

A RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL DOS APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA SOB A ÉGIDE DO CÓDIGO CIVIL E DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

Rodrigo Lima da Silva ¹

Paulo Renato dos Santos Ferrony ²

SUMÁRIO: Introdução. 1 Os contratos de transporte individual particular de pessoas, regência e aplicabilidade dos diplomas civilista e consumerista. 2 O dever de segurança e a responsabilidade civil objetiva no âmbito dos contratos de transporte particular individual de passageiros. 3 A posição dos Tribunais de Justiça da região Sudeste sobre a responsabilidade civil dos aplicativos de mobilidade urbana. Conclusão. Referências.

RESUMO:

Este artigo estuda a responsabilidade civil contratual e extracontratual do transportador detentor da plataforma eletrônica de mobilidade urbana, ou seja, do transporte particular individual de passageiros, para com estes e eventuais terceiros, não analisando de forma minuciosa a relação do aplicativo com o motorista. O estudo se realizou a partir do emprego do método de abordagem dedutivo. Parte de uma visão geral sobre os contratos de transporte, analisando a responsabilidade civil do transportador, tanto pela ótica do Código Civil, quanto pelo Código de Defesa do Consumidor. Uma vez feita a abordagem teórica do tema, foi realizada pesquisa jurisprudencial com o auxílio do método monográfico ou de estudo de caso, a partir da qual foram realizados estudos jurisprudenciais de julgados dos Tribunais de Justiça da Região Sudeste, ocasião em que foram identificados sessenta e oito casos, selecionando-se apenas seis deles para análise no presente trabalho, posto que somente dezoito deles tratavam especificamente do tema em questão. A partir do estudo realizado, concluiu-se que o entendimento de alguns dos Tribunais de Justiça desta região acerca do tema em questão revela posição discricionária e temerária quanto à aplicação da responsabilidade civil com caráter objetivo e subjetivo no dever de segurança por parte da empresa.

PALAVRAS-CHAVE: Responsabilidade civil, aplicativo de mobilidade urbana, contrato eletrônico, vulnerabilidade.

RESUMEN:

Este artículo estudia la responsabilidad civil contractual y no contractual del transportista titular de la plataforma electrónica de movilidad urbana, es decir, del transporte privado individual de pasajeros, con estos y con terceros, sin analizar en detalle la relación de la aplicación con el conductor. El estudio se basó en el método de enfoque deductivo. Parte de una descripción general de los contratos de transporte, analizando la responsabilidad civil del transportista, desde la perspectiva del Código Civil, como cuanto del Código de Protección al Consumidor. Una vez realizado el enfoque teórico del tema, se realizó una investigación jurisprudencial con la ayuda del método monográfico o del estudio de caso, a partir del cual fueron analizados sentencias jurisprudenciales de los Tribunales de la Región Sudeste, ocasión en que fueron identificados sesenta y ocho casos, siendo seleccionando solo seis de ellos para el análisis en el presente trabajo, ya que solo dieciocho de ellos trataron específicamente del tema en cuestión. Del estudio, se concluyó que la comprensión de algunos de los tribunales de justicia de esta región sobre el tema en cuestión revela una posición discrecional e imprudente con respecto a la aplicación de responsabilidad civil con carácter objetivo y subjetivo en el deber de seguridad de la empresa.

¹ Acadêmico do 10º Semestre do Curso de Direito, Universidade Franciscana (UFN). E-mail: r.lima@ufn.edu.br.

² Professor orientador. Mestre em Direito: Constitucionalismo Contemporâneo e Políticas Públicas. Curso de Direito, Universidade Franciscana (UFN). E-mail: pauloferrony@gmail.com.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad civil, aplicación de movilidad urbana, contrato electrónico, vulnerabilidad.

INTRODUÇÃO:

A tecnologia difundida no cotidiano de toda humanidade, traz consigo uma necessária mutação/adequação do direito para que este, acompanhando os fatos sociais, consiga dar respostas razoáveis aos anseios de uma sociedade extremamente capitalista e egocêntrica.

No século XXI, em meio a quarta revolução tecnológica, o mundo está de fato rápido e para acompanhá-lo, cientistas e técnicos têm criado, incessantemente, novos mecanismos para facilitar aos anseios de uma sociedade pós-moderna, líquida³ e capitalista. Vivenciando uma época em que os sociólogos chamam “sociedade de risco”⁴, termo esse cunhado devido ao inerente progresso tecnológico, que transcende riscos dos quais a sociedade, como um todo, aceita em prol de vantagens e comodidades, muitas vezes ignorando estes riscos, que são intrínsecos ao processo de pós-modernização.

Conjuntamente com os riscos que são tidos por aceitáveis surgem as inovações, facilitando as rotinas diárias. Os aplicativos de mobilidade urbana, como conhecidos comumente, tornaram-se corriqueiros e cada dia mais abrangentes, fazendo parte do dia a dia de grande parte da população não só nas grandes metrópoles, como também nos pequenos núcleos urbanos, exemplo disso é a possibilidade de contratar um veículo para realizar um transporte, seja de objetos, pessoas, ou até mesmo animais, feito pela tela do celular passando apenas a localização sem sequer ser necessário saber, por exemplo, o real endereço onde se está.

Considerando essa realidade, o presente trabalho busca compreender a responsabilidade civil no âmbito dos contratos de transporte particular individual de pessoas, visando responder os seguintes questionamentos: quem são os responsáveis por este transporte? O motorista, o aplicativo, ou ambos? Como responsabilizá-los? Para tanto, será realizada uma análise legislativa, doutrinária e jurisprudencial, com ênfase para a identificação sobre o posicionamento dos Tribunais da região Sudeste do Brasil a partir de 01 de janeiro de 2017 acerca do tema. A região é pertinente para a pesquisa por ser a região que concentra nove, das

³ Sentido trazido pelo sociólogo polonês Zygmunt Bauman na obra “*Modernidade líquida*” para descrever o modelo atual de sociedade moderna, fluida porque se movimenta com facilidade, dinâmica, rápida na qual vivemos.

⁴ Segundo Ulrich Beck (2010, p.23), concomitantemente com as “forças produtivas exponencialmente crescentes no processo de modernização, são desencadeados riscos e potenciais de auto ameaça numa medida até então desconhecida.”

dez cidades que tem o maior número de carros por habitantes do Brasil, consoante matéria veiculada no site da Associação Nacional dos Detrans (AND).⁵

O método de abordagem utilizado no presente estudo será o dedutivo, pois se partirá de um conceito geral, acerca das responsabilidades nos serviços de transporte *lato sensu*, visando um estudo crítico sobre a nova modalidade de transporte individual particular de pessoas, a partir de uma análise doutrinária e jurisprudencial acerca da responsabilidade civil objetiva dos aplicativos de mobilidade urbana, para compreender de que maneira os Tribunais da Região Sudeste do país julgam os casos sobre o tema.

O presente trabalho não tem o intuito de discutir a estrita relação do motorista com o aplicativo, inobstante a discussão dessa relação gere muitos posicionamentos e tenha íntima ligação com a reparação civil, qualquer estudo neste sentido tornaria sobremaneira extenso o trabalho. Outrossim, busca o estudo demonstrar a responsabilização do aplicativo com o passageiro e com eventuais terceiros.

A presente abordagem se justifica pela profusão dos contratos eletrônicos e pelo risco inerente a qualquer modalidade de transporte. Esse risco pode ter como uma de suas causas, objeto de análise no presente estudo, o descompasso entre o crescimento dos contratos eletrônicos de mobilidade urbana e a implementação de mecanismos legais capazes de garantir a segurança e a prevenção de vícios e defeitos do serviço em questão.

A acepção da “sociedade de risco” quando confrontada com a reponsabilidade civil do transportador gestor dos aplicativos de mobilidade urbana gera, num primeiro momento, uma dicotomia, haja vista que o consumidor que contrata com o aplicativo de mobilidade para utilização de serviço de transporte busca a segurança que tal mecanismo oferece, tendo o passageiro acesso a placa do veículo, foto do motorista e outros dados que proporcionam esse sentimento. Por outro lado, apesar da transparente segurança oferecida, essa modalidade é potencialmente capaz de gerar inúmeros impactos na esfera social, e partido desse pressuposto será traçada uma linha de estudo, para estabelecer quais danos são passíveis de reparação e quem é o responsável mediato e imediato pela reparação civil de eventual evento danoso, seja ele advindo de um ato contratual ou extracontratual, para que com isso se constate, de quem é o dever de indenizar.

⁵ “[...]Cruzamento feito pelo G1 com base nos números de registros do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e nas estimativas populacionais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2013 revela que, das dez cidades com mais carro por habitante, nove estão na região Sudeste. A campeã é São Caetano do Sul. São 99 mil veículos de passeio para uma população de 156 mil – uma média de dois veículos para cada três pessoas.” Disponível em <<http://www.and.org.br/brasil-ja-tem-1-carro-a-cada-4-habitantes-diz-denatran/>> Acesso em: 27 set. 2019.

O tema abordado suscita atenção para análise da responsabilidade civil dos aplicativos de mobilidade, não apenas pelo âmbito normativo, como também suscita interesse em identificar e discutir os critérios utilizados pelos tribunais para imputar tal responsabilidade.

Diante do exposto, constata-se a relevância em estudar o tema da responsabilidade civil dos aplicativos de mobilidade urbana sobre a égide do Código de Defesa do Consumidor e do Código Civil Brasileiro. Além disso entende-se que esta proposta se encontra adequada à linha de pesquisa do Curso de Direito “Teoria Jurídica, Cidadania e Globalização” pois visa tratar da questão da reparação do dano para com partes consideradas vulneráveis perante o crescente uso de tecnologias, sendo necessária uma análise minuciosa e abrangente no que tange a responsabilidade civil daqueles que oferecem os serviços de transporte por meio virtual, pois as cláusulas contratuais estabelecidas pelos aplicativos são excessivamente onerosas, tanto ao adquirente do serviço (passageiro), quanto aquele que o presta (motorista).

