sua função solidária, contribuindo para o bem-estar da sociedade e atendendo às regulamentações do CDC.

Em A RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA DOS INFLUENCERS NA SUA PARTICIPAÇÃO EM PUBLICIDADES ILÍCITAS, Maurício Moreira Caetano argumenta que influencers devem ser civilmente responsabilizados de forma objetiva por participarem de campanhas publicitárias ilícitas. A pesquisa demonstra a insuficiente fiscalização e regulamentação dessas campanhas, destacando a necessidade de aplicação da responsabilidade objetiva para aumentar a eficácia do artigo 37 do Código de Defesa do Consumidor.

Da mesma forma, Elida De Cássia Mamede Da Costa e Maynara Cida Melo Diniz, em A RESPONSABILIDADE CIVIL POR DANO PELO DESVIO PRODUTIVO E O SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA, analisam a jurisprudência do STJ sobre a teoria do desvio produtivo. O estudo revela que os tribunais reconhecem a perda de tempo útil como um dano indenizável, destacando a importância dessa teoria nas relações de consumo.

Por sua vez, Giowana Parra Gimenes da Cunha e Galdino Luiz Ramos Junior em AS REDES CONTRATUAIS E A RESPONSABILIDADE CIVIL PERANTE O CONSUMIDOR, por examinam a responsabilização civil dos fornecedores nas redes contratuais na pós-modernidade. O estudo aborda a flexibilidade das redes contratuais e a necessidade de salvaguardar os direitos do consumidor, adaptando a teoria contratual à realidade das relações de consumo.

Ainda sobre o enfoque da responsabilidade, o paper ANÁLISE ECONÔMICA DA RESPONSABILIDADE CONSUMERISTA NA SOCIEDADE INFORMACIONAL, escrito

por Feliciano Alcides Dias, Priscila Zeni De Sa e Ubirajara Martins Flores, aplica a Law and Economics para avaliar a eficácia do CDC na sociedade informacional. A pesquisa discute a globalização do consumo e a responsabilidade dos fornecedores, propondo alternativas para evitar externalidades negativas e reduzir custos de transação.

O trabalho CONSUMO COLABORATIVO E A FUNÇÃO SOCIAL E SOLIDÁRIA DA EMPRESA: UMA ANÁLISE JURÍDICA ACERCA DA APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR EM ÁREAS COMUNS DE CONDOMÍNIOS, grafado por Fabiana Cortez Rodolpho, Luiz Otávio Benedito e Daniela Ramos Marinho Gomes, analisa o consumo colaborativo e sua aplicabilidade no CDC. O estudo investiga a função social das empresas em áreas comuns de condomínios, propondo uma abordagem abrangente para garantir a função social e solidária do consumo colaborativo.

O próprio volume de trabalhos apresentados demonstra a importância da Responsabilidade nas Relações de Consumo e de sua articulação com o Direito e a Globalização, bem como da relevância da pesquisa e do estudo sobre estratégias de enfrentamento das desigualdades e das vulnerabilidades dos consumidores. As temáticas apresentadas são fundamentais para consolidação do paradigma do Estado democrático de direito, no sentido de conciliar as tensões entre os direitos do consumidor, as vulnerabilidades econômicas e as aceleradas modificações da sociedade contemporânea no mundo globalizado.

Agradecemos a todos os pesquisadores da presente obra pela sua inestimável colaboração e desejamos a todos ótima e proveitosa leitura!

Cildo Giolo Junior

Edith Maria Barbosa Ramos

Joana Stelzer

**RESPONSABILIDADE CIVIL NO TRANSPORTE POR APLICATIVOS:  
REFLEXÕES JURÍDICAS SOBRE A PROTEÇÃO DOS DIREITOS DOS  
CONSUMIDORES USUÁRIOS**

**CIVIL LIABILITY IN TRANSPORTATION BY APPLICATIONS: LEGAL  
REFLECTIONS ON THE PROTECTION OF THE RIGHTS OF CONSUMER USERS**

**Alexsandro José Rabelo França <sup>1</sup>**

**Eudes Vitor Bezerra <sup>2</sup>**

**Diogo Vieira Pereira <sup>3</sup>**

**Resumo**

Este estudo analisa a forma como as empresas de aplicativos lidam com incidentes prejudiciais aos passageiros, considerando o aumento dessas ocorrências e suas implicações legais. A pesquisa investiga a responsabilidade civil das empresas, examinando a regulamentação dos serviços de transporte de passageiros, as disposições do Código Civil e Código de Defesa do Consumidor brasileiros sobre transporte e a responsabilidade civil do transportador por danos. A ascensão dos aplicativos de transporte, como Uber, Cabify e 99, transformou a mobilidade urbana, oferecendo uma alternativa prática aos meios de transporte convencionais. No entanto, surgem questionamentos sobre a responsabilidade civil das empresas diante de acidentes, danos materiais ou lesões durante as viagens intermediadas pela plataforma digital. É crucial compreender como essas empresas lidam com a responsabilidade civil em tais situações, bem como o papel das regulamentações governamentais na proteção dos passageiros e motoristas. Como método de pesquisa, o estudo adotou uma abordagem de revisão de literatura, consultando diversas fontes acadêmicas e legais para analisar normas e jurisprudências pertinentes. A pesquisa é relevante dada à rápida expansão dos serviços de transporte por aplicativos que pode comprometer a qualidade do serviço e a proteção dos direitos dos passageiros. O principal objetivo é esclarecer a responsabilidade por danos aos consumidores e os mecanismos de reparação disponíveis, dividindo-se em capítulos que abordam a regulamentação do transporte de passageiros, as disposições legais sobre transporte e a responsabilidade civil do transportador.

---

<sup>1</sup> Mestrando em Direito e Instituições do Sistema de Justiça pela Universidade Federal do Maranhão. Especialista em Direito Constitucional pela Faculdade Intervale. Advogado e Pesquisador do NEDC/UFMA. E-mail: alexjrf@gmail.com. Lattes: <https://lattes.cnpq.br/7269786875412772>

<sup>2</sup> Prof. Visitante PPGDIR/UFMA. Pós-Doutor em Direito (UFMA 2024 - UFSC 2017). Doutor em Direito (PUC/SP 2016). Mestre em Direito (PUC/SP 2012). Coordenador Acadêmico IDEA São Luís. Advogado. Escritor. Palestrante. eudesvitor@uol.com.br

<sup>3</sup> Professor e Advogado. Mestrando em Direito pela UFMA e Mestre em Biodinâmica do Movimento Humano pela UFMA. Pós-graduado em Direito Material e Processual Penal, Advocacia Empresarial e Tributária pela EBRADI.



