



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ  
FACULDADE DE DIREITO  
PROGRAMA DE GRADUAÇÃO EM DIREITO**

**ISABELLE SILVA FREITAS**

**UBER: RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL PELO TRANSPORTE DE  
PESSOAS NOS TERMOS DO CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO DE 2002**

**FORTALEZA  
2018**

ISABELLE SILVA FREITAS

UBER: RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL PELO TRANSPORTE DE  
PESSOAS NOS TERMOS DO CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO DE 2002

Monografia Submetida à Coordenação do  
Curso de Graduação em Direito da  
Universidade Federal do Ceará, como requisito  
parcial à obtenção do título de Bacharel em  
Direito Área de concentração: Direito Civil.

Orientador: Prof. Dr. Regoberto Marques de  
Melo Junior

FORTALEZA

2018

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Biblioteca Universitária  
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

---

- F936u Freitas, Isabelle Silva.  
UBER: RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL PELO TRANSPORTE DE PESSOAS NOS TERMOS DO CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO DE 2002 / Isabelle Silva Freitas. – 2018.  
58 f.
- Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Direito, Curso de Direito, Fortaleza, 2018.  
Orientação: Prof. Dr. Regnoberto Marques de Melo Junior.
1. UBER. 2. Código Civil Brasileiro de 2002. 3. Responsabilidade Civil Contratual. 4. Transporte de Pessoas. I. Título.
-

ISABELLE SILVA FREITAS

UBER: RESPONSABILIDADE CIVIL CONTRATUAL PELO TRANSPORTE DE  
PESSOAS NOS TERMOS DO CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO DE 2002

Monografia Submetida à Coordenação do  
Curso de Graduação em Direito da  
Universidade Federal do Ceará, como requisito  
parcial à obtenção do título de Bacharel em  
Direito Área de concentração: Direito Civil.

Aprovada em: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Regnoberto Marques de Melo Junior (Orientador)  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof. Dr. Matias Joaquim Coelho Neto  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Me. Vanessa de Lima Marques  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

A todos que me ajudaram nesta caminhada, mas principalmente àquela que via essa etapa como a realização do seu maior sonho: minha avó Fátima.

## AGRADECIMENTOS

À Deus, em primeiro lugar, que me deu toda a força necessária para passar por cada dia, cada etapa e cada obstáculo para chegar até o dia de hoje. Foi com certeza ele que me deu toda a proteção para passar os dois anos morando sozinha, longe de pais, parentes, namorado e amigos para conseguir concluir essa grande etapa da vida.

À minha família, que me proporcionou o apoio necessário, principalmente à minha avó Maria de Fátima Rodrigues de Mello de Freitas, que no último semestre do decorrer dessa minha trajetória deixou esse mundo real para seguir o espiritual. Poder ver a primeira neta formada era um dos seus maiores sonhos, e por isso foi uma das maiores incentivadoras e apoiadoras para a conclusão dessa etapa.

A todos os colegas e amigos em geral. Em especial, aos meus amigos queridos de Fortaleza, principalmente os da faculdade, que se tornaram durante esse caminho, a família que eu escolhi ter, me dando apoio e suporte durante o período que estive morando sozinha. Tenho certeza que ganhei amigos para a vida inteira.

Ao meu amigo e namorado, Agnus, que permaneceu ao meu lado durante todo esse tempo de formação me ajudando e apoiando em todas as esferas da vida.

Aos queridos mestres professores, que se dedicaram em transmitir o conhecimento necessário à formação do profissional que escolhi ser.

Ao meu querido orientador, Regnoberto Melo, que com toda paciência e maestria me proporcionou a ajuda necessária para concluir este trabalho.

Aos servidores, terceirizados e funcionários da xerox e livrarias da faculdade que com seu trabalho diário ajudaram a proporcionar o necessário funcionamento regular desta, com um grande suporte estrutural aos alunos.

À todos, que com sua presteza, atenção e apoio contribuíram de alguma forma para chegar na conclusão desta etapa da minha formação profissional.

Muito obrigada.

“Lembre-se dos três R(s): respeito por si próprio, respeito pelo próximo e responsabilidade pelas ações”.

**(Dalai Lama)**

## RESUMO

A exposição do presente trabalho terá o objetivo de analisar, a responsabilidade civil na relação jurídica constituída no meio de transporte individual privado da empresa UBER, sob a perspectiva civilista das obrigações e contratos regidos pelo Código Civil de 2002. Para tanto, opera-se a uma análise histórica da responsabilidade civil, definindo características, pressupostos e a teoria adotada no Brasil. Após, se faz necessária uma explanação sobre o que é a UBER, seu funcionamento, tipo transporte realizado e quais os tipos de relações jurídicas constituídas da obrigação firmada. Elucida-se a aplicação do Código Civil Brasileiro de 2002 em virtude da relação contratual posta em análise sobre a ocorrência de possíveis eventos danosos. Em seguida, essencial a demonstração sobre a aplicação das regras contidas na legislação suscitada sobre transporte de pessoas em consonância com as sobre responsabilidade civil. Para atingir o objetivo proposto, utilizar-se-á a metodologia dedutiva a partir de pesquisas explanatórias por bibliografia doutrinária e literatura em geral relacionada ao tema, da legislação aplicada à questão e da pesquisa jurisprudencial.

**Palavras-chave:** UBER. Código Civil Brasileiro de 2002. Contrato de transporte de pessoas. Responsabilidade objetiva. Responsabilidade Contratual.



## **ABSTRACT**

The exhibition of this work will have to analyze, civil liability in the legal relationship constituted in the middle of private individual transport UBER company under the civilian perspective of obligations and contracts governed by the Civil Code of 2002. For this purpose, operate the a history analysis of civil responsibility, defining characteristics, assumptions and the theory adopted in Brazil. After that, an explanation is needed about what is the UBER, its operation, type of transport carried out and what types of legal relationships constituted of the signed obligation. The application of the Brazilian Civil Code of 2002 is elucidated by virtue of the contractual relation put in analysis on the occurrence of possible harmful events. Next, it is essential to demonstrate the application of the rules contained in the legislation on passenger transport in line with civil liability. In order to reach the proposed objective, the deductive methodology will be used based on explanatory research by doctrinal bibliography and literature in general related to the subject, the legislation applied to the question and the jurisprudential research

**Keywords:** UBER. Brazilian Civil Code of 2002. Contract of transportation of people. Objective responsibility. Contractual Responsibility.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

a.C.	Antes de Cristo
APP	Acidentes Pessoais a Passageiros
art.	Artigo
CCB	Código Civil Brasileiro
CDC	Código de Defesa do Consumidor
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
CRLV	Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo
DETRAN	Departamento Estadual De Trânsito
DPVAT	Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestre
ed.	Edição
INSS	Instituto Nacional de Seguridade Social
MPF	Ministério Público Federal
p.	Página
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
SIMTETAXI-SP	Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Taxi no Estado de São Paulo
TJ	Tribunal de Justiça
STF	Supremo Tribunal Federal
STJ	Superior Tribunal de Justiça

## SUMÁRIO

1	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
2	<b>RESPONSABILIDADE CIVIL</b> .....	15
2.1	<b>Histórico conceitual</b> .....	15
2.2	<b>Pressupostos da responsabilidade civil</b> .....	18
2.2.1	<i>Do fato</i> .....	18
2.2.2	<i>Do dano</i> .....	19
2.2.3	<i>Do nexo de causalidade</i> .....	20
2.3	<b>Espécies da responsabilidade civil</b> .....	21
2.3.1	<i>Classificação quanto ao fato gerador</i> .....	21
2.3.2	<i>Classificação quanto a seu fundamento</i> .....	22
2.3.3	<i>Classificação quanto ao agente</i> .....	24
2.4	<b>Teorias da responsabilidade civil adotadas no Brasil</b> .....	24
3	<b>UBER COMO TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL</b> .....	26
3.1	<b>Transporte privado individual de passageiros</b> .....	26
3.2	<b>UBER: significado</b> .....	28
3.2.1	<i>Controvérsias</i> .....	29
3.2.2	<i>Funcionamento do aplicativo</i> .....	32
3.3	<b>Prevalência do Código Civil Brasileiro sob o Código de Defesa do Consumidor no que tange o diálogo das fontes</b> .....	34
3.4	<b>Do contrato da Uber e das relações jurídicas advindas</b> .....	35
4	<b>RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL CONTRATUAL NOS SERVIÇOS DA UBER PELO TRANSPORTE DE PESSOAS NOS TERMOS DO CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO DE 2002</b> .....	38
4.1	<b>UBER como contrato</b> .....	39
4.2	<b>Da responsabilização objetiva no contrato de transporte de pessoas da UBER</b> .....	39
4.3	<b>Características jurídicas gerais do contrato de transporte realizado pela UBER</b> .....	41
4.4	<b>Quem vem a ser o transportador?</b> .....	43
4.5	<b>Análise do transporte de pessoas realizado pela UBER em consonância com as regras cíveis sobre responsabilidade civil</b> .....	44

4.6	<b>Do dano moral advindo da responsabilidade contratual do transporte de pessoas oferecido pela UBER .....</b>	49
5	<b>CONCLUSÃO .....</b>	53
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	55

## 1 INTRODUÇÃO

A responsabilidade é um dos institutos do Direito mais antigos na humanidade. Sua importância diz respeito a uma justiça que serve para equilibrar as relações jurídicas quando estas são abaladas por algum evento danoso.