1 OS CONTRATOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PARTICULAR DE PESSOAS, REGÊNCIA E APLICABILIDADE DOS DIPLOMAS CIVIL E CONSUMERISTA

Em uma época em que o tempo tem valor significativo necessária é a regulação dos mais variados meios de transporte, seja esse transporte de objetos, de pessoas ou de animais. Neste diapasão, o transporte particular individual de pessoas, por meio dos aplicativos de mobilidade urbana, ao dar seus primeiros passos para a regulamentação é tema intrínseco ao mundo pós-moderno, sendo, portanto, objeto de reflexão no presente trabalho.

Em termos gerais, o contrato de transporte possui regulamentação no Capítulo XVI, do Código Civil Brasileiro, precisamente a partir do artigo 730⁶ deste diploma, que reconhece o contrato de transporte, em seu sentido amplo, como uma modalidade contratual consensual e onerosa, servido como base para o estudo traçado a seguir.

A modalidade de transporte discutida é um serviço utilizado por grande parcela da população brasileira devido a praticidade e custo benefício proporcionados. Quanto a oferta destes serviços, temos o reflexo de uma sociedade em que o desemprego formal ostenta severidade, contribuindo para a busca de meios alternativos de renda como a possibilidade de ser motorista intermediado pela modalidade de serviço em questão.

⁶ “Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em 11 jul. 2019.

Inicialmente, é necessário conceituar o contrato que será abordado neste trabalho. Trataremos do contrato de transporte particular individual de passageiros, que segundo Martins (2016, p.56)

[...]fica fora do conceito de serviço público, encontrando previsão na Lei nº 12.587/2012, que estabeleceu a política nacional de mobilidade urbana, não se confundindo com o transporte público individual de passageiros, atividade privativa dos taxistas, nos termos do art. 2º da Lei nº 12.468/2011.

Cumpramos esclarecer que o contrato de transporte privado feito por aplicativos ou sítios de mobilidade, trata-se de modalidade na qual existe não apenas um contrato, mas sim, contratos coligados ou conexos. Existe uma relação virtual, determinada por um contrato principal, situada em um momento predecessor a tradição desta modalidade, ou seja, situada quando da contratação do serviço de transporte, e, posteriormente, dependendo de forma total da primeira, uma relação física, tradicionalmente falando, quando o motorista encontra o passageiro em seu ponto de partida, sendo que a conclusão da corrida se dá pelo pagamento, que quando efetuado no cartão, é feito diretamente a empresa de mobilidade urbana, operando a tradição do contrato de transporte individual de pessoas.

Além de ser um contrato conexo, é um contrato de adesão, ao passo que o cliente aceita seus termos para que possa se utilizar do serviço. Podendo ser enquadrado como um contrato que os economistas denominam B2C (*business to consumer*)⁷, pois é pactuado entre fornecedor/empresa e consumidor (Andrade, 2004). Sendo a figura do motorista interpretada como mero prestador do serviço pactuado.

O transporte privado na modalidade de contrato digital é algo do mundo moderno, recentíssimo, sendo que há pouco tempo no Brasil haviam movimentos que o consideravam algo ilegal.

Acerca da legalidade do referido contrato cumpre mencionar sucintamente as, ainda que extemporâneas, brilhantíssimas e exaustivas decisões proferidas pelo Tribunal Pleno do Excelso STF, na Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 449 do Distrito

⁷ Na tradução literal, da empresa para o consumidor.

Federal⁸ e no Recurso Extraordinário nº 1.054.110 de São Paulo⁹, que suplantaram quaisquer discussões sobre a constitucionalidade da modalidade de transporte em questão, reconhecendo a legalidade, bem como a necessidade de manutenção e regulamentação desta modalidade de transporte privado.

Comtemplado pela Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), que em seu art. 4º, inciso X¹⁰, com redação dada pela Lei 13.640/18 (Regulamento do Transporte Remunerado Privado Individual de Passageiros), publicada em 27 de março de 2018, passou a prever a modalidade de transporte privado individual de passageiros, que, além do reconhecimento da modalidade de transporte, previu a nova lei que competem aos municípios o dever de regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros. Situação última que gera discussões no plano jurídico, pois no âmbito do transporte privado a competência é exclusiva da União, contudo tal análise não é objeto desta pesquisa.

Não se pode deixar de citar a Lei nº 12.954/2014, denominada Marco Civil da Internet que ao abarcar o viés econômico das relações virtuais, contempla também, ainda que implicitamente, a modalidade de transporte privado individual por aplicativo, ao passo que

⁸ Ementa: DIREITO CONSTITUCIONAL, ADMINISTRATIVO E REGULATÓRIO. PROIBIÇÃO DO LIVRE EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. INCONSTITUCIONALIDADE. ESTATUTO CONSTITUCIONAL DAS LIBERDADES. PRINCÍPIOS CONSTITUCIONAIS DA LIVRE INICIATIVA E DO VALOR SOCIAL DO TRABALHO (ART. 1º, IV), DA LIBERDADE PROFISSIONAL (ART. 5º, XIII), DA LIVRE CONCORRÊNCIA (ART. 170, CAPUT), DA DEFESA DO CONSUMIDOR (ART. 170, V) E DA BUSCA PELO PLENO EMPREGO (ART. 170, VIII). IMPOSSIBILIDADE DE ESTABELECIMENTO DE RESTRIÇÕES DE ENTRADA EM MERCADOS. MEDIDA DESPROPORCIONAL. NECESSIDADE DE REVISÃO JUDICIAL. MECANISMOS DE FREIOS E CONTRAPESOS. ADPF JULGADA PROCEDENTE. 1. A Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental é cabível em face de lei municipal, adotando-se como parâmetro de controle preceito fundamental contido na Carta da República, ainda que também cabível em tese o controle à luz da Constituição Estadual perante o Tribunal de Justiça competente. [...] (ADPF 449, Relator(a): Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 08/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-190 DIVULG 30-08-2019 PUBLIC 02-09-2019).

⁹ Ementa: Direito constitucional. Recurso Extraordinário. Repercussão Geral. Transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo. livre iniciativa e livre concorrência. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. As normas que proibam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: (i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros[...] (RE 1054110, Relator(a): Min. ROBERTO BARROSO, Tribunal Pleno, julgado em 09/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO REPERCUSSÃO GERAL - MÉRITO DJe-194 DIVULG 05-09-2019 PUBLIC 06-09-2019).

¹⁰ “Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

[...] X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.” Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em 11 jul. 2019.

reconhece como insertos nesta atividade econômica princípios constitucionais como livre iniciativa, livre concorrência e defesa do consumidor, contribuindo para criação de novas formas de serviços, como este em debate.

Oportuna é a lição de Marques, A. (2016, n.p.), que reconhece a legitimação desta modalidade de transporte, pois:

[...]se por um lado o serviço de transporte individual de passageiros de utilidade pública é fortemente regulado, regulação essa que, aliás, ao longo do tempo, não tem prestigiado a qualidade do serviço, por outro lado, no que toca ao serviço de transporte individual privado de passageiros, o poder público, sempre que atuar, deverá assegurar o direito de escolha livre e informada dos consumidores e a liberdade de profissão, nos limites da legislação, além da livre concorrência, da livre empresa e da livre iniciativa.

A internet possibilitou a formalização contratual, tanto com fornecedores mediatos, quanto imediatos, importando assim conceituar o presente contrato como misto, onde a conexão contratual nasce da autonomia da vontade, diante das novas exigências e tendências econômicas do mercado.

Nesta senda, esse contrato de transporte particular individual de passageiros, é um contrato complexo, pois engloba, tanto a empresa ou plataforma onde o serviço é oferecido que, sem prejuízo do reconhecimento de maior ganho econômico finalístico, é fornecedora mediata do serviço, pois ela é o meio para a consecução do transporte, quanto a figura do motorista, que é quem presta o serviço de forma imediata, na maioria das vezes com seu carro. Além de abarcar o destinatário final do serviço, que é o passageiro a ser transportado.

Alguns doutrinadores¹¹ conceituam o contrato eletrônico, em sua generalidade, como um contrato dúplice, ou seja, há um contrato inicial, onde os contratantes, neste contexto figurando passageiro e motorista, aderem a um contrato com termos de uso editados pela plataforma, site ou aplicativo. Posteriormente, com a solicitação do transporte pelo passageiro e aceitação daquele por parte do motorista, há uma espécie de outro contrato, vinculado de forma direta ao anterior, onde as partes, também limitadas pelo contrato anterior, exprimem sua vontade final, no presente caso a de ser transportado e de receber a quantia pelo serviço, respectivamente.

Sobre as relações virtuais, Silva e Vitt (2018, p.169), *in verbis*:

A mobilidade e o dinamismo das relações de consumo virtuais são evidentes. Hoje em dia, não é mais necessário que se esteja sentado à frente de um computador

¹¹ Vide Martins, Guilherme Magalhães. *Contratos Eletrônicos de Consumo*, op. cit, p. 140.

estático, localizado na sua residência ou local de trabalho, por exemplo. Pode-se efetuar a compra de qualquer produto através dos computadores móveis, *tablets* ou mesmo dos aparelhos de telefones celulares. Basta ter acesso à internet, que a compra pode ser facilmente efetivada. Essa possibilidade confere dinamismo e mobilidade às relações de consumo virtuais, que não são identificadas nas relações tidas como tradicionais.

Apesar do dinamismo e praticidade destas relações virtuais, que transparecem um não dever de responsabilização ou uma falsa percepção de inofensividade, o contrato de transporte individual particular de passageiros trata-se de contrato de adesão, multilateral, típico, consensual e oneroso.

De outra banda, tal contrato é marcado pelas características dos contratos consumeristas, pois a vulnerabilidade está estampada, tanto a técnica, quanto a fática, pois há o desconhecimento técnico sobre o serviço consumido, bem como a existência de superioridade do fornecedor deste serviço, aqui figurando exclusivamente o aplicativo de mobilidade, no que se refere ao aspecto econômico.

De uma breve análise dos instrumentos contratuais, ou dos denominados termos de uso, de algumas das empresas mais usuais de mobilidade urbana, se extrai a patente tentativa de busca pelo afastamento de toda e qualquer responsabilidade. Por exemplo, a *Cabify*, em seu instrumento de adesão à passageiros predispõe que o usuário reconhece que a empresa não é de transporte, sendo o contrato para tal serviço firmado exclusivamente com o condutor, estando a empresa exonerada de quaisquer responsabilidades sobre a prestação daquele serviço.¹²

No mesmo sentido são as disposições trazidas pelas empresas *UBER*¹³ e *99 Taxi*¹⁴, pois expressam a recusa de qualquer garantia e uma limitação de responsabilidade, dispondo expressamente que os aplicativos não se responsabilizam pelo fato do serviço ofertado não atender às necessidades do usuário.