**Palavras-chave:** Responsabilidade civil, Transporte por aplicativo, Regulamentação, Dano, Relação de consumo

**Abstract/Resumen/Résumé**

This study examines how app-based companies deal with incidents harmful to passengers, considering the increase in such occurrences and their legal implications. The research investigates the companies' civil liability, examining the regulation of passenger transportation services, provisions of the Brazilian Civil Code and Consumer Protection Code regarding transportation, and the transporter's civil liability for damages. The rise of transportation apps, such as Uber, Cabify, and 99, has transformed urban mobility, offering a practical alternative to conventional means of transportation. However, questions arise about the companies' civil liability in accidents, property damage, or injuries during trips mediated by the digital platform. It is crucial to understand how these companies handle civil liability in such situations, as well as the role of government regulations in protecting passengers and drivers. As a research method, the study adopted a literature review approach, consulting various academic and legal sources to analyze relevant norms and jurisprudence. The research is relevant given the rapid expansion of app-based transportation services, which may compromise service quality and passenger rights protection. The main objective is to clarify liability for consumer damages and available redress mechanisms, divided into chapters addressing the regulation of passenger transportation, legal provisions on transportation, and transporter's civil liability.

**Keywords/Palabras-claves/Mots-clés:** Civil liability, Transport by application, Regulation, Damage, Consumer relationship

## 1. INTRODUÇÃO

O advento dos aplicativos de transporte, como Uber, Cabify, 99 e InDrive, revolucionou a forma como nos deslocamos nas cidades, oferecendo uma alternativa conveniente e acessível aos tradicionais meios de transporte. Essas plataformas têm sido amplamente adotadas por sua praticidade e eficiência, proporcionando aos usuários uma experiência de viagem personalizada e adaptável às necessidades individuais.

No entanto, junto com os benefícios trazidos por esses serviços, surgem também questões relacionadas à responsabilidade civil das empresas que os oferecem. O contrato entre o passageiro e o motorista, intermediado pela plataforma digital, levanta questões sobre quem é responsável em casos de acidentes, danos materiais ou lesões pessoais durante uma viagem.

A legislação e a regulamentação desses serviços têm sido temas de debate, dada a sua natureza inovadora e as lacunas existentes nas leis existentes. A falta de previsão sobre como esses serviços se desenvolveriam dificulta a adaptação das leis e regulamentos para lidar adequadamente com as questões de responsabilidade civil envolvidas.

De forma geral, a responsabilidade civil decorre do princípio de que quem viola um dever jurídico, seja por ato lícito ou ilícito, tem a obrigação de reparar, pois todos temos um dever jurídico primário de não causar danos a outrem. Ao violar esse dever primário, assumimos um dever jurídico secundário de reparar o dano causado.

Partindo desse pressuposto, é fundamental compreender como as empresas de aplicativos de transporte lidam com a responsabilidade civil em casos de acidentes ou incidentes durante as viagens, bem como o papel dos governos na regulamentação desses serviços para garantir a segurança e proteção tanto dos passageiros quanto dos motoristas.

Nesta toada, o presente trabalho tem como objetivo avaliar como as empresas de aplicativos lidam com as ocorrências de danos aos passageiros, considerando o crescente número dessas ocorrências e suas implicações no campo da responsabilidade civil.

A pesquisa visa compreender a responsabilidade dessas empresas, por meio do estudo da regulamentação dos serviços de transporte de passageiros, dos serviços de transporte no código civil e da responsabilidade civil do transportador em relação aos danos.

A metodologia de pesquisa utilizada foi uma revisão de literatura, consultando livros, dissertações e artigos científicos em bases de dados, além de pesquisa documental, observando tanto a norma quanto a jurisprudência aplicável a esses casos.

A pesquisa é relevante devido ao rápido crescimento do transporte por aplicativos, dificultando a prestação qualificada de serviços, o que pode gerar distorções na proteção aos

direitos dos passageiros. O problema a ser esclarecido é a responsabilidade em eventuais danos causados aos consumidores que utilizam esses serviços, e como será feita essa reparação.

Para isso, o primeiro capítulo abordará a regulamentação dos serviços de transporte de passageiros, o segundo capítulo tratará dos serviços de transporte no código civil, o terceiro e último capítulo buscará compreender a responsabilidade civil do transportador.

## **2. NOVA LEGISLAÇÃO FEDERAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVOS**

Em um mercado cada vez mais competitivo, no qual as empresas que prestam serviços de transporte enfrentam não somente a concorrência de empresas do mesmo ramo, mas a frota particular de cada cidadão, é de suma importância a prestação de um serviço diferenciado, que atraia o cliente, faça com que ele deixe seu veículo em casa e utilize o transporte por aplicativos (Hurst, 2019).

Entretanto, os estudos sugerem que o papel dos serviços via aplicativo, de modo geral, será cada vez mais proeminente no que tange à vida social e econômica, podendo auxiliar nos principais desafios sociais do século XXI, sendo realizados de forma cada vez mais eficaz e sustentável, podendo ser avaliados dentro do contexto de inovação em serviços (Miles, 2016).

No entanto, como também promovem pequenas revoluções em cada setor que participam, esses softwares enfrentam resistência de determinados segmentos, atingidos diretamente pelas suas atividades. Em posição contrária à atividade de aplicativos de transporte, por exemplo, a Associação das Empresas de Táxi do Município de São Paulo e a Associação de Assistência ao Motorista de Táxi do Brasil argumentaram que a Uber opera sem regulamentação, oferecendo “serviço ilegal” e que aplicativos de transporte promovem serviço clandestino que incorrem no “exercício ilegal da profissão de taxista”, uma vez que os motoristas do aplicativo não têm autorização para exercer essa atividade (Zanatta; De Paula; Kira, 2015, p. 5).

Nesse contexto, a regulação estatal dos serviços de aplicativos não é justificada por um motivo isolado, apoiando-se em uma série de razões, de ordem técnica e política. Ademais, a integração dos serviços aumenta a acessibilidade dos indivíduos aos bens e às oportunidades que a vida na cidade oferece (Miles, 2016).

Dessa forma, diante de cenário de conflitos sociais e normativos, era necessário regulamentar tais serviços e alinhá-los aos serviços similares que já estavam em atividade. Atualmente, os aplicativos de transporte de passageiros estão devidamente fundamentados no

direito brasileiro como serviços privados de transporte individual de passageiros, conforme previsto na Lei nº 12.587/2012, denominada Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), legislação inclusive mais atualizada que o Código de Trânsito (Brasil, 2012).

No entanto, o universo de aplicativos de transporte ainda prescindia de maior regulação. Ainda que houvesse evolução normativa para adequar a legislação pátria às mudanças tecnológicas, uma lacuna na lei surgia devido à falta de especificidade da PNMU, que não abordava adequadamente a economia compartilhada nem o transporte individual de passageiros.

Em resposta à popularização desses aplicativos, foi promulgada a Lei 13.640/2018, que regulamenta serviços como Uber, Cabify, InDrive e 99 promovendo alterações na PNMU. Essa lei, publicada sem vetos, concede aos municípios a competência exclusiva para regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte oferecidos por essas plataformas.