A sociedade a todo momento vive em uma constante modernização. Esta aparece em vários setores, e influenciam vários tipos de relações humanas e jurídicas da sociedade. A tecnologia é uma das grandes aliadas nesse constante desenvolvimento. Os celulares, cada vez mais modernos, apresentam tipos de tecnologias que questionam o modo como certos tipos de relações são constituídas. Aplicativos contidos nesses celulares traduzem exatamente o que descrito. Servem como intermediários de contratos entre empresas e pessoas físicas, que concebem essas relações. O problema, muitas das vezes é encontrar um limitador de direitos e deveres que serve para preservá-las de certo modo.

Um dos aplicativos de celulares, que formam as suscitadas relações jurídicas, é o aplicativo UBER que tem como objetivo realizar transporte de pessoas, por meio de um transporte privado individual. Uma pessoa jurídica que por meio da ferramenta tecnológica, firma um contrato de transporte, assumindo o risco que tal atividade impõe. Este será o aplicativo foco da análise em questão.

O ponto de suma significação está quando ocorre algum evento danoso nesse tipo de relação, necessitando saber quem deverá arcar com os prejuízos ocasionados. Ante isto, preenchido os requisitos da responsabilidade civil, e principalmente em atenção as normas que regram o tipo de responsabilidade, tem-se a identificação do responsável e a consequente quantificação do dano que poderá a vir ser ressarcido.

Assim, faz-se necessário, uma profunda análise dessa temática para que as pessoas saibam da importância do instituto da responsabilidade civil nas suas relações jurídicas quando da utilização do transporte prestado por meio do aplicativo UBER.

Para a consecução da análise, aplicar-se-á a pesquisa bibliográfica da doutrina e literatura em geral relacionada ao tema, da legislação aplicada à questão e da pesquisa jurisprudencial.

Portanto, cumpre, inicialmente no primeiro capítulo, abordar alguns aspectos históricos da responsabilidade civil, apresentando os requisitos necessários à sua configuração, os tipos de responsabilidade e qual responsabilidade é adotada no Brasil. Essas características são cruciais para entender a proposta do trabalho.

Em seguida, no segundo capítulo, estabelecerá o conceito e definição da UBER como

um transporte individual privado de pessoas. Apresentar-se-á, o surgimento dessa nova modalidade de transporte, o tipo contratual relacionado, as normas definidoras de sua regulamentação. A exposição sucinta de como se dá o funcionamento do aplicativo para a realização do transporte de pessoas é de grande valor para a compreensão do tema. No que diz respeito a legislação aplicada sobre a responsabilidade gerada de danos causados aos seus passageiros e aos usuários-motoristas do aplicativo, revela uma pequena controvérsia entre o Código de Defesa do Consumidor de 1990 e Código Civil Brasileiro de 2002, pois ambos permitem aplicação de responsabilidade sobre danos. Entretanto, o presente trabalho explica que para a análise pretendida, deverá se ater somente à segunda legislação, para revelar a relação de importância que tem a responsabilidade civil com o contrato de transporte presente entre as pessoas que utilizam o aplicativo da Uber.

Por fim, no terceiro capítulo, se demonstrará a análise do tipo de responsabilidade civil contratual da UBER. Definindo a responsabilidade contratual, o tipo de responsabilização objetiva, as características contratuais necessárias, a imputação da responsabilização e a aplicação da responsabilização perante a legislação civilista pátria, nos termos dos artigos sobre transporte de pessoas e responsabilidade civil.

Ante o exposto, o presente trabalho terá o objetivo de analisar, a responsabilidade civil na relação jurídica constituída no meio de transporte individual privado da empresa UBER, sob a perspectiva civilista das obrigações e contratos regidos pelo Código Civil de 2002.

## 2 RESPONSABILIDADE CIVIL

Faz-se necessária a explanação sucinta dos aspectos conceituais definidores do instituto da responsabilidade civil, para que se possa entender a posteriori a análise pretendida no presente trabalho.

### 2.1 Histórico-conceitual

No início, as pessoas nas sociedades primitivas agiam de forma instintiva quando sofriam algum dano sobre si ou seus bens, com o intuito de obter vingança. Tratava-se de uma reação coletiva contra o causador de algum mal aos integrantes daquele grupo.

Em seguida, evoluiu-se para a vingança individual privada, baseada na Lei de Talião, ou seja, a conduta humana visava castigar com dano semelhante o causador do dano assim como sua conduta atingiu a um inocente, considerando apenas a óptica da vítima. O parâmetro seguido por esta conjectura pode ser exemplificado pela seguinte passagem bíblica de Êxodo, 21:22-25<sup>1</sup>:

Na briga entre homens, se um deles ferir a mulher grávida e for causa de aborto sem maior dano, o culpado será obrigado a indenizar aquilo que o marido dela exigir, e pagará o que os juizes decidirem. Contudo, se houver dano grave, então pagará vida por vida, olho por olho, dente por dente, mão por mão, pé por pé, queimadura por queimadura, ferida por ferida, golpe por golpe.

Com o passar dos anos, o sentimento de vingança modera-se, ao passo que não se torna mais obrigatória a punição do ofensor, abrindo a possibilidade de reparação do dano através do pagamento de determinada quantia em dinheiro ao ofendido. E, com a consolidação das instituições políticas foi indispensável a institucionalização dos meios de composição de danos para se assegurar o bem-estar da sociedade. Desse modo explica Jorge Bustamante Alsina<sup>2</sup>:

Desde el día en que el Estado assume la función de aplicar las sanciones represivas castigando a los culpables, se produce una notable transformación del concepto de responsabilidad. Desde ese momento esta noción se desdobra: por un lado, la responsabilidad penal que persigue el castigo del delincuente y, por poutro, la reponsabilidad civil que tende a ressarcir a la víctima del daño sufrido.

6. Em otros tempos tan sólo la víctima tenía la carga de sancionar com uma pena al autor del daño; pena corporal, luego peciniaria (composición), pero que constituía siempre la expresión de la venganza. En lo sucessivo el Estado es el que pena, y

---

<sup>1</sup> **Bíblia Sagrada**. Edição Nova Bíblia Pastoral. São Paulo. Paulus: 2014

<sup>2</sup> ALSINA, Jorge Bustamante. **Teoría General de la Responsabilidad Civil**. 9º ed. Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1997

muy pronto, él es el único que pena. ¿Quiere decir esto que há terminado el papel de la víctima? No, sino que se há transformado; la víctima pide sólo una indemnización, ya no es cuestión de venganza sino de reparación. (p. 29)

Pode se observar uma grande mudança no conceito de responsabilidade, passando o Estado a titularizar a aplicação de sanções a um dano causado.

Ao analisar como essa evolução aconteceu na sociedade romana, percebe-se que esta se deu de forma bem demarcada.

A aceitação de quantia em pecúnia para indenização de dano ocorreu com a Lei das Doze Tábuas. Todavia, continuou a ideia de que se estaria pagando o preço da vingança. Esta foi a consolidação das decisões proferidas por 10 (dez) magistrados, insculpidas em tábuas de madeira ou de bronze no fórum romano, prevendo a responsabilidade objetiva, por presumir que existia acordo prévio quando acontecia uma ofensa ou expropriação patrimonial tarifada. Nesse caso, passou-se a admitir a *poena* (pagamento em dinheiro de quantia certa), ou seja, uma composição legal com o autor do dano. Esta, era aceita tanto para os delitos privados quanto para os públicos, restando alterado apenas o destinatário, qual seja a própria vítima e a *res publica*, respectivamente.

Depois desse período, por volta de 286 a.C., surgiu a Lei Aquília que, para muitos autores, é um marco da responsabilidade civil. Ao regular o delito de dano culposo, exteriorizado na expressão *damnum iniuria datum*, considerou o ato ilícito uma figura autônoma, punindo a título de culpa por danos injustamente ocasionados. Assim, essa ideia de responsabilidade subjetiva deu origem a moderna concepção de responsabilidade extracontratual ou delitual ou aquiliana. Sobre o tema, esclarece Maria Helena Diniz<sup>3</sup>:

*A Lex Aquilia de damno* veio a cristalizar a ideia de reparação pecuniária do dano, impondo que o patrimônio do lesante suportasse os ônus da reparação, em razão do valor da *res*, esboçando-se a noção de culpa como fundamento da responsabilidade, de tal sorte que o agente se isentaria de qualquer responsabilidade se tivesse procedido sem culpa. Passou-se a atribuir o dano à conduta culposa do agente. A *Lex Aquilia de damno* estabeleceu as bases da responsabilidade extracontratual, criando uma forma pecuniária de indenização do prejuízo, com base no estabelecimento de seu valor. Esta lei introduziu o *damnum iniuria datum*, ou melhor, prejuízo causado a bem alheio, empobrecendo o lesado, sem enriquecer o lesante.

A Idade Média, por sua vez, é marcada pela efetivação da intervenção econômica estatal por meio de legislação específica tarifando o dano e é marcada também pela

---

<sup>3</sup> DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 7º Vol1e. Responsabilidade Civil. 18º ed. São Paulo: Saraiva, 2004, p.11.



conceituação de dolo e culpa *stricto sensu* igualmente à criação da dogmática da culpa, que resultou na diferenciação da responsabilidade civil e penal.

A teoria da responsabilidade foi concebida em decorrência da doutrina, tendo como principal nome o jurista Jean Domat, que foi o sistematizador do Código Civil da França de 1804, famoso pelo enunciado disposto em seu art. 1.382<sup>4</sup>. Ele estabelecia o princípio geral da responsabilidade civil ao prever que o dano, sem levar em consideração a culpa, já bastava para que a reparação acontecesse.