¹² Cabify.com - TERMOS E CONDIÇÕES DE USO – Brasil A.- TERMO DE USO E CONDIÇÕES GERAIS. 4. Limitação de responsabilidade e compensações aplicável a todas as modalidades (...) 4.4. (...) O USUÁRIO RECONHECE QUE A CABIFY NÃO É UMA EMPRESA DE TRANSPORTE E NÃO TEM QUALQUER ENVOLVIMENTO NA CONSECUÇÃO DO CONTRATO DE TRANSPORTE, FIRMADO EXCLUSIVAMENTE COM O CONDUTOR, EXIMINDO-A DE QUALQUER RESPONSABILIDADE DECORRENTE DA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PESSOAS E DE COISAS. Disponível em <https://cabify.com/brazil/terms>; acesso em: 10 out. 2019.

¹³ Legal UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. TERMOS E CONDIÇÕES, item 5 “5. RECUSA DE GARANTIA; LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE; INDENIZAÇÃO. Última atualização: 16 de março de 2017; Disponível em <https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>. Acesso em 10 ut. 2019.

¹⁴ 99app.com - Termos e condições Termos de Uso Passageiro, Item 8 “8. RECUSA DE GARANTIA; LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE; INDENIZAÇÃO. Última atualização: 02 ago. 2018; disponível em <https://99app.com/legal/termos/passageiro/>. Acesso em: 10 out. 2019.

Ponto controvertido, que vem a lume, é, como poderia o Estado, garantidor da segurança em termos consumeristas, na sociedade de risco difundida pela tecnologia, garantir nas relações virtuais que ensejam um transporte o mínimo de segurança, perante a demasiada possibilidade de um vício no serviço ou acidente de consumo no âmbito dos aplicativos de mobilidade?

Nesse sentido, mostra-se indiscutível a vulnerabilidade excessiva do consumidor, pois ao aderir ao contrato virtual, não se mostra apenas vulnerável em relação à falta de informações sobre produto e/ou serviços, mas também se mostra exposto a uma possível tentativa do fornecedor, que se julga formalmente mero intermediador da relação, de se eximir de toda e qualquer responsabilidade. Marques, C. (2002, p.55) explica a esse respeito:

Nota-se que o Código de Defesa do Consumidor não possui instrumentos que de forma suficiente preserve a vulnerabilidade elevada do consumidor na realização do comércio eletrônico, pois, mesmo tratando de forma geral os contratos de consumo, não abarcam todas as peculiaridades do comércio eletrônico.

Insta gizar a inovação legislativa trazida pelo Decreto Nº 7.962, de 15 de março de 2013, que ao regulamentar a aplicação do CDC no âmbito do comércio eletrônico, trouxe disposições para garantir a segurança e transparência nas relações de consumo virtuais, fortalecendo o reconhecimento da vulnerabilidade dos consumidores nos contratos eletrônicos.¹⁵

Convém consignar, que por se tratar de um instrumento de adesão, o contrato virtual de transporte individual particular de passageiros sofre a incidência direta do artigo 423 do Código Civil Brasileiro¹⁶, bem como do artigo 47 do Código de Defesa do Consumidor¹⁷, não podendo ser interpretado de forma a onerar o aderente.

Cumpra ainda, destacar algumas das outras disposições do Código de Defesa do Consumidor aplicáveis na presente relação. Os artigos 2º e 3º do Código de Defesa do Consumidor determinam os conceitos de consumidor, fornecedor, produtos e serviços. O artigo 14 do diploma consumerista, prevê a responsabilidade objetiva do fornecedor dos serviços,

¹⁵ Art. 1º Este Decreto regulamenta a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, para dispor sobre a contratação no comércio eletrônico, abrangendo os seguintes aspectos: I - informações claras a respeito do produto, serviço e do fornecedor; II - atendimento facilitado ao consumidor; e III - respeito ao direito de arrependimento. [...].

¹⁶ Art. 423. Quando houver no contrato de adesão cláusulas que gerem dúvida quanto à sua interpretação, será adotada a mais favorável ao aderente. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em 11 jul. 2019.

¹⁷ Art. 47. As cláusulas contratuais serão interpretadas de maneira mais favorável ao consumidor. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm>. Acesso em 11 jul. 2019.

conquanto, os artigos 23, 24 e 25 vedam qualquer tipo de exoneração de responsabilidade por parte do fornecedor, que não pode alegar desconhecimento sobre qualquer defeito do produto ou serviço.¹⁸

Além das mencionadas disposições, o artigo 51, nos incisos I a IV do Código Consumerista, veda de pleno direito as cláusulas contratuais que impossibilitem, exonerem, transfiram a terceiros ou atenuem a responsabilidade dos fornecedores por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços prestados.¹⁹

Sem restar quaisquer dúvidas de que os contratos eletrônicos são amparados pelo Código de Defesa do Consumidor, no qual entende-se que o consumidor é parte vulnerável na relação jurídica entabulada, surge no âmbito do contrato discutido a vulnerabilidade do passageiro, diante da confiança depositada na empresa intermediadora, pois esta dispõe do aplicativo de mobilidade e da autonomia para escolha do motorista que prestará o serviço, cabendo ao passageiro, diante dos ínfimos dados fornecidos perante a tela do aparelho apenas aceitar ou não o transporte com o motorista predestinado. Em relação a vulnerabilidade do consumidor, Almeida (2006, p.24)

É facilmente reconhecível que o consumidor é a parte mais fraca na relação de consumo. A começar pela própria definição de que consumidores são os que não dispõem de controle sobre os bens de produção e, por conseguinte, devem se submeter ao poder dos titulares destes.

¹⁸ Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final. Parágrafo único. Equipara-se a consumidor a coletividade de pessoas, ainda que indetermináveis, que haja intervindo nas relações de consumo. 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. Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. § 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais: I - o modo de seu fornecimento; II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam; III - a época em que foi fornecido. § 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas. [...]. Art. 23. A ignorância do fornecedor sobre os vícios de qualidade por inadequação dos produtos e serviços não o exime de responsabilidade. Art. 24. A garantia legal de adequação do produto ou serviço independe de termo expresso, vedada a exoneração contratual do fornecedor. Art. 25. É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenuem a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm>. Acesso em 11 jul. 2019.

¹⁹ Art. 51. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que: I - impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis; II - subtraíam ao consumidor a opção de reembolso da quantia já paga, nos casos previstos neste código; III - transfiram responsabilidades a terceiros; IV - estabeleçam obrigações consideradas iníquas, abusivas, que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada, ou sejam incompatíveis com a boa-fé ou a equidade (sic); Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm>. Acesso em 11 jul. 2019.

Em face desta vulnerabilidade, indubitavelmente atrelada a forma de negócio jurídico em questão, bem como pelos riscos inerentes a atividade desenvolvida, importante é conceituar e aprofundar os estudos sobre a modalidade contratual de transporte privado individual de passageiros, tendo em vista o grande número de pessoas que se utilizam de tal meio de locomoção em seu dia a dia. Por isto, a seguir, serão abordadas, com base na norma jurídica, indagações sobre a quem compete, e, de que forma deve ser estabelecido, o dever de segurança por todos os eventuais fatos ocasionados pela modalidade de serviço proposta pelos aplicativos de mobilidade urbana.

2 O DEVER DE SEGURANÇA E A RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA NO ÂMBITO DOS CONTRATOS DE TRANSPORTE PARTICULAR INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Em termos gerais, a Responsabilidade Civil é pautada na reparação de um dano causado a outrem, devendo esta reparação possibilitar que a vítima retorne ao seu estado anterior, mesmo que *prima facie* formalmente, mas, com intuito de alcançar um retorno à forma material. A reparação civil pela ótica do diploma consumerista pode surgir simplesmente pelo defeito do serviço, para além da quebra de um dever de cuidado consoante dispõe o Código Civil.²⁰ Neste sentido, a reparação é imposta mesmo que tacitamente, pelo contrato, bem como pelas normas que regem a República Federativa do Brasil.

A responsabilidade civil baseada na responsabilidade subjetiva, possui quatro pressupostos para ser reconhecida, sendo eles, a demonstração do dano, uma conduta contrária ao direito, o nexos causal entre esta conduta e o dano, e, por fim, a existência de dolo ou culpa (CAVALIERI FILHO, 2007, p.125/126).

De outra lado, como já abordado, a modalidade contratual evidenciada, trata-se de uma relação de consumo em essência, motivo pelo qual incide na presente relação jurídica a responsabilidade civil objetiva, conforme prevê o diploma consumerista²¹ e o próprio Código Civil Brasileiro²², aplicando-se a teoria do risco do empreendimento, que despreza o quarto

²⁰ Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito. (...) Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em 11 jul. 2019.

²¹ O artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor diz que o fornecedor de serviço responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores.

²² O artigo 734 do código Civil prevê implicitamente uma espécie de cláusula de incolumidade, o que remete a um dever de cuidado objetivo. Neste sentido, é o parágrafo único do artigo 927 do mesmo diploma legal que dispõe

requisito, dolo ou culpa, para que se estabeleça o dever de indenizar por parte dos fornecedores empreendedores, não sendo necessário, portanto, que o agente responsável tenha desejado o fato ou que tenha apenas violado um dever de cuidado, pois o empreendimento assume os riscos pelas eventuais falhas. Neste sentido a teoria do risco do empreendimento determina a responsabilização do fornecedor, quando verificados, o dano, onexo causal e a conduta, independentemente da comprovação de culpa do agente. (CAVALIERI FILHO, 2007, p.126).