O artigo 4º da PNMU foi alterado pela Lei nº 13.640/2018 exatamente para comportar o serviço de transporte de passageiros via aplicativo, em resposta à grande demanda. Denominado de “transporte remunerado privado individual de passageiros” no inciso X do artigo supracitado, esse serviço é oficialmente caracterizado como, *in verbis*:

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 (Brasil, 2012).

Com a implementação da nova legislação, os municípios e o Distrito Federal tornam-se responsáveis pela regulamentação e fiscalização dos serviços de transporte, comportando tanto a cobrança dos tributos municipais como a exigência de que os motoristas contratem o seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), além da inscrição no Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) (Brasil, 2018).

A Lei nº 13.640/2018 também estabelece requisitos para os motoristas de aplicativos, que incluem possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior com a indicação de atividade remunerada, dirigir veículos que atendam aos padrões de idade e às especificações estipuladas pelas autoridades de trânsito e pelo governo, manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) em dia e apresentar uma certidão negativa de antecedentes criminais. Aqueles que violarem essas normas serão considerados como praticantes de transporte ilegal de passageiros (Brasil, 2018).

Ainda assim, após normativos municipais proibirem a atividade, o Supremo Tribunal Federal (STF) estabeleceu a tese de repercussão geral no Recurso Extraordinário (RE) 1054110, em que o Tribunal declarou inconstitucional a proibição ou restrição, por meio de legislação municipal, do transporte individual de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos.

O assunto também foi objeto de análise na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) 449. Sob o Tema 967, a tese apresentada pelo relator do RE, ministro Luís Roberto Barroso, e aprovada pelo Plenário foi a seguinte (Brasil, 2019):

[...] 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)

Portanto, vê-se que a proibição de aplicativos de intermediação de transporte não pode ser pautada por pressão política de certas categorias, mas sim pelo interesse dos consumidores. E, para proteger esses interesses, é importante avaliar também como estão sendo conduzidos os contratos de transporte realizados por essas empresas. Quando se contrata os serviços de uma empresa de transporte de passageiros por aplicativo, a presença da plataforma digital funciona como o elo entre o sujeito interessado em usufruir do serviço e o indivíduo que oferta esse tipo de serviço.

Partindo dessa premissa, Xavier, Alves e Santos (2020) ensinam que o aplicativo desempenha papel integral desde os estágios iniciais da contratação, quando o software conecta o prestador de serviço ao consumidor, facilitando o contato entre eles. A plataforma também apresenta os termos do contrato, facilita a conclusão do negócio com um simples clique e, frequentemente, oferece a opção de cadastrar antecipadamente um cartão de crédito para pagamento, o que reduz os custos da transação. Após a conclusão do serviço principal, tanto o prestador quanto o cliente podem avaliar um ao outro, e o resultado dessa avaliação é compartilhado na plataforma para os demais usuários.

Essa dinâmica de contratação é claramente demonstrada no funcionamento das plataformas de transporte individual privado. Para solicitar o serviço, o passageiro acessa o aplicativo, inserindo o local de partida e o destino desejado. Com base nessas informações, o aplicativo apresenta o preço da corrida e, após a confirmação do pedido pelo usuário, o software seleciona um motorista disponível para atender à solicitação, transmitindo a ele os detalhes da

rota contratada. Ao final da viagem, tanto o motorista quanto o passageiro são convidados a avaliar um ao outro (Xavier; Alves; Santos, 2020).

De acordo com Joana Campos Carvalho (2016), as transações típicas da economia compartilhada geralmente envolvem três contratos. O primeiro é entre o vendedor, proprietário ou provedor de serviços e a empresa que administra a plataforma digital. Ao aderir ao aplicativo, seja criando um anúncio ou se cadastrando como provedor de serviços, o indivíduo deve aceitar os termos propostos pela plataforma, comumente denominados "Termos de Uso".

Em segundo lugar, há um acordo entre o consumidor que utilizará o produto ou serviço e a empresa que fornece o aplicativo, no qual o primeiro também deve aceitar as condições da plataforma. O terceiro e último contrato é estabelecido diretamente entre os indivíduos envolvidos, ou seja, entre o anunciante/prestador e o comprador/usuário. É importante notar que os dois primeiros contratos têm como foco a funcionalidade de intermediação fornecida pela plataforma, enquanto apenas o terceiro contrato (entre os pares) se refere ao negócio efetivamente realizado, seja aluguel, troca, compra e venda, prestação de serviços, entre outros (Carvalho, 2016).

Para compreender as possíveis implicações de responsabilidade civil em que o passageiro é o ente prejudicado, é importante avaliar a relação existente entre o usuário final do serviço, o comprador e seus prestadores de serviço.

Portanto, é evidente que o fornecimento de serviços de transporte não se resume apenas a oferecer o serviço em si, havendo uma série de regulamentações a serem seguidas para manter a concessão, dada a importância desse serviço. No caso dos aplicativos de transporte de passageiros, é essencial o respeito às normas contidas no Código Civil e ao Código de Defesa do Consumidor, como se verá no tópico seguinte.

### **3. O TRATAMENTO DADO PELO CÓDIGO CIVIL E CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

O contrato de transporte é um documento no qual uma pessoa física ou jurídica se compromete a transportar algo de um lugar para outro. Geralmente, essa atividade envolve o transporte de mercadorias ou de passageiros. Esses contratos podem variar de acordo com o objeto do transporte, podendo incluir detalhes sobre a frequência, rota ou condições de acomodação e segurança durante o trajeto (Coelho, 2012).

Dentro do Código Civil (Lei nº 10.406/2002), o Capítulo XIV trata do transporte, abordando questões gerais, transporte de mercadorias e transporte de passageiros,

estabelecendo as diretrizes para essa atividade. De acordo com o Código Civil, o transporte de mercadorias ou pessoas pode ocorrer sob três regimes: autorização, permissão e concessão (Brasil, 2002).

O Código Civil também contém artigos específicos sobre contratos de transporte. Por exemplo, o Artigo 732 estabelece que esses contratos são aplicáveis, desde que estejam de acordo com as disposições do Código Civil e outras legislações, tratados e convenções. O Artigo 733 trata dos contratos de transporte cumulativo, nos quais mais de um transportador se compromete a realizar o transporte de um mesmo objeto ou pessoa em diferentes trechos, sendo cada transportador responsável pelos danos ocorridos em seu percurso (Brasil, 2002).

Os contratos assumem diversas formas e naturezas, dependendo dos objetos e relações que regem, como contratos empresariais, administrativos, trabalhistas, de compra e venda, entre outros. No caso dos contratos de transporte, são utilizados como instrumento jurídico para estabelecer a obrigação de transporte mediante uma contraprestação (Coelho, 2012).

De acordo com o artigo 730 do Código Civil, o contrato de transporte envolve o compromisso de transportar pessoas ou bens de um lugar para outro mediante remuneração. Esse contrato pode ser estabelecido por via terrestre, aquática, ferroviária ou aérea. No caso do transporte de pessoas, o transportador assume o compromisso de levar o passageiro a um destino predefinido, seguindo um itinerário também previamente acordado. O deslocamento do passageiro é, portanto, o objeto desse contrato (Diniz, 2016, p. 501).