No que tange a sua origem etimológica, a palavra responsabilidade é um substantivo feminino que advém do latim *respondere*, que quer dizer “responder por”, assim, corresponde ao dever de uma pessoa em responder pelas consequências de seus atos ou de outros indivíduos em face de terceiros ou à sociedade. Frisa-se que tal instituto jurídico não está restrito a adultos ou pessoas civilmente capazes, uma vez que qualquer indivíduo, independente da idade, pode efetuar atos jurídicos que estejam de acordo com sua idade.

A responsabilidade é o dever jurídico de alguém em reparar os erros de sua conduta, diante do ordenamento jurídico, pela ofensa aos direitos de outra pessoa. Nesse sentido, esta se desdobra em três vertentes independentes: responsabilidade civil, administrativa e penal.

Para Maria Helena Diniz<sup>5</sup>, o conceito de responsabilidade civil deve ser tratado como:

A responsabilidade civil é a aplicação de medidas que obriguem uma pessoa a reparar dano moral ou patrimonial causado a terceiros, e, razão do ato por ela mesma praticado, por alguma coisa a ela pertencente ou de simples imposição legal.

Por outro lado, a responsabilidade administrativa deriva da violação de normas administrativas, gerando ao causador do ato uma sanção igualmente de natureza administrativa. No âmbito do Estatuto dos servidores públicos federais, quando este, no desempenho de cargo ou função, viola normas administrativas, fica compelido a indenizar a pessoa jurídica de direito público, considerando as atribuições e poderes conferidos a Administração Pública bem como a ética pública.

Por último, a responsabilidade penal decorre da transgressão de norma penal,

---

<sup>4</sup> **ARTICLE 1382** Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

<sup>5</sup> DINIZ, Maria Helena., o.p cit., p.40

estando sujeita ao princípio da estrita legalidade, pelo qual determina que deve haver tipificação em lei anterior à prática do delito com sua respectiva cominação legal. Tal instituto pretende assegurar a ordem social, gerando consequências inclusive na responsabilidade civil, à luz do art. 935 do Código Civil Brasileiro – CCB de 2002.<sup>6</sup>

## **2.2 Pressupostos da responsabilidade civil**

Apesar de a doutrina ser bastante imprecisa sobre caracterização dos pressupostos da responsabilidade civil, esta necessita de alguns elementos essenciais para que exista. Dessa maneira, pode-se falar que a mesma irá acontecer quando da ocorrência de um fato, ação comissiva ou omissiva, que cause um dano ou prejuízo a alguém, existindo um nexo de causalidade entre o fato e o dano. Sobre tais três elementos, tratar-se-á agora de forma esmiuçada.

### **2.2.1 Do fato**

O fato ou conduta geradora de um dano é uma ação ou omissão, lícita ou ilícita, voluntária, realizada pelo autor do prejuízo ou por terceiro ou por animal ou coisa inanimada àquele vinculado juridicamente e que resulte no dano.

Deste simples conceito pode-se tirar inúmeros desdobramentos, como o entendimento de que a conduta voluntária, requisito tanto da responsabilidade civil subjetiva quanto da objetiva, coincide com a intenção do autor, no sentido de que ele possua algum controle daquela ação. Destarte, não se imputarão ao autor do fato danoso aquele que foi praticado de forma inconsciente, sob coação absoluta ou por eventos insuperáveis. Ainda sobre a voluntariedade da conduta, ensina Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho<sup>7</sup>:

Em outras palavras, a voluntariedade, que é pedra de toque da noção de conduta humana ou ação voluntária, primeiro elemento da responsabilidade civil, não traduz necessariamente a intenção de causar o dano, mas sim, e tão-somente, a consciência daquilo que se está fazendo. E tal ocorre não apenas quando estamos diante de uma situação de responsabilidade subjetiva (calcada na noção de culpa), mas também de responsabilidade objetiva (causada na idéia de risco), porque em ambas as hipóteses o agente causador do dano deve agir voluntariamente, ou seja, de acordo com a sua livre capacidade de autodeterminação.

---

<sup>6</sup> Art. 935. A responsabilidade civil é independente da criminal, não se podendo questionar mais sobre a existência do fato, ou sobre quem seja o seu autor, quando estas questões se acharem decididas no juízo criminal.  
<sup>7</sup> GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil – Responsabilidade civil**. 6º ed. São Paulo: Saraiva, 2008, p.28

Em relação ao fato lesivo ser comissivo ou omissivo, na primeira situação tem-se a realização de uma ação que o autor deveria abster-se de praticá-la, já a segunda hipótese diz respeito ao não cumprimento de uma obrigação que deveria fazê-la, que ocorre mais comumente pelas modalidades de inexecução contratual.

Por último, a atuação do agente pode ocorrer de forma ilícita ou lícita. A responsabilização se dá na primeira delas quando o agente age com culpa ao desrespeitar um dever, de outra forma, quando de sua atuação nem mesmo a culpa existir, derivando assim o evento danoso de um ato regular do direito, a responsabilização se faz pela teoria do risco, que surgiu da necessidade de conseguir responsabilizar algumas situações em que não era possível apontar a violação de um dever ou provar uma conduta culposa, gerando a obrigação ressarcitória pela simples autoria de atividade que pressuponha um risco especial de ocasionar um ato danoso, conforme as hipóteses explicitamente previstas.

Alguns daqueles conceitos mostram importantíssima relevância para o estudo do tema, uma vez que a culpa e o ilícito são os fundamentos da reponsabilidade civil.

A culpa é o elemento que irá qualificar um ato ilícito, determinando se o agente é merecedor de reprovação por sua conduta. Tal ideia de censura imposta a ação danosa ocorre porque o autor poderia proceder de forma diferente para evitar o prejuízo de outrem bem como a violação de seus direitos, é o que gera a obrigação de reparar. Maria Helena Diniz<sup>8</sup> ressalta ainda que:

É mister esclarecer, ainda, que o ilícito tem duplo fundamento: a infração de um dever preexistente e a imputação do resultado à consciência do agente. Portanto, para sua caracterização, é necessário que haja uma ação ou omissão voluntária, que viole norma jurídica protetora de interesses alheios ou em direito subjetivo individual, e que o infrator tenha conhecimento da ilicitude de seu ato, agindo com dolo, se intencionalmente procura lesar outrem, ou culpa, se consciente dos prejuízos que advêm de seu ato assume o risco de provocar evento danoso.

Em sua definição, a culpa *lato sensu* abrange tanto a culpa *stricto sensu*, transgressão de dever jurídico por ação imprudente, negligente ou imperita, quanto o dolo, ofensa deliberada a um dever jurídico.

Quanto ao segundo fundamento da responsabilidade civil, o ilícito ou dano, passa-se a abordar de forma pormenorizada.

---

<sup>8</sup> DINIZ, Maria Helena., o.p cit., p.45

### **2.2.2 Do dano**

O dano representa o prejuízo causado em face de um ato, que é elemento indispensável para a responsabilização. Dele se desdobra uma relação tripolarizada com indenização, qual seja de: 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).

Em relação a sua classificação, a doutrina majoritária o divide em dois tipos principais: dano patrimonial e dano extrapatrimonial.

O dano patrimonial, também muito conhecido como dano material, refere-se a todo o prejuízo concreto que alcançar o conjunto de bens e relações jurídicas que possuem apreciação econômica de uma pessoa e que estejam sujeitos de ressarcimento. Tal espécie se subdivide em dano emergente e lucro cessante. O primeiro deles acontece quando há uma perda direta no patrimônio da vítima após o fato lesivo, ao passo que o outro diz respeito ao que deixará de ser auferido no futuro em decorrência do ato danoso, uma que este fulmina a expectativa de um proveito econômico vindouro que, pelo desenrolar normal das atividades da vítima, era previsível.

Já o dano moral (a melhor representação de dano extrapatrimonial), por outro lado, não recebe uma definição precisa pela doutrina, sendo aceito, por alguns, como o dano que não tem caráter patrimonial, ou seja, sem uma diminuição pecuniária à vítima. Estando ligado à ideia clássica de dor, vexame e humilhação sofrida pela vítima do fato danoso. Geralmente ocorre quando há lesão aos direitos de personalidade, tais como: imagem, privacidade, nome, honra, dignidade, entre outros.

Existe ainda o dano estético, que para alguns doutrinadores é um terceiro tipo de dano, de forma que não possui entendimento pacífico, corresponde às alterações morfológicas em alguém, como aleijão, deformidades, cicatrizes e defeitos que provoque o afeamento da pessoa lhe causando repugnância, desgosto ou complexo de inferioridade.

### **2.2.3 Do nexo de causalidade**

O nexo de causalidade ou nexo causal, por sua vez, é tido como um liame ou uma ligação direta e necessária entre o dano causado e a ação ou omissão do agente que lhe deu

causa. E complementa Maria Helena Diniz<sup>9</sup> que:

Todavia, não será necessário que o dano resulte apenas imediatamente do fato que o produziu. Bastará que se verifique que o dano não ocorreria se o fato não tivesse acontecido. Este poderá não ser a causa imediata, mas, se for condição para a produção do dano, o agente responderá pela consequência.

Assim, pode-se observar que é imprescindível a presença do nexo entre a conduta e o dano para que haja a responsabilização por um evento dano. A falta deste liame, pode ensejar em uma excludente de responsabilidade civil.