Partindo de uma ideia pedagógica, insta salientar alguns dos princípios que norteiam os contratos virtuais, quais sendo: *princípio da identificação*, pois um contrato só será válido se os contratantes estiverem devidamente identificados, não podendo haver dúvida sobre as partes que o integram; *princípio da impossibilidade de rejeição*, segundo o qual as partes não podem alegar invalidade do contrato por ter sido celebrado virtualmente; *princípio da autenticação*, que sinaliza para o fato de que as assinaturas eletrônicas devem estar autenticadas por meio idôneo capaz de confirmar a identificação das partes; *princípio da equivalência dos contratos*, a partir do qual todo os contratos celebrados e reputados válidos possuem o mesmo reconhecimento jurídico dos demais contratos, sejam eles físicos ou digitais; *princípio da neutralidade e da perenidade das normas reguladoras*, segundo o qual as normas reguladoras das relações virtuais devem estabelecer regras de longo prazo, bem como regras neutras que não criem obstáculos para o desenvolvimento de novas tecnologias; *princípio da conservação e aplicação das normas jurídicas*, segundo o qual as normas gerais que regem a teoria geral dos contratos têm aplicação aos contratos eletrônicos. (FINKELSTEIN, 2011, p. 178/179)

Nesse sentido, sendo aplicável a teoria geral dos contratos na presente forma de instrumento ora debatida, impossível não trazer à baila o princípio da boa-fé objetiva que estabelece um padrão ético de conduta para as partes nas relações obrigacionais, apresentado características que visam a prevenção e ulterior solução de eventuais litígios.

Para explicar a incidência do princípio da boa-fé objetiva nos contratos de transporte virtuais, o Autor Guilherme Martins (2006 p. 147) traz, em sua obra denominada *Contratos Eletrônicos de Consumo*, esclarecimento ímpar acerca da responsabilidade dos intermediadores nas relações B2B (*business to business*), sendo tal entendimento perfeitamente aplicável na relação B2C (*business to consumer*), pois ao analisar algumas das disposições do projeto do Novo Código Comercial, que também traz disposições concernentes ao contrato de transporte, percebeu o Autor, que alguns dos dispositivos do projeto legislativo analisado “ chocam-se com

“Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.”

deveres anexos, instrumentais ou laterais de conduta impostos pela boa-fé objetiva em matéria de conexidade contratual, não podendo ser a compra e venda final considerada negócio alheio ao fornecedor responsável pelo site.”

Do entendimento acima mencionado, extrai-se que o intermediador, no presente caso o aplicativo, pela incidência do princípio da boa-fé objetiva, não pode alegar desconhecimento do contrato final, nem ser reconhecido como parte não integrante da relação motorista - passageiro, pois tem o dever de reconhecer sua responsabilidade conquanto seu evidente proveito econômico.

Ocorre que, conforme demonstrado no item anterior, as empresas detentoras dos aplicativos de mobilidade urbana, buscam uma isenção completa e total da responsabilidade inerente ao serviço, apenas visando a obtenção de ganhos econômicos astronômicos, pois o motorista tem a maior despesa com a prestação do serviço, devido a manutenção, combustível, impostos, etc. Enquanto a empresa, apenas precisa de uma sede, com alguns técnicos em informação para que seu empreendimento esteja concretizado e em pleno funcionamento.

Desse modo, consoante se depreende dos termos e cláusulas encontrados nos instrumentos analisados, há uma necessidade de interpretação destes instrumentos a luz do princípio da boa-fé objetiva, sobrepesando-se os princípios que norteiam qualquer atividade econômica em seu sentido amplo no Brasil, dando especial atenção a nova modalidade de serviço.

Importante gizar as disposições trazidas pelo Código Civil Brasileiro, que nos artigos 932 e 933, dispõe sobre a responsabilidade civil objetiva, interessando, no presente estudo, a reponsabilidade do comitente, conquanto as empresas de mobilidade urbana por aplicativo, apesar de transparecerem serem a parte comissionada e não a comitente, recebem a maior parte do valor líquido obtido por este transporte e detém a plataforma do serviço.²³ Outra importante disposição, está no artigo 34 do Código de Defesa do Consumidor, que revela a conhecida responsabilidade solidária do fornecedor de serviços pelos atos de seus prepostos ou representantes autônomos.²⁴

²³ Art. 932. São também responsáveis pela reparação civil: [...]; III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele; [...]. Art. 933. As pessoas indicadas nos incisos I a V do artigo antecedente, ainda que não haja culpa de sua parte, responderão pelos atos praticados pelos terceiros ali referidos. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em 11 jul. 2019 (*grifos nossos*).

²⁴ Art. 34. O fornecedor do produto ou serviço é solidariamente responsável pelos atos de seus prepostos ou representantes autônomos. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm>. Acesso em 11 jul. 2019.

Segundo a regra geral trazida a efeito no artigo 734 do Código Civil Brasileiro²⁵, o transportador tem obrigação de conduzir o passageiro até o destino pretendido, no tempo e na forma acordada, entregando-o ileso.

Sobre o contrato de transporte e seus princípios, bem como, naquilo que tange a responsabilidade objetiva advinda da atividade de transporte, Rizzardo (2018, p. 802) traz a seguinte lição:

Os princípios estendem-se em favor do passageiro a culpa do transportador é sempre presumida, competindo a ele demonstrar a ocorrência daquelas causas exoneradoras. O fato de terceiro, como a invasão da pista por outro veículo; a manobra que força a saída da estrada e a capotagem; o choque determinante de lesões; a operação de retorno, obstruindo a frente; a batida na parte traseira, projetando o carro contra outro, constituem exemplos caracterizadores da ausência de culpa do transportador, mas sem repercussão no campo da responsabilidade, relativamente a vítima que viaja no veículo acidentado.

Segundo o autor, este entendimento foi sedimentado na súmula nº 187 do STF²⁶, tendo o passageiro direito de ação direta contra o transportador nos casos de culpa de terceiro, tendo direito contra este o transportador podendo ingressar com ação regressiva (RIZZARDO, 2018, p. 802/803).

Além disso, a jurisprudência consolidada do Supremo Tribunal Federal, editou a Súmula 161²⁷, que dispõe sobre a invalidade no contrato de transporte de cláusula que exonere o transportador do dever de indenizar.

Nesse diapasão, não se pode considerar que um serviço de transporte privado de pessoas seja inofensivo, pois se estaria cometendo uma falácia. Outrossim, o fornecedor que disponibiliza o aplicativo tem o dever de garantir a qualidade e a segurança deste serviço, mesmo que existentes os riscos normais em decorrência de sua natureza e fruição.

Seguindo esse raciocínio, Khouri (2002, p.162) sustenta que o CDC rompe com a ideia de culpa, advinda da responsabilidade extracontratual, imputando ao fornecedor ou fabricante a “chamada responsabilidade objetiva ou sem culpa”, diante da dificuldade que o consumidor

²⁵ Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade. Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em 11 jul. 2019.

²⁶ Súmula 187 A responsabilidade contratual do transportador, pelo acidente com o passageiro, não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva. Disponível em <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3505>>. Acesso em 14 nov. 2019.

²⁷ Súmula 161 Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar. Disponível em <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3501>>. Acesso em 09 dez. 2019.

detinha em demonstrar o elemento constitutivo do seu direito, especialmente quando o objeto consumido advinha de uma produção em série.

Considerando o que diz o autor supracitado, evidencia-se uma espécie de dicotomia, na medida em que o serviço de transporte não deve ser considerado um processo em série, massificado, mas sim singular, pois cada contrato firmado tem um passageiro, destino tempo e lugar.

Numa tentativa, um tanto quanto minimalista, pois carente em alguns aspectos, mas de outro lado, já respondendo aos anseios sociais momentâneos, trouxe o legislador nacional a obrigatoriedade das empresas de mobilidade urbana em contratarem um seguro contra acidentes pessoais a passageiros (APP), tal disposição está expressa na já citada Lei 13.640/2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros.²⁸

O Seguro APP é uma modalidade de seguro totalmente independente do DPVAT, no qual motorista e passageiro estão cobertos por apólices em casos de morte, invalidez permanente total ou parcial, despesas médicas hospitalares e odontológicas.

Os valores das contratações feitas pelas empresas aqui no Brasil são os mesmos, independentemente do aplicativo intermediador, as apólices variam de R\$15.000,00 (quinze mil reais) para as despesas médicas, podendo chegar a R\$100.000,00 (cem mil reais) em casos de invalidez ou morte. Ponto que chama atenção é cobertura da apólice, que se destina tão somente a passageiro e motorista, e que, segundo a Uber do Brasil é aos motoristas “desde o momento em que se deslocam para buscar o usuário, e também os usuários a partir de seu embarque da viagem até o momento em que esta é encerrada.”²⁹

A partir da inovação legislativa trazida, questionamentos surgem a todo o momento, por exemplo, acerca do usuário e sua bagagem, estaria a última abrigada por algum tipo de

²⁸ Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B: “ Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios. Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço: I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; **II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP)** e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) [...]. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em 11 jul. 2019. (grifos nossos)

²⁹ Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/seguro-para-passageiros-e-motoristas-parceiros-na-plataforma-da-uber-no-brasil/>>, acesso em 17 out. /2019.

seguro, quanto aos eventuais terceiros atingidos pelo fato do serviço, estariam abrigados pelo seguro APP?

Na possibilidade do passageiro, ao já ter sido encerrada a corrida, mas que ainda se encontra dentro do veículo e em vindo este a ser abalroado por um ônibus, ou ainda caso o motorista estacione em local escuro e não verifique a existência de um bueiro ou “*boca de lobo*” aberto, vindo o passageiro a sofrer lesões por tais infortúnios, estaria a empresa, pela possibilidade de não cobertura do seguro, eximida de sua responsabilidade contratual?

Ainda, caso o passageiro não declare a sua bagagem, pois não lhe foi solicitado, todavia durante o transporte está levando consigo algum objeto de valor econômico expressivo, devidamente acondicionado em uma bolsa no porta-malas, por exemplo, um notebook de última geração e durante uma manobra ou uma freada brusca, ou até mesmo devido a um choque na traseira do veículo, esta bagagem/bem sofre alguma avaria, quem poderia ser responsável por tal acontecimento?