É importante ressaltar que o contrato de transporte de passageiros é um dos mais comuns no cotidiano da maioria das pessoas. Isso se deve ao fato de que, nesse tipo de transporte, até mesmo bilhetes e passagens podem ter valor contratual. Um exemplo comum é o bilhete de transporte público urbano. Conforme estabelecido no Código Civil, fica evidente a aplicação desse tipo de documento, seja ele nominal ou ao portador:

Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstando-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço (Brasil, 2002).

No entanto, é importante destacar que o Código Civil não esgota esse assunto. Pelo contrário, a Lei nº 8.078/1990, denominada Código de Defesa do Consumidor (CDC), fornece outras diretrizes sobre o transporte de pessoas.

Três conceitos são essenciais quando analisando a responsabilidade do transportador pelo CDC: consumidor, fornecer e serviço. O conceito de consumidor está na própria legislação do CDC, no Art. 2º, caput: “consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”. Além desse conceito estrito, o parágrafo único do

mesmo artigo traz o conceito de consumidor por equiparação: “a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo”. Por extensão, são também consumidores todas as vítimas do dano causado pelo fato do produto e do serviço, conforme os arts. 17 e 29 do CDC (Brasil, 1990).

A definição de fornecedor também está definida no CDC, no caput de seu artigo 3º:

Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços. (Brasil, 1990)

A definição de serviço, por sua vez, está no artigo seguinte do CDC:

Art. 3º, § 2º Serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

Resta claro que o usuário do aplicativo, ao utilizar o serviço de transporte de passageiros, o utiliza como destinatário final, se enquadrando, portanto, na definição de consumidor. Além disso, levando em consideração que os aplicativos de transporte fornecem serviços de maneira profissional, não ocasional e com o objetivo claro de obter lucro, geralmente cobrando uma porcentagem do valor pago pelo cliente, também não parece haver dúvidas de que eles se enquadram na categoria de fornecedores, restando configurada a relação de consumo (Xavier; Alves; Santos, 2020).

É nesse ponto que se firma o entendimento do tipo de responsabilidade do fornecedor de serviços, enquadrando nesse rol os aplicativos de transporte. No CDC, o fornecedor de produtos ou serviços possui responsabilidade objetiva (arts. 12 e 14), ou seja, deve responder por prejuízos causados a terceiros independentemente da existência de culpa. Assim, em caso de reparação de dano, cabe ao consumidor demonstrar o defeito do produto ou serviço, o prejuízo sofrido e o nexo de causalidade entre eles (Brasil, 1990).

Uma vez configurada essa relação, a lógica da cadeia de consumo, presente nos artigos 7º, parágrafo único, e 25, §1º, do CDC também se mostra pertinente para a aplicação nesses casos. O CDC, com base nesses dispositivos, estabelece a solidariedade de toda a cadeia de fornecedores de serviços pela reparação dos danos causados aos consumidores, compreendendo as empresas em que é realizada a contratação de serviços (Brasil, 1990).

Dessa forma, as atividades desenvolvidas pelas empresas de aplicativos de transporte se enquadram perfeitamente na cadeia de consumo realizada pelo passageiro e consumidor, conforme entendimento também do Superior Tribunal de Justiça (STJ), conforme várias decisões do Tribunal nesse sentido, como no Agravo Interno nos EDcl no AREsp nº 1243517/DF, de 26/06/2018, em que o relator, o Min. Marco Aurélio Bellizze, determina: "O



entendimento desta Corte Superior é de que os integrantes da cadeia de consumo respondem solidariamente pelos danos causados ao consumidor".

Carvalho (2016) destaca que, embora o fenômeno do consumo compartilhado possa parecer desafiador, do ponto de vista jurídico, ele se baseia em contratos tradicionais, diferenciando-se apenas pelo fato de que essa relação é mediada por uma plataforma organizada em um aplicativo de celular ou pela Internet.

Partindo desse raciocínio, os usuários de aplicativos de transporte enfrentam perigos da mesma ordem dos demais usuários de serviços de transporte, principalmente aqueles relacionados a acidentes de trânsito e a assaltos, roubos e furtos. Adicionalmente, a pandemia do Covid-19 trouxe novos elementos de risco, como a possibilidade de contágio pelo vírus e a necessidade de procedimentos de proteção em um ambiente com circulação de pessoas (Greggo, 2022).

Nesse sentido, é importante definir como se comporta a responsabilidade civil no ordenamento jurídico pátrio na ocorrência de evento danoso ao passageiro quando utilizando o serviço de transporte via aplicativo.

#### **4. A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR**

Embora a responsabilidade do transportador apresente três vertentes, pois os danos podem ocorrer a terceiros, aos funcionários e aos passageiros, neste trabalho, o seguinte estudo será focado na responsabilidade em relação a estes últimos.

Segundo Diniz (2012), uma vez tratar-se nesse caso de risco contratual eventual acidente, ainda que por força maior ou caso fortuito, utiliza-se a teoria do risco e, logo, a responsabilidade da transportadora, em regra geral, é objetiva. Desta forma, no caso das empresas que trabalham com o transporte de pessoas ou coisas, a responsabilidade civil é objetiva.

Com efeito, esclarece Fábio Ulhoa Coelho (2012, p. 516):

Quando o motorista desobediente às leis de trânsito é obrigado a indenizar os danos do acidente que provocou, sua responsabilidade é subjetiva. Se imprimiu velocidade ao veículo superior à permitida no local, ultrapassou o semáforo fechado, negou preferência, se descumpriu, enfim, o Código de Trânsito Brasileiro, ele não agiu como deveria ter agido; incorreu em ilícito. Desta sua falta surge a obrigação de ressarcir os prejuízos sofridos pelas vítimas do acidente.

A responsabilidade civil, tal como se conhece atualmente, apresenta a ideia de reparação por um dano sofrido, cuja finalidade é fazer com que o prejudicado volte ao estado

anterior, sendo que, caso não haja a possibilidade de reparação, este seja indenizado de maneira proporcional ao injusto causado (Chanan, 2018).

Segundo Begalli (2016), apesar de serem diferentes, inexistente responsabilidade sem a respectiva obrigação, concluindo o referido jurista que para verificar quem é o responsável teremos que identificar aquele a quem a lei imputou a obrigação, porque ninguém poderá ser responsabilizado por nada sem ter violado dever jurídico preexistente.

Nesta seara, interessa colacionar os ensinamentos de Diniz (2012, p. 34):

(...) poder-se-á definir a responsabilidade civil como a aplicação de medidas que obriguem alguém a reparar dano moral ou patrimonial causado a terceiros em razão de ato do próprio imputado, de pessoa por quem ele responde, ou de fato de coisa ou animal sob sua guarda (responsabilidade subjetiva), ou, ainda, de simples imposição legal (responsabilidade objetiva). Definição esta que guarda, em sua estrutura, a ideia de culpa quando se cogita da existência de ilícito e a do risco, ou seja, da responsabilidade sem culpa.