### **2.3 Espécies de responsabilidade civil**

Conforme ao fato gerador, ao seu fundamento e o agente da conduta, pode-se dividir a responsabilidade civil em espécies, de acordo com a perspectiva a ser observada. A autora Maria Helena Diniz<sup>10</sup>, preceitua que essa divisão é feita em seis tipos, que são: contratual, extracontratual, subjetiva, objetiva, direta e indireta.

#### ***2.3.1 Classificação quanto ao fato gerador***

Essa classificação leva em consideração que a responsabilidade civil pode se dividir em contratual e extracontratual, que acontece pelo não cumprimento de uma obrigação, podendo esta derivar de um contrato ou ser uma imposição legal.

*Ab initio*, a responsabilidade contratual, ou ainda ilícito contratual ou relativo, corresponde à quebra de um dever materializado através de um vínculo obrigacional preexistente, ou seja, um negócio jurídico. Fala-se então na ocorrência de um ilícito contratual.

De outra sorte, a responsabilidade extracontratual, chamada de delitual, extranegocial, ilícito aquiliano ou absoluto, é aquela decorrente de evento danoso, sem a existência de acordo prévio ou outra qualquer relação jurídica, que a propicie, entre o autor e a vítima, a não ser a lei. Segundo Ricardo Pereira Lira<sup>11</sup>:

o dever jurídico pode surgir da lei ou da vontade dos indivíduos. Neste último caso,

---

<sup>9</sup> DINIZ, Maria Helena., o.p cit., p. 108.

<sup>10</sup> DINIZ, Maria Helena., o.p cit., p.126-129.

<sup>11</sup> LIRA, Ricardo Pereira. “**Ato ilícito**”, Revista de Direito da Procuradoria-Geral. Volume 49, 1996 p. 85-86

os indivíduos criam para si deveres jurídicos, contraindo obrigações em negócios jurídicos, que são os contratos e as manifestações unilaterais de vontade.

Se a transgressão se refere a um dever gerado em negócio jurídico, há um ilícito negocial comumente chamado de ilícito contratual, por isso que mais frequentemente os deveres jurídicos tem como fonte os contratos.

Se a transgressão pertinente a um dever jurídico imposto pela lei, o ilícito é extracontratual, por isso que gerado fora dos contratos, mais precisamente fora dos negócios jurídicos.

Ilícito extracontratual é, assim, a transgressão de um dever jurídico imposto pela lei, enquanto que ilícito contratual é violação de dever jurídico criado pelas partes no contrato.

Nestes termos, ambas as formas de responsabilidade civil originam-se da violação de um dever jurídico preexistente, restando a diferenciação entre elas, na origem desse dever. Há a responsabilidade extracontratual se resultante da inobservância normativa ou lesão a direito por ato ilícito sem a existência anterior de relação jurídica entre as partes, e responsabilidade contratual quando não for adimplido ou houver mora no cumprimento de dever previsto contratualmente, sendo desrespeitado o acordo de vontade pactuado.

Todavia, para o autor Sergio Cavaleiri Filho<sup>12</sup>, o Código de Defesa do Consumidor - CDC de 1990, extrapolou essa distinção clássica de responsabilidade entre contratual e extracontratual ao instituir a responsabilidade civil na relação de consumo. Nesse sentido, o autor defende que o código supramencionado determina responsabilidade objetiva quando impõe o dever do fornecedor em oferecer segurança em relação aos produtos e serviços lançados no mercado, fundamentado na premissa constitucional do art. 5º, XXXII<sup>13</sup>, e art. 170, V<sup>14</sup>, ambos da Constituição da República Federativa do Brasil - CRFB de 1988 que assegura caráter público e interesse social às normas de proteção ao consumidor, de acordo com o art. 1º, do CDC<sup>15</sup>.

### ***2.3.2 Classificação quanto a seu fundamento***

Esta classificação divide a responsabilidade civil em duas vertentes: subjetiva e objetiva.

---

<sup>12</sup> CAVALIERE FILHO, Sergio. Programa de responsabilidade civil. 10º ed. São Paulo: Atlas, 2012., p. 510.

<sup>13</sup> Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (...) XXXII - o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor;

<sup>14</sup> Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: (...) V - defesa do consumidor;

<sup>15</sup> Art. 1º O presente código estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social, nos termos dos arts. 5º, inciso XXXII, e 170, inciso V, da Constituição Federal e art. 48 de suas Disposições Transitórias.

A responsabilidade subjetiva é definida, pela culpa em sentido amplo do autor em relação ao fato danoso, que inclui também o dolo, conforme art. 186 do CCB/2002<sup>16</sup>. Considerando assim ato ilícito a violação de um direito, a feitura de um dano a outrem ou quem manifestamente excede os limites de seu direito nos termos do art. 187 do CCB/2002<sup>17</sup>.

Sérgio Cavalieri Filho<sup>18</sup> demonstra que a obrigação de determinado agente em reparar o prejuízo causado a alguém, origina-se de uma conduta intencional dolosa ou ainda culposa, seja por imprudência, negligência ou imperícia. Logo, não havendo provas de que o autor do dano agiu nestes termos, restará à vítima arcar com as perdas, semelhante como se estes tivessem sido causados em decorrência de caso fortuito ou força maior.

Dessa forma, existe a obrigação de reparar o mal causado por ato ilícito (conduta dolosa ou culposa) que violar direito subjetivo de outrem, quaisquer destes direitos protegidos pelo ordenamento jurídico, como direito: à vida, à propriedade, à liberdade, à imagem, à intimidade, entre outros.

Por outro lado, na responsabilidade objetiva, o dever de indenizar o dano ocorre independente da existência de ato ilícito bem como de conduta baseada na culpa *lato sensu*, visto que esse tipo se baseia na teoria do risco, ou seja, ela aceita que certas tarefas expõem outra pessoa a risco especial e que a prática de determinados direitos provoca a obrigação de ressarcir um ato danoso que tenha dado causa.

A responsabilidade civil objetiva não se preocupa com o comportamento do lesante, mas apenas se a atividade geradora do dano foi executada no interesse do autor e sob seu controle, e desde que exista o nexo causal entre a conduta e o dano, pois a teoria do risco imputa o dever ressarcitório ao autor pela quebra do dever de segurança de sua atividade. Desse modo, a teoria do risco surgiu para responder algumas das lacunas deixadas pela culpabilidade.

A autora Maria Helena Diniz<sup>19</sup> relata que:

Na responsabilidade objetiva, a atividade que gerou o dano é lícita, mas causou perigo a outrem, de modo que aquele que a exerce, por ter a obrigação de velar para que dela não resulte prejuízo, terá o dever ressarcitório, pelo simples implemento do nexo causal. A vítima deverá pura e simplesmente demonstrar o nexo de causalidade entre o dano e a ação que o produziu.

---

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> Art. 187. Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.

<sup>18</sup> CAVALIERE FILHO, Sérgio., o.p.cit., p.08

<sup>19</sup> DINIZ, Maria Helena., o.p.cit., p. 58

Rui Stoco<sup>20</sup> ensina que essa vertente da responsabilidade se constrói na equação binária entre o dano e a sua respectiva autoria do dano, desconsiderando a imputabilidade ou a antijuridicidade do fato lesivo.

### 2.3.3 Classificação quanto ao agente

Por último, a classificação relativamente ao agente é aquela de menor complexidade.

Dessarte, a responsabilidade civil é direta quando resulta de conduta executada pela mesma pessoa que irá recair o dever de ressarcir, derivando a responsabilidade de ato próprio.

Ao passo que na responsabilidade civil indireta ou complexa, a obrigação de ressarcir é imputada a uma pessoa e o fato gerador do dano é praticado por terceiro sob sua responsabilidade legal, por animal ou coisa inanimada de que detenha a guarda.

## 2.4 Teorias da responsabilidade civil adotadas no Brasil

O ordenamento jurídico brasileiro adotou como regra geral de responsabilidade civil, através do CCB/2002, a modalidade subjetiva. Dessa feita, para a responsabilidade civil, a teoria da culpa é tida como regra geral, ao passo que a teoria do risco é utilizada reservadamente às situações dispostas em lei.

Tal situação decorre da inferência dos Arts. 186, 187 e 927<sup>21</sup>, *caput*, ambos do referido código, visto que no primeiro artigo se determina o modo como uma conduta voluntária se transforma em ato ilícito, ao passo que o segundo deles dispõe sobre o dever de reparar o dano causado por tal conduta. Assim, juntando esses dois institutos jurídicos, forma-se a responsabilidade civil subjetiva, obtendo a pretensão do dever ressarcitório fundado na culpa *lato sensu*.

Essa concepção de responsabilização possui natureza mais arcaica, sendo de igual forma a modalidade dominante no CCB/1916.

Todavia, como já fora dito, as lacunas não respondidas pela teoria da

---

<sup>20</sup> STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**. 6º ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004., p.151.

<sup>21</sup> Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. 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.



culpabilidade motivaram o surgimento da responsabilidade civil objetiva, que se fundamenta na teoria do risco.

O CCB/2002 consagra a possibilidade de aplicação dessa modalidade no seu art. 927, parágrafo único, (chamado de cláusula geral de responsabilidade objetiva) ao abranger a obrigação de reparar o dano pelo simples risco da atividade desempenhada ou nas hipóteses especificadas em lei.