Ainda que possíveis opiniões divergentes, as respostas para tais questionamentos se pautam com clareza, tanto no Código Civil quanto no Código de Defesa do Consumidor, conquanto ambos abordam de forma explícita a responsabilidade civil objetiva, pois consoante disposições já mencionadas, estaria ao passageiro assegurada a reparação em face da empresa e do motorista, tendo estes a possibilidade de ação regressiva em face de fato determinado exclusivamente por terceiro (RIZZARDO, 2018, p. 808). Portanto, nas relações entre passageiros e empresas dos aplicativos de mobilidade urbana, a reparação independe da caracterização do elemento culpa, pressupondo-se que nas lacunas não abrigadas pela referida apólice, estaria o fornecedor – aplicativo – onerado da reparação nos termos da lei vigente.

Importante salientar, que segundo a disposição do supracitado artigo 734 do Código Civil o transportador só estará isento de responsabilidade pelos danos causados, quando o evento danoso advir de força maior (RIZZARDO, 2018, p. 801), ou como conhecidos fenômenos da natureza, consoante previsão expressa desta modalidade eventual no referido dispositivo, sendo que tal dispositivo quando interpretado a contrário *sensu* conduz a conclusão lógica de que o legislador não eximiu o transportador da responsabilidade por casos fortuitos sejam eles internos ou externos, pois se assim o quisesse teria disposto expressamente. Todavia, o Código Consumerista, possui disposição mais adequada à relação em questão, pois não exime o fornecedor de reparar o dano, mesmo que advindo de força maior, aplicando-se a regra mais benéfica ao consumidor.

Outra hipótese, plenamente possível, é o fato do serviço que causa dano a terceiro, ou seja, quando o fato além de atingir aqueles que formalizaram o contrato e dispuseram suas vontades no instrumento, atinge a incolumidade, seja ela física ou econômica, de terceiro que em nada, até então, tinha pactuado com a relação entabulada. Por exemplo, alguém que tem seu carro abalroado, ou que é atropelado, por um motorista parceiro de um aplicativo de mobilidade urbana, tal possibilidade exige um estudo mais minucioso.

Na responsabilidade extracontratual, demonstrada pelos exemplos acima, a questão da responsabilização por eventuais danos se torna obscura, ao passo, de uma leitura apressada das disposições do Código Civil, é necessária a demonstração da conduta perpetrada ainda que culposamente. Todavia, este elemento da teoria da responsabilidade subjetiva, merece mitigação na análise da modalidade contratual em questão.

Como já mencionado, primeiramente, em se falando de relação de consumo, no fato acidental do serviço não é defeso ao fornecedor a força maior nem o caso fortuito, também não sendo este último escusável sequer ao transportador autônomo pela previsão expressa do Código Civil.

De outro lado, com atenção a adoção da teoria do risco da atividade, são as empresas de aplicativos de mobilidade urbana, responsáveis pela introdução da modalidade no mercado, não se tratando apenas de meio para execução dos serviços, ou de meros intermediadores entre motoristas e passageiros, pois recebem até 40% do faturamento bruto do motorista com os transportes.

A discussão sobre a possibilidade de se evitar ou não eventual acontecimento danoso extracontratual, toma assento na admissão da responsabilidade sem culpa pelo exercício de atividade que, por sua natureza representa risco para os direitos de outrem, deslocando a discussão para os artigos 17 e 34 do Código de Defesa do Consumidor, que trazem, respectivamente, a figura do consumidor por equiparação e a responsabilidade solidária do fornecedor pelos atos de seus prepostos ou representantes autônomos.³⁰

Dispondo sobre a responsabilidade objetiva pelo risco, Miragem (2015, p. 274,275), entende que “a *teoria do risco* surge para resolver questões que a *teoria da culpa*, em face da complexidade da vida moderna, não tem o condão de fazer, seja pela dificuldade ou mesmo pela inconveniência do dever de reparação da vítima de um dano,” colocando em relevo o aspecto objetivo na responsabilidade civil em direito privado.

³⁰ Art. 17. Para os efeitos desta Seção, equiparam-se aos consumidores todas as vítimas do evento. Disponível em < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm>. Acesso em 11 jul. 2019.

Neste interim, apesar do não reconhecimento do vínculo empregatício entre a empresa e o motorista, ainda que a relação envolva uma pessoa jurídica e uma pessoa física, coexistindo, pessoalidade, não eventualidade ou habitualidade, a depender do caso, subordinação e onerosidade. O mínimo que se pode estabelecer é que ambos são responsáveis, tanto pelos danos contratuais, quanto extracontratuais, este último, restritamente quando o motorista estiver exercendo a atividade de transportador conjuntamente com a empresa, devendo na responsabilidade extracontratual, ambos arcarem solidariamente com os danos causados aos terceiros vítimas do acidente de consumo. Todavia, tal responsabilização não exclui da empresa a possibilidade de em ação regressiva demonstrar quaisquer das causas elencadas no artigo 14, § 3º, do Código de Defesa do Consumidor.³¹

Nessa senda, não há de se discutir que no que tange a responsabilidade civil, a posição superior das empresas de mobilidade e seu grande proveito econômico, possibilitam a aplicação da teoria do risco, ficando a cargo dos operadores do Direito a aplicabilidade da ordem jurídica de forma equânime, não só reparando, mas de prevenindo os fatos advindos da prestação de quaisquer serviços inerentes ao mundo pós-moderno.

Com o fito de demonstrar o recentíssimo tratamento dado ao tema, na sequência serão analisados julgados com o intuito de identificar e determinar o posicionamento dos Tribunais da região Sudeste do país no que diz respeito a responsabilidade civil dos aplicativos de mobilidade urbana.

A região escolhida se justifica pelo cruzamento de dados apresentados pelo site G1.com, que retrata estarem nessa região as cidades com maior número de carros por habitante do Brasil, o que leva a crer, que ela também detenha o maior número de sinistros envolvendo aplicativos de mobilidade. Quanto ao método de procedimento, será utilizado o monográfico, tendo em vista a investigação de novéis casos julgados pelos tribunais selecionados.

3 A POSIÇÃO DOS TRIBUNAIS DE JUSTIÇA DA REGIÃO SUDESTE SOBRE A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA

Em já tendo sido abordados os temas inerentes aos contratos eletrônicos de mobilidade urbana e a vulnerabilidade dos passageiros em face da posição em que se encontram na relação de consumo, bem como a responsabilidade objetiva e solidária, tanto do motorista credenciado,

³¹ Art. 14 (*omissis*) [...] § 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar: I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste; II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm>. Acesso em 11 jul. 2019.

quanto da empresa que detém o controle da plataforma, visa-se no presente tópico analisar as decisões dos Tribunais da região Sudeste na resolução dos casos envolvendo a novel modalidade de mobilidade.

A presente escolha se justifica devido ao fato de que na região Sudeste se encontra o maior número de carros por habitante do país, levando em conta as informações trazidas pelo portal de notícias G1 no ano de 2014³², ao cruzar dados populacionais auferidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2013 e os registros do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), consoante publicação pela Associação Nacional dos Detrans (AND). Desta feita, subentende-se que seja a região Sudeste que detém o maior número de sinistros envolvendo carros disponibilizados por aplicativos de mobilidade urbana.

A região Sudeste é composta pelos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo, conquanto a pesquisa jurisprudencial se deu nos sites dos respectivos Tribunais, delimitando-se a busca de julgados entre o início do ano de 2017 e o mês de outubro de 2019.

O mencionado lapso temporal escolhido para análise, justifica-se devido recente regulamentação no transporte remunerado privado individual de passageiros, trazida pela Lei 13.640 de 2018, que passou a vigorar no mesmo dia de sua publicação.

Efetuosos tais esclarecimentos, giza-se, como critério na pesquisa dos acórdãos e decisões monocráticas, foram utilizadas, na forma de pesquisa livre nos tribunais de justiça do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo, bem como, na forma de pesquisa entre o ementário no tribunal de justiça do estado de São Paulo, as palavras: “dano” *ou* “reparação civil” e “Uber” *ou* “Cabify” *ou* “99 taxi” *ou* “99pop”.

Do cotejo, foram encontrados um total de 28 julgados no Estado de São Paulo, 12 julgados no Estado do Rio de Janeiro, 02 julgados no Estado do Espírito Santo e 26 no estado de Minas Gerais. Do total de 68 julgados, apenas 18 tratam do objeto desta pesquisa, pois versam sobre a reparação de danos contratuais e extracontratuais em que figuram no polo passivo das ações indenizatórias aplicativos de mobilidade urbana, destes 18 casos, foram selecionados 06 deles para ilustrar a presente pesquisa, escolhidos cada um de uma região no que tange a responsabilidade contratual totalizando 04 julgados, bem como outros 02 que versam sobre a responsabilidade extracontratual, por terem sido os únicos encontrados sobre o específico tema no lapso temporal que a pesquisa abrange.

³² Matéria publicada em 10 mar. 2014. Disponível em < <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html>>. Acesso em 29 out. 2019.

Os casos não analisados, outros 50 julgados, tratam em síntese de pedidos de credenciamento e liberação do uso da plataforma por parte dos motoristas; pedidos de lucros cessantes, sob alegações de motoristas parceiros quanto a natureza da atividade exercida; mandados de segurança contra atos de diversas instâncias do poder público em tentar obstar a prestação do presente serviço; bem como, atos de esbulho, face a contratos de compra e venda de automóveis utilizados para prestação do serviço.

Superadas todas as considerações preliminares necessárias, delimitado o tempo e os critérios utilizados na pesquisa dos julgados estudados, passa-se a análise dos respectivos julgados selecionados os quais serão quatro dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, dois para cada estado, bem como mais dois, sendo um do estado de Minas Gerais e outro do Espírito Santo.

O primeiro acórdão a ser estudado foi proferido pela 13ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo de Relatoria do Senhor Desembargador Francisco Giaquinto, publicado e julgado dia 17 de julho de 2018, trata-se de Apelação Cível nº 1039679-88.2017.8.26.0100.³³ O recurso foi interposto por ambos os litigantes 99 TAXIS DESENVOLVIMENTO DE SOFTWARES LTDA. e Liv Machado, em ação de indenização por dano moral e material intentada pela última Autora e Recorrente.