Na responsabilidade subjetiva, o dano resulta da ação ou omissão atribuída ao agente. O ato ilícito pode decorrer tanto de uma ação quanto de uma omissão por parte dele. Independentemente disso, sempre resulta de uma conduta, seja ela ativa ou passiva, capaz de causar dano a terceiros (Rosenvald, 2017).

A responsabilidade, como afirmam Gagliano e Pamplona Filho (2017, p. 867), é "o dever jurídico imposto a alguma pessoa, natural ou jurídica, de arcar com as consequências de uma ação ou omissão imputável que represente lesão ao direito de outrem", sendo amparada pela lei. Nesse sentido, é importante ressaltar que existem as chamadas excludentes de responsabilidade, bem como casos que podem afastar a imputabilidade.

O art. 186 do Código Civil estabelece que "aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imperícia, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito". Por sua vez, a obrigação de indenizar resultante desse ato ilícito é estipulada pelo art. 927 do mesmo código (Brasil, 2002).

Os pressupostos são cruciais e sua verificação no caso concreto é essencial para estabelecer uma conexão entre a ação realizada e seu resultado, com o objetivo de responsabilizar o agente por uma compensação ou outra forma de reparação, dependendo do tipo de responsabilidade constatada, seja subjetiva ou objetiva.

Assim sendo, o Código Civil adotou a responsabilidade subjetiva como norma geral, na qual os elementos fundamentais são culpa e dolo, devendo ser comprovados pela vítima, a menos que a lei estabeleça presunção de culpa, permitindo prova em contrário. Por exceção, quando a lei ou a decisão judicial determinarem responsabilidade independentemente da culpa,

ou quando a atividade em questão, por sua própria natureza, implicar risco ao direito de outrem, aplica-se a responsabilidade objetiva (Rosenvald, 2017).

Em suma, a responsabilidade civil possui diversas formas que variam de acordo com sua natureza. Portanto, para responsabilizar alguém subjetivamente, é necessário que haja uma conduta culposa que resulte em dano, seja ele patrimonial ou extrapatrimonial, além da existência de um vínculo causal entre a conduta negligente do ofensor e o dano sofrido pela vítima.

O dano é um pressuposto sem o qual não há responsabilidade civil, esta surge como uma reação à violação de um dever legal preexistente. Contudo, mesmo diante da violação desse dever e da presença de culpa ou dolo por parte do agente, nenhuma indenização será devida se não houver prejuízo comprovado. O dano representa o prejuízo causado por uma ação, sendo um elemento indispensável para a responsabilização. Dele se desdobra uma relação tripolarizada com indenização, qual segundo Cavalieri Filho (2019):

A causalidade (o dano é condição *sine qua non* para que exista uma indenização), quantificação (a extensão do prejuízo é o que vai mensurar o ressarcimento) e eficácia (a reparação tem o poder de alcançar a integralidade do patrimônio do responsável, privando-lhe deste no montante indenizatório).

Stolze (2021, p. 119), tratando do assunto da reparação, nos ensina:

Quando a vítima reclama a reparação pecuniária em virtude do dano moral que recai, por exemplo, em sua honra, nome profissional e família, não está definitivamente pedindo do chamado *pretio doloris*, mas apenas que se lhe propicie uma forma de atenuar, de modo razoável, as consequências do prejuízo sofrido, ao mesmo tempo em que pretende a punição do lesante.

O dano patrimonial afeta os bens que compõem o patrimônio da vítima, que é definido como o conjunto de relações jurídicas de uma pessoa que podem ser avaliadas em termos monetários. O dano material não se limita à violação de bens materiais, uma vez que a lesão aos direitos personalíssimos constitui um dano patrimonial indireto (Melo, 2021).

De acordo com Diniz (2016, p. 49), "O dano pode ser descrito como a lesão (diminuição ou destruição) que uma pessoa sofre, contra sua vontade, em qualquer bem ou interesse jurídico, seja ele patrimonial ou moral".

Com a promulgação do Código de Defesa do Consumidor, passou-se a prever não apenas a proteção patrimonial dos consumidores, mas também a moral, como está explicitamente estabelecido no artigo 6º, VI do CDC, que dispõe: "Art. 6º Os direitos básicos do consumidor incluem: VI a efetiva prevenção e reparação de danos patrimoniais e morais, individuais, coletivos e difusos" (Melo, 2021).

Por conseguinte, o dano é o elemento central da responsabilidade civil, sendo indispensável para que esta seja configurada. Ele é definido como "a lesão a um interesse jurídico protegido - seja patrimonial ou não - causado por ação ou omissão do sujeito infrator." Se o interesse afetado for de natureza patrimonial, ocorre o dano material, enquanto se for extrapatrimonial, como os direitos da personalidade, por exemplo, ocorre o dano moral (Melo, 2021).

No contexto dos aplicativos de transporte, há duas perspectivas possíveis para a avaliação de responsabilidade: a primeira sugere que eles atuam como meros intermediários, conectando indivíduos interessados no serviço de transporte aos motoristas/entregadores que oferecem o serviço, enquanto a segunda considera que a atividade principal desses aplicativos é, de fato, o transporte de pessoas (Salomão, 2020).

No entanto, na prática, os aplicativos vão além da mera intermediação, gerenciando toda a operação do negócio, estabelecendo regras para os motoristas e entregadores cadastrados e, principalmente, definindo unilateralmente os preços dos serviços. Em outras palavras, a presença do aplicativo é fundamental para a contratação do serviço pelo usuário, que provavelmente não contratariam aquele motorista sem a segurança proporcionada pelo modelo de negócio gerenciado pelo aplicativo. Isso corrobora com a segunda perspectiva e está em consonância com o disposto na Lei nº 13.640/2018 (Salomão, 2020).

Nesse contexto, é incontestável que o aplicativo, como fornecedor, será responsável pelos danos causados ao usuário, que se enquadram na categoria de falhas no serviço, inclusive de maneira objetiva. A responsabilidade do aplicativo será abrangente, incluindo danos extrapatrimoniais, danos emergentes e lucros cessantes, e pode surgir de danos à integridade física e psicológica dos usuários e envolvidos (Miragem, 2017).

Considerando que os motoristas e entregadores de aplicativos estão diretamente ligados às plataformas digitais por meio de contratos, sendo essenciais para a própria operação do negócio, parece claro que eles não podem ser considerados terceiros para efeitos de exclusão da responsabilidade (objetiva) dos aplicativos.

## **5. EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE NA REPARAÇÃO DE DANOS E APLICAÇÃO DA RESPONSABILIDADE CIVIL**

A função reparatória, frequentemente referida como ressarcitória, indenizatória ou compensatória, com base no princípio fundamental de justiça, busca corrigir o desequilíbrio causado pelo dano. Tenta-se, dessa forma, corrigir essa disparidade através da compensação

pelos danos sofridos pela vítima, permitindo que ela retorne ao estado em que se encontrava antes da ocorrência do dano. A reparação do dano, reconhecendo que toda violação aos interesses de uma pessoa resultante de um ato ilícito merece proteção, atende a uma necessidade social decorrente da responsabilidade civil.