Nesse sentido, faz-se presente essa modalidade de responsabilização em diversas situações do CCB/2002, como se pode verificar, por exemplo, nos casos: dos empresários e das empresas pelos produtos que põem em circulação (art. 931<sup>22</sup>); do dono ou detentor do animal pelo dano por este causado, se não provar culpa da vítima ou força maior (art. 936<sup>23</sup>); do dono de edifício ou construção pelos danos que resultarem de sua ruína, se esta provier de falta de reparos, cuja necessidade fosse manifesta (art. 937<sup>24</sup>); dos que ocuparem prédio pelas coisas que dele caírem ou forem lançadas em local indevido (art. 938<sup>25</sup>).

Pode-se observar ainda que outros diplomas legais também utilizam a responsabilidade civil objetiva sobre o causador do dano, como na hipótese de: a teoria do risco administrativo do Estado, determinada art. 37, § 6º da CRFB/1988<sup>26</sup>; a teoria do risco-proveito nas relações de consumo, adotada pelo CDC/1990; a teoria do risco integral aplicada aos casos de danos ambientais, de acordo com o art. 14, § 1º da Lei nº 6.938/1981<sup>27</sup>; e as pessoas jurídicas, pela realização de atos contra a administração pública, conforme a Lei nº 12.846/2013.

---

<sup>22</sup> Art. 931. Ressalvados outros casos previstos em lei especial, os empresários individuais e as empresas respondem independentemente de culpa pelos danos causados pelos produtos postos em circulação.

<sup>23</sup> Art. 936. O dono, ou detentor, do animal ressarcirá o dano por este causado, se não provar culpa da vítima ou força maior.

<sup>24</sup> Art. 937. O dono de edifício ou construção responde pelos danos que resultarem de sua ruína, se esta provier de falta de reparos, cuja necessidade fosse manifesta.

<sup>25</sup> Art. 938. Aquele que habitar prédio, ou parte dele, responde pelo dano proveniente das coisas que dele caírem ou forem lançadas em lugar indevido.

<sup>26</sup> Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998) (...) 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.

<sup>27</sup> Art. 14 - Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores: (...) § 1º - Sem obstáculo a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente.

### 3. UBER COMO TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL

A análise proposta teve como foco um aplicativo de telefone celulares específico que tem o objetivo fim de realizar transporte de pessoas. Para a consecução desta, fundamental a exposição de qual foi o escolhido com a sua respectiva apresentação, conceito e funcionamento. Essencial também identificar qual legislação foi escolhida para a análise pretendida, com a devida justificação e quais são os tipos de relações jurídicas constituídas no transporte realizado pela UBER que podem ser suscitadas no âmbito da responsabilidade civil.

#### 3.1 Transporte privado individual de passageiros

Os serviços de transporte urbano no Brasil tem suas diretrizes pautadas pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, conhecida como “Política Nacional da Mobilidade Urbana” - PNMU, tal lei define o transporte urbano como sendo um: “conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”<sup>28</sup>.

Tal dispositivo legal traz que a classificação desses serviços se dá de três maneiras: a primeira: quanto ao objeto, dividindo-se em de passageiros ou de cargas; a segunda: quanto à característica do serviço, podendo ser coletivo ou individual, e; a terceira: quanto à natureza do serviço, subdividindo-se em público ou privado.

Porém, a lei não traz os conceitos específicos para cada uma dessas divisões, buscando-se, portanto, as mesmas em outros dispositivos legais ou nos pensamentos de aplicadores do direito. Orlando Gomes explicita a diferença existente entre as características do serviço, citando como exemplo o taxi, ensinando: “Quem usa taxi está a estipular contrato de transporte propriamente dito, visto que o condutor fica sob sua direção ao destino, itinerário e até à marcha do veículo, enquanto o transportador não executa o serviço sob o comando pessoal de quem está a transportar”<sup>29</sup>.

Para que se compreenda qual tipo de transporte está sendo tratado neste trabalho, se faz necessário a explanação do conceito de transporte privado para o Direito Brasileiro.

---

28 Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)>

29 GOMES, Orlando. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2001., p.331.

Entretanto, a PNMU, de 2012, trazia apenas os conceitos de transporte privado coletivo e transporte público individual, conforme mostra seu art. 4º:

Art. 4º

[...]

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

Assim, além da lei não ser muito específica sobre os demais tipos de transporte, havia confusão no uso das definições, pois percebe-se que o transporte privado pode ser tratado como sendo a mesma modalidade que o transporte individual, visto que eles podem ter características análogas.

Devido a isso e aos avanços tecnológicos, que criaram novos mecanismos de utilização dos transportes, foi criada em 2018 a Lei nº 13.640, que regulamentou o transporte remunerado privado individual de passageiros, adicionando ao art. 4º da PNMU, de 2012, o inciso X, que o conceitua como: “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.”

Dentro dessa modalidade recém-criada pela legislação, há o conflito de que se esteja autorizando um serviço clandestino nos mesmos moldes dos táxis, então cabe o entendimento da diferença entre o tipo de serviço prestado por essas duas categorias profissionais, como pode ser visto na decisão do Tribunal de Justiça do Estado do Ceará. (TJ-CE 06251170920178060000 CE 0625117-09.2017.8.06.0000, Relator: LISETE DE SOUSA GADELHA, Data de Julgamento: 26/03/2018, 1ª Câmara Direito Público, Data de Publicação: 26/03/2018).<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> DIREITO CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO DE INSTRUMENTO. MANDADO DE SEGURANÇA. MOTORISTA PARTICULAR. VINCULAÇÃO AO APLICATIVO UBER. LIVRE EXERCÍCIO DE ATIVIDADE ECONÔMICA. ART. 170, PARÁGRAFO ÚNICO, CF/1988. POSSIBILIDADE. CONTRATO DE TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL. PREVISÃO DO ART. 170 DO CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO. AUSÊNCIA DE CONFUSÃO COM A ATIVIDADE DE TAXISTA (LEI Nº. 12.468/2011). RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. DECISÃO MANTIDA. 1. Cuida-se de agravo de instrumento com pedido de efeito suspensivo, autuado sob o nº. 0625117-09.2017.8.06.0000, interposto pelo DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN/CE, adversando decisão interlocutória proferido pelo MM. Juiz de Direito da 8ª Vara da Fazenda Pública desta Comarca que, nos autos do Mandado de Segurança autuado sob o nº. 0143068-70.2017.8.06.0001, impetrado por JOÃO PAULO ARAÚJO DE SOUSA, deferiu a tutela provisória vindicada. 2. De pronto, consigno que a Constituição Federal estabelece, em seu artigo 1º, que 1 dos fundamentos da República é a livre iniciativa (inciso

O táxi é uma modalidade de transporte individual de passageiros, sendo conhecido pela população mundial há mais de um século. No país, sua regulamentação ocorreu em 2011, com a Lei nº 12.468, a qual definiu os direitos e os deveres destes profissionais, tendo como intuito de viabilizar segurança tanto aos motoristas quanto aos passageiros.

Os motoristas deveriam seguir várias regras para conseguirem se manter no mercado, como: possuir Carteira Nacional de Habilitação, certificação específica para exercer a profissão, curso de mecânica e elétrica básica de veículos dentre outros. Entre os direitos garantidos por essa mesma lei, estão a inscrição como segurado no Instituto Nacional de Seguridade Social, mesmo que trabalhe como autônomo, ressalta-se que em cada localidade do país as demais regulamentações do setor se dão de modo distinto.

Nessa fórmula que os taxistas, por um longo tempo, dominaram sozinhos o mercado de transporte individual, porém com os avanços tecnológicos eles viram essa hegemonia correr risco, quando da criação destes ditos aplicativos.

---

IV). Ademais, a Lei Maior prevê em seu art. 170 que a atividade econômica deverá observar, dentre outros, os preceitos da "livre concorrência" (inciso IV) e o da "defesa do consumidor" (inciso V). E mais, o parágrafo único do mencionado dispositivo prevê que: "É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei." 3. Sob esse enfoque, me parece que a pretensão da Autarquia Estadual é incompatível com a Constituição Federal e com o Código Civil, na medida em que, o que se extrai da hipótese vertente, é a intermediação pelo aplicativo "UBER" de genuíno contrato de transporte privado individual entre o motorista agravado e os consumidores. 4. Registre-se, por oportuno, que a atividade desenvolvida pelo agravado não se confunde com a atividade privativa de taxista, na medida em que a este cabe a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para transporte público individual, nos termos da lei que regular a profissão de taxista (Lei nº. 12.468/2011), enquanto aquele é autônomo, motorista particular, que firma contrato de "transporte privado individual". 5. A propósito, a Lei Federal em referência não revogou o art. 730 do Código Civil que prevê o contrato de "transporte privado individual", ou de "serviço privado de transporte", como aquele feito por meio do aplicativo Uber. Em outras palavras, a profissão e a atividade de taxista não é excluyente da profissão e a atividade de motorista autônomo, proprietário ou não de veículo, que presta seu serviço de forma lícita, mediante contrato típico previsto no Código Civil de 2002. 6. Nessa perspectiva, não entrevejo razão nos argumentos lançados pelo DETRAN/CE, nem tampouco o perigo de risco de dano grave, de difícil ou impossível reparação, em caso de não cassação da decisão adversada. Em verdade, reformar a decisão combatida, levaria o agravado a privação do exercício de sua profissão, o que lhe ocasionaria graves prejuízos, tendo em vista o caráter alimentar da renda auferida com a atividade exercida. 7. Resta demonstrado, portanto, a plausibilidade dos motivos expostos neste decisum para manter inalterada a decisão interlocutória proferida pelo Juízo a quo, de maneira a robustecer o improvido recursal. Portanto, não cabe a esta Relatora outra medida senão a manutenção da decisão interlocutória do Juízo de planície. 8. Agravo de Instrumento conhecido e desprovido. Decisão mantida. ACÓRDÃO Vistos, relatados e discutidos os presentes autos de Agravo de Instrumento nº. 0625117-09.2017.8.06.0000, acordam os Desembargadores membros da 1ª Câmara de Direito Público do Egrégio Tribunal de Justiça do Estado do Ceará, por unanimidade, pelo conhecimento do Agravo de Instrumento, mas para negar-lhe provimento, mantendo inalterada a r. decisão, nos termos do voto da eminente Relatora. Fortaleza/CE, 26 de março de 2018.