Em breve síntese, buscou a Autora a reparação de dano material e moral sofrido ao contratar um Táxi pelo aplicativo *99 taxi*, que após iniciado a corrida, cerca de oito quilômetros do seu local de início, foi surpreendida pelo pedido do motorista para que descesse do veículo, sem razão plausível, houve o cancelamento da corrida por parte do motorista sob a alegação de que teria de resolver um problema pessoal, abandonando a passageira nas margens da Rodovia Castello Branco em São Paulo.

O referido acórdão reverbera a responsabilidade objetiva da cadeia de fornecedores de serviços envolvidos na prestação, reconhecendo a aplicabilidade integral do diploma consumerista em face da vulnerabilidade da Autora, de mesmo modo reconhece institutos como

³³ EMENTA: Ação indenizatória por danos materiais e morais Falha na prestação de transporte terrestre de passageiro (Barueri/São Paulo), solicitado através do aplicativo “99 Taxis”. Ilegitimidade passiva – Inocorrência Aplicação do CDC Cadeia de fornecedores caracterizada Legitimidade passiva do réu, empresa responsável pela intermediação digital de consumidores com motoristas de taxis, para responder por danos causados à requerente Inteligência dos artigos 7º, p. único, e 14, do CDC Precedentes do STJ e desta Corte Preliminar rejeitada. Indenização por danos materiais e morais Aplicação do CDC ao caso Responsabilidade objetiva do réu Teoria do risco do empreendimento Má prestação dos serviços evidenciada Solicitação de corrida de táxi por meio do aplicativo “99 Taxis” Motorista após percorrer 8 km, alegando teria que resolver problema pessoal, pediu à autora descesse do veículo, deixando-a desamparada na Rodovia Castello Branco, até que conseguisse outro meio de transporte para seguir viagem até o destino final Danos materiais comprovados Ressarcimento das despesas extraordinárias gastas pela autora para chegar em São Paulo Danos morais evidenciados, que se comprovam com o próprio fato ilícito da violação Damnum in re ipsa [...] (SÃO PAULO/SP, TJSP, 2019, p. 02)

solidariedade passiva e inversão do ônus da prova em face da empresa requerida, reconhecendo os riscos da via em que a passageira foi deixada e as provas trazidas pela mesma, como o comprovante da segunda corrida que teve de ser solicitada após ser deixada pelo motorista. Em primeiro grau de jurisdição foi concedida indenização por danos materiais no montante gasto com a locomoção posterior, feita por um carro do aplicativo *Uber*, bem como indenização a título danos morais arbitrados em R\$2.000,00 (dois mil reais).

A ré *99 Taxi*, em ambas instâncias, sustentou ilegitimidade passiva, que foi prontamente rechaçada pelo Relator em seu voto, sendo desprovida a apelação da ré unanimemente. Quanto a autora, seu apelo foi no sentido de que houvesse uma majoração no *quantum* arbitrado a título de danos morais, sendo atendida também por unanimidade, passando a integrar a decisão o valor de R\$ 3.000,00 (três mil reais) ao presente pleito.

O próximo julgado que será analisado é uma Apelação Cível Nº 0117189-98.2017.8.19.0001, julgada pela Vigésima Sétima Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, julgado em 27 de março de 2019 e publicado em 02 de abril de 2019, de relatoria da Senhora Desembargadora Lúcia Helena Do Passo.³⁴ A apelação foi interposta pela UBER em face da autora, que ajuizou em desfavor da recorrente, ação de indenização por danos morais.

Sustentou a autora, outrora passageira, que o motorista parceiro credenciado junto à UBER perpetrou ofensas de cunho racistas contra ela. Em razão da má conduta do motorista a demanda foi proposta em primeira instância, sendo julgada procedente, arbitrado o pleito de indenização por danos morais para condenar a ré a pagar a quantia de R\$ 8.000,00 (oito mil reais).

A ré interpôs apelação sustentando a ilegitimidade passiva também afastada em primeira instância, do recurso advém o presente acórdão. No voto a Relatora menciona a técnica da asserção³⁵, reconhecendo o vínculo subjetivo da empresa com a demanda, sustentando que

³⁴ EMENTA: APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. DIREITO DO CONSUMIDOR. UBER. PASSAGEIRA QUE ALEGA TER SOFRIDO INJÚRIA RACIAL E OUTRAS OFENSAS PERPETRADAS POR 'MOTORISTA PARCEIRO' DO APLICATIVO. ILEGITIMIDADE PASSIVA ALEGADA PELA OPERADORA DO APLICATIVO QUE SE AFASTA. TEORIA DA ASSERÇÃO. RESPONSABILIDADE DA EMPRESA QUE É MATÉRIA DE MÉRITO E, NO CASO DOS AUTOS, É DE NATUREZA OBJETIVA. USUÁRIA DO SERVIÇO QUE PRODUZIU TODAS AS PROVAS QUE ESTAVAM À SUA DISPOSIÇÃO, COMO A TROCA DE EMAILS COM A UBER E O REGISTRO DE OCORRÊNCIA POLICIAL. UBER QUE, POR SUA VEZ, NÃO NEGOU OS FATOS NARRADOS PELA USUÁRIA. OFENSAS INCONTROVERSAS. DANO MORAL INÉQUIVOCO EM RAZÃO DA VIOLAÇÃO DOS DIREITOS DA PERSONALIDADE. QUANTIA ARBITRADA DE MANEIRA ADEQUADA E QUE NÃO MERECE REFORMA. SÚMULA Nº 343 DO TJRJ. RECURSO A QUE SE NEGA PROVIMENTO. (RIO DE JANEIRO/RJ, TJRJ, 2019, p.01)

³⁵ Para Donizetti “a teoria da asserção assentase no fundamento de que a legitimidade e o interesse processual são verificados apenas pelas afirmações ou assertivas deduzidas pelo autor na petição inicial (ou, no caso de reconvenção, pelo réu). Para tal mister, deve o juiz analisar preliminarmente a causa, admitindo as assertivas da

“ainda que o sistema Uber seja apenas uma plataforma para facilitar o contato entre motoristas e passageiros, deve-se reconhecer que a relação entre a sociedade empresária e seus usuários ou clientes é de consumo” (RIO DE JANEIRO, 2019, p.06).

Além do mencionado, analisou a Relatora que o boletim de ocorrência trazido aos autos como prova, goza de presunção de veracidade, diante da dificuldade de produção de outras pela demandante, podendo ser ilidida pela empresa UBER, o que, todavia, não ocorreu, sendo as afirmações calcadas em e-mails enviado a empresa, está última que se restringiu a rechaçar a conduta descrita (RIO DE JANEIRO, 2019, p.03).

Neste sentido, lembra-se o que a doutrina chama de teoria do risco do empreendimento, trazida a efeito pelo legislador nos artigos 14 e 17 do Código de Defesa do Consumidor, que reconhece a responsabilidade objetiva dos *fornecedores*, este último termo trazido a efeito pelo legislador no plural, denotando que o dispositivo abrange toda a cadeia de fornecedores, ensejando o reconhecimento do que se chama de vulnerabilidade dos consumidores que desconhecem os riscos, apresentados pelos produtos e serviços, pois os adquirem sem conhecer os meios empregados em sua produção ou comercialização

Outro acórdão analisado é oriundo da 10ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais, de Relatoria do Senhor Desembargador Cabral da Silva, sendo uma apelação cível de nº 1.0000.18.110770-7/001³⁶ em ação de indenização por danos morais advinda da Comarca De Montes Claros/MG. Recorreu o autor de decisão de improcedência do pleito de danos morais em face de Uber do Brasil, onde alegou que o motorista parceiro proferiu ofensas interrompendo a viagem no meio do caminho fazendo com que o autor descesse do veículo.

De acordo com o entendimento vergastado no voto do Relator, o autor não se desincumbiu de provar o fato constitutivo de seu direito, a mera alegação da ofensa, por si só, não é capaz de ensejar a responsabilidade civil objetiva, vez que não foram juntadas provas dos

parte autora como verdadeiras. Nada impede que, depois de reputados presentes esses requisitos, eventualmente, verifique-se que o direito alegado na inicial não existia, o que implicará a extinção do processo com resolução do mérito, mais precisamente com a improcedência do pedido do autor; não será, como se vê, hipótese de extinção sem resolução do mérito. (São Paulo, 2017, p.226/227, SIC)

³⁶ EMENTA: APELAÇÃO. CIVIL. CONSUMIDOR. INTERRUÇÃO DE VIAGEM DO UBER. DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL. MERO ABORRECIMENTO. DANO MORAL. AUSÊNCIA DE CONFIGURAÇÃO. RECURSO DESPROVIDO. 1. O inadimplemento de obrigação contratual, em regra, não acarreta dano moral, o qual pressupõe ofensa aos direitos da personalidade. 2. Meros aborrecimentos e chateações não podem ensejar indenização por danos morais; a dor moral, que decorre da ofensa aos direitos da personalidade, apesar de ser subjetiva, deve ser diferenciada do mero aborrecimento, ao qual todos estamos sujeitos e que pode acarretar, no máximo, a reparação por danos materiais, sob pena de ampliarmos excessivamente a abrangência do dano moral, a ponto de desmerecermos o instituto do valor e da atenção devidos. (BELO HORIZONTE/MG, TJMG, 2019, p.01)

“xingamentos” (MINAS GERAIS, 2019, p. 05). Diversamente do caso analisado anteriormente, em que foi juntado um boletim de ocorrência das ofensas de cunho racista.

Concluiu o Relator pelo improvimento da apelação, face ao reconhecimento de mero desconforto sofrido pelo autor e reconhecendo que a Uber já havia ressarcido o autor pela corrida realizada após ter sido interrompida a viagem solicitada geradora da demanda.

O caso mencionado, demonstra a necessidade dos demandantes em fazer a prova constitutiva do direito que se está buscando, ante a mitigação da inversão do ônus da prova com relação ao dano moral.

A quarta decisão que será objeto de estudo é proveniente da Segunda Câmara Cível do Tribunal de Justiça do estado do Espírito Santo, sendo proferida no Agravo de Instrumento nº 0009574-40.2019.8.08.0048³⁷, de relatoria do Senhor Desembargador Raimundo Siqueira Ribeiro, em decisão interlocutória que redistribuiu o ônus da prova na ação em face da Uber do Brasil motivo que ensejou o agravo da mesma.