A responsabilidade civil assume, segundo Rosenvald (2017, p. 95), multifuncionalidade, sendo:

- (1) Função reparatória: a clássica função de transferência dos danos do patrimônio do lesante ao lesado como forma de reequilíbrio patrimonial;
- (2) Função punitiva: sanção consistente na aplicação de uma pena civil ao ofensor como forma de desestímulo de comportamentos reprováveis;
- (3) Função precaucional: possui o objetivo de inibir atividades potencialmente danosas.

Cahali (2018) argumenta que a restauração da ordem jurídica violada pela ação do agente é realizada pelo magistrado, que determinará a compensação apropriada pelo dano causado. Para isso, é necessário que o juiz use seu arbítrio ao estabelecer o valor da reparação.

Apesar de o Código Civil Brasileiro estipular que o princípio geral da responsabilidade civil se baseie na ideia de culpa, de forma ampla, consagrando a teoria subjetiva (art. 927 do CC/02), o referido código também incorpora, em certos casos, a teoria objetiva, que não requer a comprovação da culpa para que surja a obrigação de indenizar.

Rosenvald (2017) esclarece que a compensação financeira em casos de danos extrapatrimoniais pode, de certa forma, amenizar a dor e também funcionar como punição ao infrator, desencorajando a repetição do ato ilícito.

Com isso, percebe-se que alguns direitos são inerentes às pessoas e são inalienáveis, como os direitos à vida, à existência, à preservação da vida e à busca pela continuidade da vida. Isso envolve criar oportunidades para que os cidadãos partam de uma posição de igualdade e tenham a capacidade de explorar plenamente seu potencial como seres humanos.

Um conceito essencial para analisar uma possível compensação é o nexo causal, a conexão que une o dano ao seu causador ou ao responsável pela atividade de risco. Dada sua importância, é o primeiro aspecto a ser considerado na determinação da obrigação de indenizar. Assim, o dano só gera a obrigação de indenizar se for possível estabelecer o nexo causal entre ele e seu causador (Rosenvald, 2017).

O nexo causal é a ligação entre a conduta do indivíduo e o dano resultante. Para que haja responsabilidade civil, o dano experimentado por alguém deve estar diretamente relacionado à ação ou omissão de outra pessoa. Pereira (2016, p. 58) define sucintamente esse conceito: " é a relação de causa e efeito entre a ação ou omissão do agente e o dano verificado".

Stolze (2021) aduz que todas as circunstâncias que atacam um dos elementos ou pressupostos gerais da responsabilidade civil, rompendo o nexo causal, devem ser compreendidas como causas excludentes de responsabilidade civil, resultando na invalidação de qualquer reivindicação por indenização. Três são as principais fontes de excludentes de responsabilidade civil que podem ser aplicadas a empresas de transporte de aplicativos: a) caso fortuito ou força maior; b) culpa exclusiva do consumidor; e c) culpa exclusiva terceiros.

Noronha (1993, p. 31) esclarece que o caso fortuito ou de força maior é o “acontecimento inevitável e independente de qualquer atividade da pessoa de cuja possível responsabilidade civil se cogita, que foi causa adequada do dano verificado”. Com efeito, a ocorrência de caso fortuito ou de força maior afasta a responsabilidade civil, pelo menos em regra (art. 393, caput, do Código Civil).

Como defende Venosa (2006, p. 474), “não existe dever de indenizar quando a falha de conduta decorre de caso fortuito ou força maior”. O art. 734 do Código Civil também reforça a não responsabilidade em caso de motivo de força maior: “O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”.

Se a culpa é exclusiva do passageiro, o transportador fica isento de qualquer obrigação de indenização decorrente de responsabilidade civil. Isso ocorre porque o próprio passageiro é quem causa o evento, não o transportador. Ou seja, o passageiro deve obedecer às normas estabelecidas pelo transportador e, se contribuir para o evento trágico, a compensação será determinada de acordo com a gravidade de sua culpa, levando em consideração também a culpa do autor do dano (Stolze, 2021).

A culpa exclusiva de terceiro, por não haver responsabilidade civil se o evento ocorreu por culpa exclusiva de terceira pessoa alheia à relação jurídica originária, também afasta a responsabilidade civil, ainda que não seja de forma absoluta.

Há elementos que podem responsabilizar o transportador, pois o art. 735 do Código Civil é claro ao afirmar que “a responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva” (Brasil, 2012).

Portanto, o transportador não pode ser eximido de responsabilidade apenas pela prova da falta de culpa. É sua responsabilidade demonstrar que o evento ocorreu devido a caso fortuito, força maior, culpa exclusiva da vítima ou por fato exclusivo de terceiro, devidamente comprovado (Stolze, 2021).

É importante ressaltar também que, embora o CDC reconheça a culpa de terceiros como uma exceção à responsabilidade, o aplicativo não poderia alegar culpa exclusiva do motorista ou entregador para se eximir de sua responsabilidade. Isso porque, para efeitos de exclusão de responsabilidade do fornecedor, apenas aqueles que não fazem parte da cadeia de fornecimento são considerados terceiros.

Portanto, se o serviço defeituoso resultar da conduta de um agente econômico que esteja diretamente ligado ao fornecedor por contrato ou, ainda, indiretamente, associando-se a outro parceiro de negócios para viabilizar a atividade econômica do fornecedor, não há justificativa para excluir a responsabilidade (Miragem, 2017).

As decisões judiciais que responsabilizam ou isentam as empresas de transporte por eventos danosos são essenciais para compreender os parâmetros pacificados na justiça brasileira. Vários são os exemplos que indicam o caminho a ser seguido na interpretação dos normativos apresentados nos tópicos anteriores.

Em virtude do contrato de transporte, as empresas que operam por aplicativos para transporte de passageiros têm a obrigação de tomar todas as medidas necessárias para garantir o embarque e desembarque seguro dos passageiros, levando-os intactos ao seu destino, não sendo possível eximir a transportadora da responsabilidade pelos danos causados à vítima.

Com base nesse entendimento, a 15ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo confirmou a condenação da Uber pela morte de um passageiro em um acidente de trânsito durante uma corrida solicitada pelo aplicativo. Os irmãos da vítima ingressaram com a ação buscando indenização por danos morais e materiais (Estado, 2021).

A Uber argumentou sua falta de legitimidade passiva para figurar no polo da ação e alegou que o acidente não foi causado pelo motorista credenciado, mas sim por um terceiro. No entanto, o relator, desembargador Vicentini Barroso, rejeitou esses argumentos, sob a alegação que a responsabilidade da Uber só poderia ser afastada em caso de força maior, o que não se aplicou ao caso em questão (Estado, 2021):

"O fato de outro veículo ter colidido com o veículo credenciado à ré não se caracteriza como um caso fortuito ou força maior, pois é uma ocorrência comum no trânsito e no exercício da atividade de transporte, estando a empresa transportadora sujeita às suas consequências, mesmo que não tenha contribuído para o evento, considerando que, como mencionado anteriormente, sua responsabilidade é objetiva".