### 3.2 UBER: significado

A UBER é uma *startup*<sup>31</sup> norte-americana que criou um aplicativo de *crowdsourcing*<sup>32</sup> em março de 2009, nos Estados Unidos, mais precisamente na cidade de São Francisco, sendo um aplicativo para celular com a atribuição de melhorar a mobilidade das pessoas através da disponibilidade de carros e motoristas particulares para os clientes.

A praticidade do serviço para os usuários se dá pela forma de solicitação do serviço: rápida, pela tela do celular e, mostrando inclusive o tempo de demora e a localização do veículo solicitado até sua chegada ao solicitante, além do valor final das viagens, permitindo ao usuário decidir se solicitará a corrida ou não, ainda ficam salvos e a disposição do usuário todas as informações de viagens anteriores e avaliação do motorista.<sup>33</sup>

Quando de sua fundação, em 2009, os idealizadores tinham em mente por no mercado um serviço semelhante ao de um táxi de luxo. Ao que tange o uso de tal ferramenta no Brasil, a chegada do aplicativo se deu em maio de 2014, iniciando-se na cidade do Rio de Janeiro e atualmente estando em mais de cem cidades do país, após pouco mais de quatro anos, pois sua comodidade e eficiência fizeram com que a população se agradasse e disseminasse o serviço.

#### 3.2.1 Controvérsias

Após o início do serviço no país, muitas controvérsias surgiram sobre o uso do mesmo, e principalmente sobre as implicações que este traria nos âmbitos jurídico e econômico, visto sua função similar a dos taxistas, porém com o valor inferior aos cobrados pelas frotas tradicionais de táxi.

Conforme explicitado anteriormente, os taxistas necessitam de registros em órgãos governamentais para regularização de seu trabalho, sendo necessário o pagamento de

---

<sup>31</sup> Artigo: “**1a startup é 1 grupo de pessoas à procura de 1 modelo de negócios repetível e escalável, trabalhando em condições de extrema incerteza.**” Por: *GITAHY, Yuri*. Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/pme/o-que-e-1a-startup>>. Acesso em: 20 de outubro de 2018.

<sup>32</sup> “Crowdsourcing são então pessoas que se unem para resolver problemas em conjunto, criar novos produtos, testarem sites, criarem conteúdo, encontrarem soluções e muito mais. [...] as cooperativas são exemplos de crowdsourcing, determinados movimentos também.” Por: *SILVESTRE, Fernanda*. **Mas o que é crowdsourcing?**. Disponível em: <<http://www.ceschini.com.br/>>. Acesso em: 20 de outubro de 2018.

<sup>33</sup> *JACKSON, NICHOLAS*. **Hailing a Cab With Your Phone**. Disponível em: <<https://www.theatlantic.com/>> (em inglês). Acesso em: 22 de outubro de 2018.

licenças e impostos, que esses “novos taxistas” não precisavam pagar, fazendo com que não houvesse uma concorrência igualitária entre essas duas categorias.

A supramencionada lei que regulamenta a atividade dos taxistas traz em seu art. 2º: “É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros”, portanto, os taxistas alegam que a *UBER* estaria violando a legislação nacional, visto que bastaria o motorista se cadastrar, devendo cumprir uma lista de exigências de segurança.

Devendo-se a essas polêmicas, o serviço oferecido pelo aplicativo chegou a ser suspenso em São Paulo, em abril do ano de 2015, por determinação judicial, nos autos do processo nº 1040391-49.2015.8.26.0100, onde por solicitação do SIMTETAXI-SP - Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores Nas Empresas de Taxi No Estado de São Paulo-SP, o Juiz de Direito Roberto Luiz Corcioli Filho, decide:

Ante o acima exposto, DEFIRO a liminar para determinar que a requerida cesse a disponibilidade e o funcionamento do aplicativo em questão (nacionalmente), bem como suspenda suas atividades na cidade de São Paulo, SP (conforme especificação do pedido inicial), sob pena de multa diária de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) – limitada, por ora, a R\$ 5 milhões –, a correr a partir do terceiro dia da efetivação da intimação da requerida.

A presente decisão servirá de mandado, a ser cumprido pela própria parte requerente, determinando-se que as empresas Google, Apple, Microsoft e Samsung deixem de fornecer nas suas respectivas lojas virtuais o aplicativo *UBER*, bem como para que suspendam remotamente os aplicativos *UBER* dos usuários que já o possuem instalado em seus aparelhos celulares.<sup>34</sup>

Em setembro de 2015, tais discussões ocorreram também em audiência pública na Comissão de Defesa do Consumidor da Câmara dos Deputados, onde o Ministério Público Federal (MPF) criticou a falta de legislação específica para o transporte privado individual de passageiros no Brasil e defendeu que o Congresso debata e crie normas a fim de reger o setor.<sup>35</sup>

Segundo o representante do MPF, os passageiros de táxis possuem garantias, como segurança, qualidade do serviço e tarifa padrão, conforme bandeira, assim para os passageiros é importante haver regulamentação ou alguma garantia. Além da necessidade de criação de receita para os entes públicos, pois tais prestadores de serviço não poderiam exercer sua atividade sem gerar nenhuma receita ao país.

---

<sup>34</sup> Decisão disponível em <<https://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/4/art20150429-06.pdf>>. Acesso em: 20 de outubro de 2018.

<sup>35</sup> Disponível em <<http://www2.camara.leg.br>>. Acesso em: 19 de outubro de 2018.

Devido as dúvidas e confrontos de direitos e deveres, o Deputado Federal Alberto Fraga, criou projeto de Lei que visava regulamentar esse tipo de transporte, sendo seu texto:

Regulamenta o transporte privado individual de passageiros e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta lei regulamenta o transporte privado individual de passageiros.

Art. 2º Fica reconhecido, em todo o território nacional, o serviço de transporte privado individual de passageiros, a ser exercido de forma autônoma, na qualidade de prestação de serviço.

Art. 3º O profissional autônomo que exerce a atividade de transporte privado individual de passageiros deve utilizar veículo próprio ou de terceiros cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

Art. 4º São requisitos para a prática da atividade profissional prevista nesta lei:

I - habilitação para conduzir veículo automotor compatível com a categoria do veículo conduzido, respeitado o limite de capacidade de passageiros previsto no art. 3º desta lei;

II – portar comprovante de seguro para si, para passageiro e do veículo;

III - cadastro perante órgão de trânsito competente da localidade da prestação do serviço, o qual deve ser anualmente renovado, com a respectiva vistoria do veículo.

IV – o veículo deve ser equipado com sistema de orientação por satélite e não ter data de fabricação superior a 10 anos.

V – o veículo deve possuir acessibilidade para passageiros deficientes.

Art. 5º É requisito para o cadastramento que, o profissional a que se refere esta lei, não possua antecedentes criminais nem esteja respondendo por crime doloso.

Art. 6º Essa Lei entrará em vigor na data da sua publicação.<sup>36</sup>

O deputado justifica a criação de tal projeto alegando a notoriedade da crise do transporte público no país e a necessidade de melhoria na mobilidade urbana, sendo o transporte por aplicativo uma medida que cooperaria para a melhoria no transporte dos cidadãos.

Tal projeto não foi sancionado como lei, fazendo com que as dúvidas persistissem, havendo a necessidade de uma decisão que colocasse fim a discussão, ou ao menos, as diminuíssem, assim, foi publicada a Lei Federal nº 13.640, no dia 26 de março de 2018, a qual inseriu na Lei nº 12.587/2012 o “transporte remunerado privado individual de passageiros” como modo de transporte urbano:

Tal lei é a primeira a reconhecer e a regular esse tipo de transporte no país, trazendo os municípios e o Distrito Federal como os entes competentes para regulamentar e fiscalizar os serviços, devendo tratar sobre a cobrança de tributos, a exigência de contratação de seguros de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e de Danos Pessoais causados por

---

<sup>36</sup>Projeto de Lei nº , de 2015, do Deputado Federal Alberto Fraga. Regulamenta o transporte privado individual de passageiros e dá outras providências. Disponível em: <[www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1370863](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1370863)>. Acesso em: 19 de outubro de 2018.

Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); além de o motorista dever ser contribuinte individual do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS).

A lei traz ainda em seu art. 11-B os requisitos a serem seguidos pelos motoristas que quiserem exercer a profissão, sendo eles: possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público local; emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV), e apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Ressalta-se, porém, que a referida lei de 2018, em seu art. 11-A, apenas incumbe a competência de regulamentação e fiscalização de tal transporte aos municípios e ao Distrito Federal, quando estes optarem pela regulamentação. Assim, o texto não se torna claro sobre a circunstância em que tais entes não optem por esta, trazendo a incerteza sobre se já seria suficiente para a consideração da licitude de sua atividade, cumprir os requisitos trazidos no art. 11-B.