Do relatório da supramencionada decisão, extrai-se que o motorista parceiro, quando do encontro da passageira, verificou que a mesma necessitava de uma cadeira de rodas para locomoção, passando a obstar o prosseguimento da viagem, sustenta a Autora que o motorista foi ríspido e mal educado, cancelando a corrida, pelo argumento de que a cadeira não caberia no compartimento do carro. Já na lide, a Uber sustenta a sua ilegitimidade passiva e a ilegitimidade ativa da autora, pois a corrida foi chamada para uma terceira pessoa.

O Relator em seu voto, explicou que restou configurada a “relação de consumo entre as partes, com conseqüente aplicação do Código de Defesa do Consumidor, que possibilita a caracterização, do que a doutrina convencionou chamar, de consumidor por equiparação ou *bystander*, nos termos do art. 17”, reconhecendo que “consumidor não precisa ser necessariamente o contratante direto do serviço, podendo se estender ao terceiro vitimado por esta relação ou destinatário final do serviço prestado” (ESPÍRITO SANTO, 2019, p. 03), ensejando assim o improvimento do agravo de instrumento.

Diferentemente dos entendimentos anteriores, os litígios que terão seus acórdãos analisados a seguir, não reconheceram a responsabilidade dos aplicativos de mobilidade urbana,

³⁷ [...]VOTO: Cuida-se de agravo de instrumento interposto por UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA contra a r. decisão proferida pelo MM Juiz de Direito da 1ª Vara Cível de Serra que, nos autos da ação movida por AUREA DE LURDES MOTTA LOPES, redistribuiu o ônus da prova, exceto com relação ao dano moral. A agravante esclarece, primeiramente, que é empresa de tecnologia, que não transporta ninguém, não tem automóveis, nem emprega motoristas, mas, por meio de aplicativo para telefones móveis, conecta e aproxima pessoas capazes de dispor de recursos próprios, prestadores de serviços independentes (denominados motoristas parceiros), para auxiliar outras pessoas que desejam uma alternativa de mobilidade[...] (VITÓRIA/ES, TJES, 2019, p. 01/08).

pois entenderam as Turmas do Rio de Janeiro e São Paulo, pelo reconhecimento da ilegitimidade da Uber para figurar no polo passivo em ação de reparação civil sofrida por terceiro em acidente de trânsito.

O primeiro acórdão analisado neste sentido é originário da Trigesima Terceira Câmara de Direito Privado do Estado de São Paulo, julgado dia 27 de agosto de 2019, trata-se de um Agravo de Instrumento de nº 2146719-53.2019.8.26.0000³⁸, de relatoria do Senhor Desembargador Eros Piceli, interposto pelo autor em ação de danos morais e estéticos em face da Uber e do motorista parceiro, provocado pela decisão do juízo *a quo* que reconheceu a ilegitimidade da Uber para figurar no polo passivo da demanda.

Sustentou o terceiro atingido, que foi atropelado por veículo, o qual no momento do acidente estava prestando serviço de transporte privado individual de passageiros. O Magistrado de primeira instância entendeu que a *corrê* Uber apenas disponibiliza plataforma digital para o uso de aplicativo, não havendo nexo de causalidade entre tal conduta e o acidente.

Seguindo e complementando o entendimento do Magistrado de piso, o Relator argumentou que a Uber não é proprietária do veículo, referindo que não se aplica na hipótese as disposições dos artigos 932 e 933 do Código Civil, disposições mencionadas no tópico anterior. Se ateuve o Relator em afirmar que a vítima não era passageira da *corrê* Uber no momento do acidente, não podendo a Uber ser responsável por dano do qual não teve participação, apesar de seu lucro auferido (SÃO PAULO, 2019, p. 03).

A última decisão, no mesmo sentido da anterior adveio da Quinta Câmara Cível do Tribunal de Justiça do estado do Rio de Janeiro, em uma Apelação Cível nº 0015492-32.2016.8.19.0207³⁹, julgada em 06 de agosto de 2019 de relatoria da Senhora Desembargadora Cristina Tereza Gaulia. Trata-se de recurso interposto pela Uber em face de terceiro que teve sua moto abalroada por veículo conduzido por motorista parceiro.

³⁸ Ação de indenização por danos morais e estéticos decorrentes de acidente de veículo acidente que teria sido causado por motorista vinculado à plataforma Uber autor que pretende a inclusão no polo passivo da referida empresa não cabimento ilegitimidade passiva ausência de relação de emprego auto não pode ser considerado usuário do serviço de transporte acidente que não guarda relação com a utilização do serviço de intermediação prestado pela *corrê* decisão mantida agravo de instrumento não provido. (SÃO PAULO/SP, TJSP, 2019, p. 01/08)

³⁹ Ementa: Apelação cível. Ação indenizatória por danos materiais e morais. Acidente de trânsito. Colisão de automóvel particular cadastrado junto à empresa UBER com a motocicleta conduzida pelo autor. Questão envolvendo pessoas naturais, maiores e capazes, e portanto submetida às regras da responsabilidade civil subjetiva constantes do Código Civil. Inexistência de relação de consumo sob qualquer das modalidades previstas na Lei 8078/90 entre o autor e a empresa ré. Inexistência de vulnerabilidade. Ausência de relação de emprego na forma referida pelo art. 932 III CC/02. Ilegitimidade passiva que se reconhece. Extinção do processo sem análise do mérito conforme art. 485 VI CPC/15. Provimento do recurso. Inversão da sucumbência. (RIO DE JANEIRO/RJ, TJRJ, 2019, p.01)

Decidiu o Juízo *ad quem* pela procedência do recurso afastando a legitimidade passiva da ré Uber, sustentando ser aplicável ao caso apenas a responsabilidade civil subjetiva, pois a situação de fato envolve duas pessoas naturais, afastando qualquer posicionamento no sentido de se equiparar à vítima do evento a figura de consumidor.

Sustentou a Relatora que inexistente na relação jurídica criada por tal fato, qualquer vínculo contratual ou extracontratual (RIO DE JANEIRO, 2019, p. 03), o que revela a falha no posicionamento, pois, como já explicado anteriormente, as empresas detentoras de aplicativos de mobilidade urbana, possuem vínculo contratual com o motorista, do qual advém responsabilidades, inclusive extracontratuais.

Extrai-se que nos quatro primeiros julgados analisados o entendimento dos Desembargadores vai ao encontro do entendimento vergastado neste trabalho, pois fundamentam seus acórdãos no sentido de que a regência das relações contratuais entre aplicativos e passageiros se dá pelo CDC sem maiores obstáculos. Entretanto, na relação extracontratual advinda de um fato do serviço, ou acidente de consumo propriamente dito, o posicionamento das câmaras de São Paulo e Rio de Janeiro, constante dos dois últimos acórdãos é totalmente desarrazoado e discricionário, de modo que é contrário àquilo que o legislador ordinário estabeleceu, consoante teorias e disposições adotadas anteriormente demonstradas.

Merece ser exaltada a teoria do risco do empreendimento, que responsabiliza aquele que introduz nova modalidade de serviço ou produto ao mercado de forma objetiva. Pois, em que pese a possibilidade da empresa de demonstrar quaisquer causas de isenção de responsabilidade, não pode ser considerada parte não figurante da relação de serviço posta à disposição, quando se tratar de reparação de danos extracontratuais, reparação esta, que no presente caso, deve ser suportada solidariamente, tanto pelo motorista, quanto pela empresa detentora do aplicativo de mobilidade urbana.

A responsabilidade civil solidária a luz das disposições legislativas analisadas, em que pese a remota possibilidade de onerar o aplicativo, tem extrema relevância caso o motorista não tenha como arcar com as eventuais reparações, situação comum, tendo em vista que a maioria dos motoristas sequer trabalham com veículo próprio, mas, muitas das vezes, prestam o serviço em carros locados.

CONCLUSÃO

Em face do analisado nesta pesquisa, do cotejo das informações estudadas sob a ótica das legislações que regem a República Federativa do Brasil, verificou-se a busca do legislador ordinário em minimizar os riscos e os impactos de um novo conceito de empreendimento, como o transporte remunerado privado individual de passageiros, balizando a solução de eventuais conflitos com medidas que proporcionam um mínimo de segurança para aqueles que se utilizam desta modalidade de serviço.

Neste sentido, no que tange ao contrato de transporte individual particular de passageiros, surgiu a obrigatoriedade do seguro APP (acidentes pessoais de passageiros) que abarca uma minoria de eventuais fatos que, por ventura, vierem a atingir a incolumidade física de motoristas e passageiros. Além da possibilidade da indenização securitária, previu a legislação requisitos comuns a qualquer atividade comercial de transporte, com exceção da necessidade de apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais, que possivelmente será objeto de discussão jurídica futura.

Assim, o entendimento de que a atividade explorada e colocada à disposição do público pelos aplicativos de mobilidade urbana é tutelada, sem maiores problemas, pelas disposições que asseguram a defesa do consumidor é indiscutível e sedimentado, pois existem todos os pressupostos da relação consumerista, sendo a vulnerabilidade, característica inerente a relação entabulada, conforme discorrido no transcorrer deste trabalho.

De outro lado, segundo o entendimento doutrinário exposto, revela-se a possibilidade e necessidade da aplicação das normas que protegem o consumidor, tanto sobre aquele que efetivamente se utilizou do serviço e por um infortúnio veio a sofrer prejuízos em qualquer das diversas esferas da seara cível, quanto protegendo aqueles terceiros, que por um acidente do serviço, consoante definição trazida pela legislação consumerista, devem ser equiparados aos consumidores quanto atingidos por qualquer fato do serviço.

Neste sentido, não basta a superação legislativa e o reconhecimento da relação de consumo entabulada entre aplicativo e passageiro, haja vista que o seguro APP abarca tão somente passageiro e motorista. E, dado o contexto em que os aplicativos de mobilidade estão inseridos, de acordo com aquilo dispôs o legislador, tanto no Código Civil, quanto no Código de Defesa do Consumidor, não se pode admitir que a empresa seja exonerada de eventuais fatos do serviço que venham a atingir a incolumidade, seja física ou patrimonial de terceiros, pois a superioridade dos aplicativos em todos os quesitos e quanto a todos os possíveis figurantes da relação, é indiscutível e de notória relevância, consoante tudo que foi demonstrado neste trabalho e por todos os requisitos já analisados, especialmente o econômico.