Segundo o magistrado, a alegação da Uber de que o acidente foi causado por terceiros não é suficiente para eximir sua responsabilidade, conforme estabelecido pelo artigo 735 do Código Civil: "Nessas circunstâncias, é evidente que não há qualquer excludente de

responsabilidade, não havendo elemento capaz de romper o nexo causal entre a atividade explorada pela ré e o dano ocorrido” (Estado, 2021).

Outro caso de possível responsabilidade da empresa de aplicativo envolveu um incidente de roubo cometido pelo passageiro. O criminoso, usando artifícios, solicitou uma corrida e surpreendeu o motorista, anunciando o assalto.

O Superior Tribunal de Justiça (STJ) analisou a responsabilidade civil do aplicativo de transporte Uber nesse caso, no julgamento do REsp. 2.018.788/RS. No centro dessa discussão, ressaltou-se a primazia da autonomia e independência do motorista, assim como a ausência de obrigação por parte da empresa de fiscalizar o comportamento dos passageiros (Brasil, 2023a).

No referido REsp. 2.018.788, o STJ examinou a responsabilidade da Uber em relação a um assalto ocorrido durante uma corrida. O tribunal decidiu que o aplicativo não pode ser responsabilizado pelos danos ao motorista, pois não há uma ligação direta entre a conduta da empresa e o evento danoso.

Um dos pilares dessa decisão é a liberdade de escolha e independência do motorista em relação ao aplicativo. O condutor que utiliza a plataforma tem o direito de aceitar ou recusar viagens e pode cancelar uma corrida se sentir que sua segurança está ameaçada. Essa autonomia implica na responsabilidade individual do motorista pelos riscos inerentes à sua atividade (Brasil, 2023a).

Outro ponto enfatizado pelo STJ é a falta de obrigação do aplicativo de controlar o comportamento dos passageiros. A empresa não pode ser responsabilizada por ações criminosas de terceiros, pois não é sua responsabilidade monitorar cada passageiro. A imprevisibilidade e falta de controle sobre tais eventos tornam inviável exigir do aplicativo a garantia da segurança absoluta dos motoristas (Brasil, 2023a).

O entendimento do STJ ressalta que para atribuir responsabilidade civil ao aplicativo, é necessário comprovar uma relação direta entre a conduta da empresa e o dano causado. No caso em análise, a Uber atua como intermediária entre motoristas e passageiros, não havendo uma ligação direta entre sua atividade e o assalto ocorrido.

No contexto do direito do consumidor, mas em uma ação movida pelo usuário contra a plataforma, a decisão monocrática do Ministro Marco Aurélio Bellizze no REsp 2.063.065 reconheceu o dever do Uber de reparar o dano decorrente do esquecimento de um celular no veículo.

Com a aplicação dos artigos 14 do CDC (Código de Defesa do Consumidor) e 734 do Código Civil, o relator endossou o raciocínio do TJ-PR na avaliação do caso, invocando a Súmula nº 7 do STJ:



[...] a responsabilidade da ré prescinde de discussão sobre a culpa, admitindo, contudo, o rompimento do nexo de causalidade pela culpa exclusiva da vítima. Embora demonstrado que a autora esqueceu o celular no veículo, há evidente nexo causal entre o prejuízo obtido e a conduta da ré, o que inviabiliza atribuir à vítima culpa exclusiva pelo evento danoso. É incontroverso que o motorista do aplicativo encontrou o celular da autora no veículo, comprometeu-se a voltar e devolvê-lo, mas não retornou e desligou o aparelho para que não fosse devolvido. Ainda, comprovada as tentativas da autora de recuperar o aparelho telefônico, inclusive junto à ré, que não conseguiu resolver a questão (Brasil, 2023b).

Com base nas decisões acima, é perceptível como as questões pertinentes à responsabilidade civil das empresas de transporte de passageiros por meio de aplicativo são complexas e precisam de decisões paradigmáticas para demonstrar o entendimento correto da aplicação da norma.

## **6. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Este artigo teve como finalidade facilitar a compreensão do tema, contribuindo para o estudo das situações em que o fato ou a conduta que resulta em dano pode ser uma ação ou omissão, lícita ou ilícita, realizada pelo autor do prejuízo, por terceiros, ou por animais ou objetos inanimados vinculados juridicamente àquele que sofre o dano.

O principal ponto para resposta à problemática da pesquisa surge da teoria da responsabilidade, que foi concebida em decorrência da doutrina e sistematizou o Código Civil, estabelecendo o princípio geral da responsabilidade civil ao afirmar que o dano, independentemente da culpa, é suficiente para a reparação.

O conceito de responsabilidade é crucial para esse entendimento, pois determina o dever jurídico de alguém reparar os danos causados por sua conduta, diante do ordenamento jurídico, pela violação dos direitos de outrem, desdobrando-se em três vertentes independentes: responsabilidade civil, administrativa e penal. Na questão em análise, o um dos marcos normativos surge na seção 730 do Código Civil, que define o contrato de transporte como um acordo pelo qual "alguém se compromete a transportar pessoas ou mercadorias de um lugar para outro mediante pagamento". Outro importante marco normativo se encerra na configuração da relação de consumo, conforme o disposto nos artigos 2º e 3º do CDC.

Os objetivos estabelecidos no início do trabalho foram alcançados, apesar da doutrina ser imprecisa sobre a caracterização dos pressupostos da responsabilidade civil, que exige alguns elementos essenciais para existir. Assim, pode-se afirmar que ela ocorre quando há um

fato, ação comissiva ou omissiva, que causa um dano ou prejuízo a alguém, existindo nexo de causalidade entre o fato e o dano.

A conclusão deste estudo destaca a importância crítica de compreender a responsabilidade civil das empresas de aplicativos de transporte diante do crescente número de ocorrências que causam danos aos passageiros. Os aplicativos de transporte trouxeram mudanças significativas à mobilidade urbana, oferecendo uma alternativa viável aos meios de transporte tradicionais. No entanto, a falta de clareza sobre a responsabilidade das empresas em casos de acidentes ou incidentes durante as viagens é significativamente preocupante.

A análise da regulamentação dos serviços de transporte de passageiros e da responsabilidade civil do transportador em relação aos danos revela lacunas legais e desafios significativos na proteção dos direitos dos passageiros. É fundamental que as empresas de aplicativos desenvolvam políticas e procedimentos claros para lidar com essas questões e garantir a segurança e proteção dos usuários.

Além disso, o papel do poder público na regulamentação desses serviços é crucial para garantir padrões de segurança e qualidade adequados. A legislação deve acompanhar o ritmo das inovações tecnológicas e as mudanças no cenário dos serviços de transporte para garantir que os interesses dos passageiros e dos motoristas sejam protegidos de forma adequada.