Nessa vertente a jurisprudência pátria vem se moldando a esse novo modelo de pensamento. (TJ-CE 06262638520178060000 CE 0626263-85.2017.8.06.0000, Relator: INACIO DE ALENCAR CORTEZ NETO, Data de Julgamento: 07/05/2018, 3ª Câmara Direito Público, Data de Publicação: 07/05/2018)<sup>37</sup>.

---

<sup>37</sup> EMENTA:CONSTITUCIONAL. ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM MANDADO DE SEGURANÇA. TRANSPORTE REMUNERADO ATRAVÉS DE VEÍCULOS PARTICULARES. APLICATIVO UBER. PREVISÃO LEGAL. LEI NACIONAL DA MOBILIDADE URBANA (LEI N.12.587/2012) ALTERADA PELA LEI FEDERAL 13.640/2018. COMPETÊNCIA DOS MUNICÍPIOS E DISTRITO FEDERAL PARA REGULAMENTAR E FISCALIZAR O SERVIÇO EXERCIDO PELOS AGRAVANTES. ART. 11-A, DA LEI 13.640/2018. PROJETO DE LEI DO MUNICÍPIO DE FORTALEZA EM TRAMITAÇÃO. FISCALIZAÇÃO E OBSERVÂNCIA ÀS LEIS DE TRÂNSITO. POSSIBILIDADE. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO. 1. O cerne da questão em apreço reside na análise da legalidade ou não das medidas executadas pelas autoridades agravadas no tocante ao impedimento do transporte remunerado através de veículos particulares (UBER), que se trata de 1a plataforma de comunicação em rede, a qual permite que particulares previamente cadastrados possam contratar serviços de motoristas profissionais, também, devidamente cadastrados. 2. A Lei Federal de Mobilidade Urbana n.12.587/12, em seu art.3º, define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, fazendo, inclusive, a diferenciação entre transporte individual de pessoas público e privado. Ademais, recentemente, em 26/03/2018, foi sancionada a Lei n. 13.640/2018, que alterou o inciso X, do art. 4º, da Lei supramencionada, definindo o que vem a ser o transporte remunerado privado individual de passageiros, bem como acrescentou os arts. 11-A e 11-B, que tratam da competência para regulamentar e fiscalizar o serviço do citado transporte, sendo esta dos Municípios e do Distrito Federal. 3. Dessa forma, não restam dúvidas quanto à ilegalidade das medidas executadas pelas autoridades agravadas no tocante ao impedimento do transporte remunerado através de veículos particulares (UBER), eis que este encontra-se amparado pela Lei n. 13.640/2018, que alterou a Lei Nacional de Mobilidade Urbana. No entanto, apesar de estar previsto em lei o transporte exercido pelos agravantes por meio do aplicativo UBER, a regulamentação e fiscalização deve ser realizada pelos municípios e suas autarquias, em conformidade com os requisitos traçados nos arts. 11-A e 11-B, da Lei 13.640/2018, a fim de que sejam garantidas a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço.



### 3.2.2 Funcionamento do aplicativo

Os serviços oferecidos pelo aplicativo possuem classificações diferentes conforme o tipo de veículo utilizado para transporte. Porém, nem todas as localidades possuem a disposição todos esses serviços disponíveis. Estes, podem ser: *UBERX*”, “*UBERBLACK*”, “*UBERSELECT*”, “*UBERBAG*”; “*UBERENGLISH*”; “*UBERBIKE*”, “*UBERPOOL*”.

As diferenças entre as categorias são: *UBERX*: a principal opção do aplicativo, compreende carros compactos de quatro portas e ar-condicionado; *UBER Black*: engloba os carros de estilo sedan de cor preta, todos possuem bancos de couro, para oferecer maior conforto; *UBERSelect*: oferece carros mais novos e confortáveis, possuindo valores 20 % mais altos que o *UBERX*; *UBERBag*: os veículos oferecidos por esta categoria possuem porta-malas maior, podendo transportar mais bagagens com tranquilidade; *UBEREnglish*: o usuário pode optar por utilizar os veículos do *UBERX* ou do *UBERBlack*, sendo que o motorista fala inglês, possuindo certificação pelo Duolingo; *UBERPool*: é a categoria em que o usuário compartilha sua corrida com outros usuários que vão para direções similares, possuindo um custo menor na viagem, contribuindo para o meio ambiente e diminuindo o número de carros na rua, e; *UBERX VIP*: disponível apenas para usuários frequentes, nessa modalidade os usuários viajam com os motoristas mais bem avaliados da plataforma e pagam o mesmo valor do *UBERX*.

Os motoristas cadastrados no aplicativo não estipulam os valores das corridas, devendo pagar à empresa *UBER USA, LLC (Limited Liability Company)* o valor de 20% (vinte por cento) do que é pago pelo usuário por cada corrida. Logo, os motoristas cadastrados são empreendedores individuais, devendo arcar com todos os gastos necessários à realização da atividade, como manutenção do veículo, combustível, dentre outros.

O cálculo para chegar ao valor final da corrida é realizado pela ferramenta tendo por base a relação entre a oferta de motorista e a quantidade de usuários solicitando-os em determinada localidade, além da duração e da distância do trajeto solicitado. Para a utilização da ferramenta, o usuário deve primeiramente baixar o aplicativo da *UBER* na loja virtual de seu aparelho telefone, após obtê-lo deve se cadastrar, fornecendo: nome, telefone, email e criando uma senha.

Para solicitar uma viagem o usuário primeiramente insere o local de partida, onde dará início ao trajeto, e o local de destino. Assim, o aplicativo calculará a rota que ele considera mais adequada para a realização do trajeto, mostrando-a ao usuário juntamente com os preços referentes às modalidades de carros disponíveis. Na mesma tela o usuário poderá

ainda selecionar a forma de pagamento, se pagará em dinheiro ou com cartão, que deve ser cadastrado no próprio aplicativo.

Ao fim o usuário confirma sua solicitação e aguarda a ferramenta lhe indicar o nome do motorista que realizará a viagem, o tempo de chegada deste ao ponto de partida juntamente com um mapa do deslocamento e as características do carro utilizado, como: modelo, cor e placa. Há no aplicativo ainda, a opção de o usuário enviar mensagem para o motorista, e vice-versa, além de avaliar o motorista, classificando-o entre uma a cinco estrelas.<sup>38</sup>

### **3.3 Prevalência do Código Civil Brasileiro sobre o Código de Defesa do Consumidor no que tange o diálogo das fontes**

Considerável é o preceito contido no art. 732 do CCB/2002<sup>39</sup> em que serão aplicáveis aos contratos de transporte, os preceitos constantes em legislação especial e de tratados e convenções internacionais, desde que não contrariem o disposto no mesmo código.

Referida norma leciona sobre uma relação que deve ter o código e outras legislações com o fito de buscar uma complementariedade na aplicação de um melhor direito. A doutrina em seu seio, ao falar desta relação, a denomina como *diálogo das fontes*.

Ao tratar do tema de contratos de transporte, é de praxe a doutrina pátria trazer destaque para o diálogo de fontes entre o CCB/2002 e CDC/1990. Dado ao fato da importância de sua aplicação em casos que da relação comercial também deriva uma relação de consumo. Nesta linha, leciona Flávio Tartuce<sup>40</sup> que:

Ao contrato de transporte aplica-se o Código Civil e, havendo uma relação jurídica de consumo, como é comum, o Código de Defesa do Consumidor (Lei n. 8.078/1990). Desse modo, deve-se buscar um diálogo das fontes entre as duas leis no que tange a esse contrato, sobretudo o diálogo de complementariedade.(p. 745)

Essa relação decorre da tese do diálogo das fontes, que busca uma complementariedade entre as duas leis principalmente, visando proteger o consumidor, a parte vulnerável do contrato. Nesse diapasão, houve uma forte aproximação principiológica entre as duas leis, no que tange aos contratos, eis que ambas são incorporadas de uma nova teoria geral dos contratos) Enunciado n. 167

---

<sup>38</sup> Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/aplicativo-uber-como-funciona/>>. Acesso em: 13 de novembro de 2018.

<sup>39</sup> Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

<sup>40</sup> TARTUCE, Flávio. **Manual de Responsabilidade Civil**. Vol único. 1º ed. São Paulo: Método, 2018, p.749-750.

do CJF/STJ). Essa aproximação ocorre em virtude dos princípios sociais contratuais, caso da função dos contratos e da boa-fé objetiva, que podem ser invocados contra eventual pedido de limitação da indenização pelo causador do dano, constante da Convenção de Varsóvia ou de Montreal, visando, dessa forma, à busca da justiça contratual.

Em suma, o art. 732 do Código Civil igualmente não prejudica a aplicação do CDC, havendo uma relação jurídica de consumo no contrato de transporte.

O mencionado diálogo, também é regularmente utilizado pela jurisprudência na emissão de suas decisões, principalmente no que diz respeito aos contratos de transporte de pessoas da UBER, que será discutido no presente trabalho.

Neste íterim, é de suma importância ressaltar que a presente dissertação tem enfoque em uma análise da responsabilidade civil contratual da UBER à luz das regras civilistas. Afastando, portanto, para uma melhor visualização didática, a responsabilização civil do CDC/1990. Não negando, por sua vez, a sua existência, que muitas vezes é necessária para resolução de determinados casos concretos, mas frise-se, afastando-a para uma melhor análise à proposta.