Ainda, em que pese o instrumento contratual debatido fazer frente a contratos conexos, como já dito ele é o contrato principal, qualquer relação entre motorista, passageiro e eventual terceiro quando no exercício da atividade, tem íntima relação com o contrato principal, que foi firmado entre os três, sendo que duas das partes apenas aderem às disposições previstas no instrumento, quais sendo motorista e passageiro. É temerário, que em um sistema judicial protetivo como o Brasileiro, as cortes decidam por exonerar aqueles que inserem no mercado uma atividade de risco e que, sobretudo, detém o maior ganho econômico advindo dela.

Portanto, apesar do não reconhecimento do vínculo empregatício entre a empresa e o motorista, ainda que a relação envolva uma pessoa jurídica e uma pessoa física, coexistindo, pessoalidade, não eventualidade ou habitualidade a depender do caso, subordinação e onerosidade. O mínimo que se pode estabelecer é que ambos são responsáveis, ainda que defeso o direito de ação regressiva por parte da empresa, tanto pelos danos contratuais, quanto extracontratuais, este último, restritamente quando o motorista estiver exercendo a atividade de transportador conjuntamente com a empresa, devendo na responsabilidade extracontratual, ambos arcarem solidariamente com os danos causados aos terceiros vítimas do acidente de consumo, sob pena de haver enriquecimento ilícito por parte das empresas de mobilidade urbana.

REFERÊNCIAS

99APP, **Termos e condições. Termos de Uso Passageiro.** Disponível em <https://99app.com/legal/termos/passageiro/>. Acesso em: 10 out. 2019.

ALMEIDA, João Batista de. **A proteção jurídica do consumidor.** 5. ed. rev. atual. São Paulo, SP: Saraiva, 2006.

AND, Associação Nacional dos Detrans. **Brasil já tem 1 carro a cada 4 habitantes, diz Denatran.** Disponível em <http://www.and.org.br/brasil-ja-tem-1-carro-a-cada-4-habitantes-diz-denatran/>. Acesso em: 13 nov. 2019

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida** / Zygmunt Bauman; tradução, Plínio Dentzien. Rio de Janeiro, RJ: Jorge Zahar, Ed. 2001.

BARBAGALO, Erica Brandini. **Contratos eletrônicos: contratos formados por meio de redes de computadores peculiaridades jurídicas da formação do vínculo.** São Paulo, SP: Saraiva, 2001.

BARBOSA, Caio César do Nascimento. **Novas tendências da responsabilidade civil em vista à sociedade de risco e aos aplicativos de mobilidade urbana**. I Congresso de Tecnologias Aplicadas ao Direito – Belo Horizonte, MG: COMPEDI, 2017.

BRASIL, **Decreto nº 7.962 de 15 de março de 2013**. Regulamenta a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, para dispor sobre a contratação no comércio eletrônico. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03_Ato2011-2014/2013/Decreto/D7962.htm. Acesso em: 11 jul. 2019.

_____, **Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm Acesso em: 11 jul. 2019;

_____, **Lei nº 10.406 de 10 de janeiro de 2002**. Código Civil. Brasília. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm Acesso em: 11 jul. 2019;

_____, **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm Acesso em: 11 jul. 2019;

_____, **Lei nº 13.640 de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/113640.htm Acesso em 30 out. 2019;

_____, Supremo Tribunal Federal (Tribunal Pleno). **Recurso Extraordinário nº 1054110/SP**. Relator: Luís Roberto Barroso. 9 de maio de 2019. Disponível em <https://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5206938> Acesso em: 23 set. 2019.

_____, Supremo Tribunal Federal (Tribunal Pleno). **Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental nº 449/DF**. Relator: Luiz Fux. 8 de maio de 2019. Disponível em <http://portal.stf.jus.br/processos/detalhe.asp?incidente=5167205> Acesso em: 23 set. 2019;

_____, Supremo Tribunal Federal. **Súmula nº 187**. In: Súmula da Jurisprudência Predominante do _____ - Anexo ao Regimento Interno. Edição: Imprensa Nacional, 1964, p. 96. Disponível em <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3505>. Acesso em 14 nov. 2019.

CABIFY, **Termos e condições de uso – Brasil**. Disponível em <https://cabify.com/brazil/terms>. Acesso em: 10 set. 2019.

CAROTA, José Carlos. **Responsabilidade Civil E O Princípio Alterun Non Laedere E Neminem Laedere**. (pág 1 a 36). Disponível em: <https://docplayer.com.br/20078182-Responsabilidade-civil-e-o-principio-alterun-non-laedere-e-neminem-laedere.html>. Acesso em 11 jul. 2019.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. 7ª. ed. rev. e ampl. São Paulo, SP: Atlas, 2007.

DONIZETTI, Elpídio. **Curso Didático de Direito Processual Civil**. 20. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Atlas, 2017.

ESPIRITO SANTO. Tribunal de Justiça do Estado do Espírito Santo (2ª Câmara Cível). **Agravo de Instrumento nº 0009574-40.2019.8.08.0048**. Relator: Raimundo Siqueira Ribeiro. 6 de agosto de 2019. Disponível em: <https://tj-es.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/748026958/agravo-de-instrumento-ai-95744020198080048/inteiro-teor-748026966?ref=juris-tabs> Acesso em: 24 set. 2019.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; BRAGA NETTO, Felipe Peixoto. **Curso de direito civil: responsabilidade civil**. 5. ed. rev. e atual. Salvador, BA: JusPodivm, 2018.

FINKELSTEIN, Maria Eugênia Reis. **Direito do comércio eletrônico**. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

GUIMARÃES, Paulo Jorge Scartezzini. **Dos Contratos de hospedagem, de transporte de passageiros e de turismo**. 1ª Edição, São Paulo: Saraiva, 2007.

G1. **Com aumento da frota, país tem 1 automóvel para cada 4 habitantes**. Disponível em <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html> Acesso em: 29 out. 2019.

KHOURI, Paulo R. Roque A. **Contratos e Responsabilidade Civil no CDC**. Brasília, DF: Brasília Jurídica, 2002.

_____, *idem*. **Direito do Consumidor: contratos, responsabilidade civil e defesa do consumidor em juízo**. – 2ª Ed. – São Paulo, SP: Atlas, 2005.

MARQUES, Alessandra Garcia. **Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro**. Novos Temas de Proteção do Consumidor. Revista de Direito do Consumidor, vol. 107 – Brasília: RDC, 2016.

MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais**. São Paulo, 4ª edição 2002.

_____, *idem*. **Comentário ao Código de Defesa do Consumidor: arts. 1º a 74: aspectos materiais** / Cláudia Lima Marques; Antônio Herman V. Benjamin; Bruno Miragem. São Paulo, SP: Revista do Tribunais, 1ª edição, 2ª tiragem, 2003.

MARTINS, Guilherme Magalhães. **Contratos eletrônicos de consumo**. 3ª ed., rev. atual., e ampl. – São Paulo, SP: Atlas, 2016.

MINAS GERAIS. Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais (10ª Câmara Cível). **Apelação Cível nº 1.0000.18.110770-7/001**. Relator: Cabral da Silva. 6 de novembro de 2018. Disponível em <https://tj-mg.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/650224892/apelacao-civel-ac-10000181073792001-mg/inteiro-teor-650225452?ref=juris-tabs> Acesso em 23 set. 2019;

MIRAGEM, Bruno. **Direito civil: responsabilidade civil**. São Paulo, SP: Saraiva, 2015;

RELVAS, Marcos. **Comércio eletrônico: aspectos contratuais da relação de consumo**. 1ªEd. (2005), 5 reimpr. Curitiba, PR: Juruá, 2012.

RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (27ª Câmara Cível). **Apelação Cível nº 0117189-98.2017.8.19.0001**. Relator: Lúcia Helena do Passo. 27 mar. 2019. Disponível em <https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/731734825/apelacao-apl-1171899820178190001/inteiro-teor-731734831?ref=juris-tabs> Acesso em: 23 de setembro de 2019.

RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro (5ª Câmara Cível). **Apelação Cível nº 0015492-32.2016.8.19.0207**. Relator: Cristina Tereza Gaulia. 06 ago. 2019. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/diarios/documentos/741305192/andamento-do-processo-n-0015492-3220168190207-apelacao-08-08-2019-do-tjrj?ref=feed> Acesso em: 23 set. 2019.

RIZARDO, Arnaldo. **Contratos**. 17ª Ed. rev. e atual. Rio de Janeiro, RJ: Forense, 2018.
SANSEVERINO, Paulo de Tarso Vieira. **Responsabilidade civil no código do consumidor e a defesa do fornecedor**. São Paulo, SP: Saraiva, 2002.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça de São Paulo (33ª Câmara de Direito Privado). **Agravo de Instrumento nº 2146719-53.2019.8.26.0000**. Relator: Eros Piceli. 27 ago. 2019. Disponível em <https://www.jusbrasil.com.br/processos/231907222/processo-n-2146719-5320198260000-do-tjsp> Acesso em: 10 de set. de 2019.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça de São Paulo (13ª Câmara de Direito Privado). **Apelação Cível nº 1039679-88.2017.8.26.0100**. Relator: Francisco Giaquinto. 17 jul. 2019. Disponível em <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/518190230/10229958820178260100-sp-1022995-8820178260100/inteiro-teor-518190271?ref=serp> Acesso em: 10 de set. de 2019.

SILVA, Maria Eduarda Dutra De Oliveira; VITT, William Matheus Marins. **A responsabilidade por acidente de consumo nas relações virtuais**. Direito, Globalização e Responsabilidade nas Relações De Consumo I. – Porto Alegre, RS: COMPEDI, 2018.

UBER BLOG. **Uber do Brasil tecnologia Ltda. Termos e condições**. Disponível em <https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>. Acesso em: 17 out. 2019.

_____. **Seguro para passageiros e motoristas parceiros na plataforma do Uber no Brasil**. Disponível em <https://www.uber.com/pt-BR/blog/seguro-para-passageiros-e-motoristas-parceiros-na-plataforma-da-uber-no-brasil>. Acesso em: 17 out. 2019.