É mandatória a necessidade de diálogo contínuo entre empresas de aplicativos, autoridades reguladoras e consumidores para abordar os desafios e garantir que os serviços de transporte por aplicativos continuem a oferecer uma opção segura, acessível e conveniente para os usuários, ao mesmo tempo em que protegem seus direitos e segurança.

## **7. REFERÊNCIAS**

**BEGALLI, P. A. Responsabilidade civil dos pais por atos dos filhos menores: de acordo com o novo Código Civil.** Rio de Janeiro: Forense, 2016.

**BRASIL. Lei Nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.** Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 1990.

**BRASIL. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/110406compilada.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm). Acesso em: 15 dez. 2023.

**BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília. Disponível em: <http://bit.ly/2nE4WAc>. Acesso em: 10 dez. 2023.

**BRASIL. Senado Federal. Publicada sem vetos regulamentação de aplicativos de transporte.** Senado Notícias, 2018. Disponível em:

<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/03/27/publicada-sem-vetos-regulamentacao-de-aplicativos-de-transporte>. Acesso em 15 nov. 2023.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 2018788/RS**. Civil. Processual Civil. Ação Indenizatória por Danos Materiais e Morais. Responsabilidade civil da empresa gerenciadora do aplicativo (Uber). Recorrente: Samuel Moreira da Paixao. Recorrido: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Min. Moura Ribeiro, 20/06/2023. Disponível em: <https://internetlab.org.br/wp-content/uploads/2023/07/stjuber.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2024.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Recurso Especial 2063065 /PR**. Ação Indenizatória. Prestação de Serviço de Transporte. Empresa de Aplicativo. Direito Civil, Responsabilidade Civil, Indenização por Dano Material. Súmula 83 desta Corte. Recorrente: 99 Tecnologia Ltda. Recorrido: Jenifer Nunes Honorato. Relator: Min. Marco Aurélio Belizze, 03/08/2023. Disponível em: [https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?num\\_registro=202301142208](https://processo.stj.jus.br/processo/pesquisa/?num_registro=202301142208). Acesso em: 24 abr. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário 1054110/SP**. Direito Constitucional. Recurso Extraordinário. Repercussão Geral. Transporte Individual Remunerado de Passageiros por Aplicativo. Livre Iniciativa e Livre Concorrência. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator: Min. Roberto Barroso, 09/05/2019. Disponível em: <https://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>. Acesso em: 24 abr. 2024.

CAHALI, Y. S. **Dano e Indenização**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2018.

CARVALHO, Joana Campos. **A Proteção dos Consumidores na Sharing Economy**. In: ALMEIDA, Carlos Ferreira de (org). Estudos de Direito do Consumo - Homenagem a Manuel Cabeçadas Ataíde Ferreira, Lisboa: DECO, 2016, p. 294-309.

CAVALIERI FILHO, S. **Programa de Responsabilidade Civil**. 13. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

CHANAN, T. R. Unificação das responsabilidades contratual e extracontratual: tendência ou ficção? **Revista Brasileira de Direito Civil em Perspectiva**. E-ISSN: 2526-0243. Porto Alegre, v. 4, n. 2, p. 79-101. Jul/Dez. 2018.

COELHO, F. U. **Curso de direito civil, volume 2: obrigações: responsabilidade civil**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

DINIZ, M. H. **Curso de direito civil brasileiro: responsabilidade civil**. 16. ed. atual. de acordo com o novo Código Civil (Lei nº 10.406, de 10-01-2002). São Paulo: Saraiva, 2012, v. 7. p. 34.

DINIZ, M. H. **Curso de direito civil brasileiro: teoria das obrigações contratuais e extracontratuais**. 32. ed. São Paulo: Saraiva, 2016, p. 502.

ESTADO DE SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação nº 1038509-13.2019**. Responsabilidade da transportadora configurada (art. 734, caput, do Código Civil). Ausência de qualquer excludente de responsabilidade. Apelante/Apelado: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Apelado/Apelante: Marco Luiz Mormanno Gonçalves Amaro e

Marcelo Luiz Mormanno Gonçalves Amaro. Relator: Des. Vicentini Barroso, 23/11/2021. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/wp-content/uploads/2023/09/batida-uber.pdf>. Acesso em: 24 abr. 2024.

GAGLIANO, P. S.; PAMPLONA FILHO, R. **Manual de direito civil**: volume único. São Paulo: Saraiva, 2017.

GREGGO, João Pedro et al. **Percepção de motoristas de Uber sobre condições de trabalho e saúde no contexto da Covid-19**. Scielo: Saúde em Debate, 2022. Volume: 46, Número: 132. Disponível em: <https://www.scielo.org/article/sdeb/2022.v46n132/93-106/pt/>. Acesso em 23 abr. 2024.

HURST, J. W. Old and New Dimensions of Research in United States Legal History. **The American Journal of Legal History**, v. 23, n. 1, p. 1-20. 2019.

MELO, N. D. de. **Dano moral – problemática**: do cabimento fixação do quantum - 2. ed. rev., atual. e aum. - São Paulo: Atlas, 2021.

MILES, I. Service Innovation. In: Maglio PP (ed) **Manual da ciência de serviços**: pesquisa e inovações na economia de serviços. Springer, Nova Iorque, pp 511-533. 2016.

MIRAGEM, B. Novo Paradigma Tecnológico, Mercado de Consumo Digital e o Direito do Consumidor. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v. 125, 2017.

NORONHA, Fernando. **Responsabilidade Civil: uma tentativa de ressystematização**. Revista de direito civil, n.64, abr./jun/93, São Paulo: RT, 1993.

PEREIRA, C. A. G. **Usuários de serviços públicos**: usuários, consumidores e os aspectos econômicos dos serviços públicos. São Paulo: Saraiva, 2016.

ROSENVALD, N. **As Funções da Responsabilidade Civil**. 3ª ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

SALOMÃO, Deborah Alcici. A natureza jurídica do serviço da Uber e seus efeitos para o consumidor – uma comparação entre a Alemanha e o Brasil. **Revista de Direito do Consumidor**. v. 129, p. 157-174, maio/jun. 2020.

STOLZE, R. **Responsabilidade Civil**. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2021.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil**. Volume 2, 6ª ed., 2006.

XAVIER, Yanko Marcius de Alencar; ALVES, Fabrício Germano; SANTOS, Kleber Soares de Oliveira. **Economia compartilhada**: compreendendo os principais aspectos desse modelo disruptivo e os seus reflexos na relação de consumo e no mercado econômico. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 128, p. 163-203, mar.– abri., 2020. Versão on-line. 35f. Acesso em: 28 abr. 2024.

ZANATTA, Rafael A. F.; DE PAULA, Pedro do Carmo B.; KIRA, Beatriz. **Contribuições para o debate sobre regulação do aplicativo Uber no Brasil**. Brasília: Internet Lab, 2015. Disponível em: <https://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/04/Contribuicoes-ao-debate-Brasilia-Versao-final.-Aprovada.-16.06.2015.pdf>, Acesso em: 20 fev. 2024.