### **3.4 Do contrato da UBER e das relações jurídicas advindas**

O contrato, nos dizeres de Elpídio Donizetti e Felipe Quintella<sup>41</sup> “é negócio de Direito Privado, por meio do qual dois ou mais sujeitos se vinculam para regular interesses concernentes a objetos economicamente apreciáveis, buscando a satisfação de necessidades, em que criam, resguardam, transferem, conservam, modificam ou extinguem direitos e deveres”

Para serem válidos, os contratos necessitam de capacidade e vontade das partes para contratar e deve possuir objeto possível, lícito e determinável. A sua eficácia está condicionada a realização de uma obrigação.

Das várias classificações de contratos, o contrato de adesão apresenta-se como recorrente nas relações que em envolve contrato da espécie de transporte. São contratos que restringem a liberdade de contratar, impondo as cláusulas aos seus aderentes.

Assim, explica Carlos Roberto Gonçalves<sup>42</sup> que:

O outro adere ao modelo de contrato previamente confeccionado, não podendo

---

<sup>41</sup> DONIZETTI, Elpídio e QUINTELLA, Felipe. **Curso didático de direito civil**. 6º ed. São Paulo: Atlas, 2017, p.453.

<sup>42</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro**. Volle 3: contratos e atos unilaterais. 14º ed. São Paulo: Saraiva, 2017., p.121.

modifica-las: aceita-as ou rejeita-as, de forma pura e simples, e em bloco, afastada qualquer alternativa de discussão. São exemplos dessa espécie, dentre outros, os contratos de seguro, de consórcio, de transporte, e os celebrados com as concessionárias de serviços públicos (fornecedores de água, energia elétrica, etc.)

Tal tipo de contrato é recorrente nas relações de consumo, e em virtude disso, o CDC/1990 traz em seu artigo 54, *caput*,<sup>43</sup> a sua definição. Porém, há negócios jurídicos que não possuem essa característica, em atenção a isto, dispõe o CCB/2002 dois dispositivos sobre o contrato de adesão que merecem ressalva. São eles, o art. 423 e 424 do mesmo, que respectivamente aduzem:

Art. 423. Quando houver no contrato de adesão cláusulas ambíguas ou contraditórias, dever-se-á adotar a interpretação mais favorável ao aderente.

Art. 424. Nos contratos de adesão, são nulas as cláusulas que estipulem a renúncia antecipada do aderente a direito resultante da natureza do negócio.

Para o já apontado autor, Carlos Roberto Gonçalves<sup>44</sup> ensina:

Em ambos os dispositivos, o novel diploma procura resguardar a posição do aderente não só em vista de “cláusulas ambíguas ou contraditórias”, como ao proibir “a renúncia antecipada” a direito, levando em conta especialmente o fato de contrato de adesão ter o seu conteúdo fixado por deliberação exclusiva do ofertante.

Em face as características discutidas, conclui-se que é exatamente o tipo de contrato realizado pela UBER para o transporte de passageiros- usuários. Como já dito anteriormente, para conseguir realizar o transporte oferecido pela empresa, deve esta aceitar os termos e condições após a instalação do aplicativo em seu celular.

Após a concordância do contrato e a requisição da viagem, nasce para uma melhor análise dos deveres e obrigações, três tipos de relações jurídicas, quais sejam: a existente entre o passageiro-usuário e a empresa, o motorista e o passageiro-usuário e o motorista e a empresa.

A relação entre o passageiro-usuário e a empresa engloba tanto os direitos quanto os deveres de ambas as partes, como no caso de cancelamento da corrida e/ou mudanças de trajetos por uma dessas partes, falta de fiscalização da empresa em relação ao motorista que lhe presta serviço, principalmente quando esta falta gera dano ao passageiro, como nos casos das alegações de assédio.

---

<sup>43</sup> Art. 54. Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo.

<sup>44</sup> GONÇALVES, Carlos Roberto., o.p.cit., p. 124.

A partir do momento que é solicitada a viagem e o motorista aceita, passa a existir a relação entre passageiro-usuário e o motorista que em concreto realizará o transporte. Assim, a conclusão pela obrigação de resultado do transporte contratado, do começo ao fim, se torna do motorista. Caso haja no percurso, situações atípicas à realização normal do contrato por parte do motorista, poderá este ser chamado a ser responsabilizar por possíveis danos causados ao passageiro.

No tocante à responsabilização por danos causados aos passageiros-usuários, ambas as relações expostas em supra, necessitam de uma análise detalhada para identificar a quem a legislação atribui essa responsabilização. Essa análise será apresentada posteriormente.

A última relação é entre o motorista e a empresa há peculiaridades que precisam ser entendidas, posto que mesmo se tratando de um contrato de adesão, onde o motorista se cadastra conforme as cláusulas estipuladas pela empresa, ainda pode haver discussão sobre a prestação de serviço do motorista para a empresa, já que renunciam aos direitos de receber valores acima do gerado pela ferramenta ao realizar o cálculo da viagem.

O motorista que se cadastra no aplicativo é considerado como prestador de serviços autônomos, porém como tal, pode a Justiça do Trabalho desconsiderar o contrato, se considerar que este prestador possui as prerrogativas de funcionário, como subordinação hierárquica.

Considerando-se que não haja a possibilidade de declaração de vínculo, o motorista arca com suas despesas para a prestação do serviço e recebe da empresa o valor estipulado pela corrida, sendo essa relação e o contrato regidos pelo CCB/2002.

## **4. RESPONSABILIZAÇÃO CIVIL CONTRATUAL NOS SERVIÇOS DA UBER PELO TRANSPORTE DE PESSOAS NOS TERMOS DO CÓDIGO CIVIL BRASILEIRO DE 2002**

Com o fito de cumprir o objetivo proposto, a análise será apresentada no presente capítulo realizando a aplicação das regras civilistas no contexto das relações jurídicas constituída por meio do contrato de transporte de pessoas realizado pela UBER.

### **4.1 UBER como contrato de transporte de pessoas a ensejar responsabilidade civil contratual**

Como já exposto no capítulo anterior, a UBER é uma empresa que oferece transporte para pessoas, através de um aplicativo digital de celulares. O acordo entre a empresa e o usuário é feito mediante um contrato de adesão.

Das diversas espécies de contratos, o contrato de adesão é corriqueiramente aplicado aos contratos de transporte, no qual naquele não são discutidas, por ambas as partes, as cláusulas dispostas. Como afirma Flávio Tartuce<sup>45</sup>: “O transportador acaba por impor o conteúdo do negócio, restando a outra parte duas opções: aceitar ou não os seus termos (take it or leave it, como se afirma nos países de língua inglesa)”.

Interessante o fato de que no contrato de adesão estipulado e oferecido pela UBER<sup>46</sup>, em sua cláusula nº 2 (dois), resta anunciado que a empresa não realiza serviços de transporte, muito menos que funciona como transportadora. Assim resta apresentado:

**VOCÊ RECONHECE QUE A UBER NÃO É FORNECEDORA DE BENS, NÃO PRESTA SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA, NEM FUNCIONA COMO TRANSPORTADORA, E QUE TODOS ESSES SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA SÃO PRESTADOS POR PRESTADORES TERCEIROS INDEPENDENTES QUE NÃO SÃO EMPREGADOS (AS) E NEM REPRESENTANTES DA UBER, NEM DE QUALQUER DE SUAS AFILIADAS (grifo nosso)**

Perceptível é a contradição na cláusula transcrita acima, porém, a própria jurisprudência pátria, no momento atual, quando emite julgados relacionados a casos sobre a UBER, têm considerado que as relações jurídicas postas em análise são oriundas de contratos

---

<sup>45</sup> TARTUCE, Flávio., o.p.cit., p.45-46.

<sup>46</sup> Contrato disponível em <<https://www.uber.com/legal/terms/br/>>. Acesso em: 05 de novembro de 2018.

de transporte.<sup>47</sup>

Acrescente-se o fato de que o CCB/ 2002 no art. 730<sup>48</sup> e a doutrina brasileira esclarecem que o contrato de transporte é aquele em que uma pessoa ou empresa (transportador), se compromete, mediante alguma vantagem ou retribuição, a transportar, de um local para outro, pessoas ou coisas (viajante, passageiro ou usuário).<sup>49</sup>

Exatamente o que a UBER se compromete a realizar, como já explicitado no presente trabalho. Os serviços de transporte ofertado por esta, é destinado a realizar transporte de pessoas, de um local a outro, retribuído por vantagem econômica, o que faz diferenciá-lo da mera carona gratuita.

Portanto, pode-se dizer que a atividade que a UBER realiza é o transporte de pessoas, estipulado como um negócio jurídico aperfeiçoado por meio de um contrato que espera uma contraprestação em pecúnia. Assim, tal negócio, se sujeita à aplicação das regras constantes no CCB/2002 quanto a responsabilidade civil e sobre contrato de transporte de pessoas.

#### **4.2 Da responsabilização objetiva no contrato de transporte de pessoas da UBER**

O transporte de pessoas traduz em uma obrigação de resultado, qual seja, a de levar uma pessoa e sua bagagem até o destino acordado, com segurança e incólumes, ou seja, preservando seus aspectos físicos e patrimoniais. Essa obrigação, em sua totalidade, corresponde a chamada *cláusula de incolumidade*, que resta presente em todo contrato de transporte de pessoas.

Tal cláusula, fundamenta a responsabilização do transportador independente de culpa ou melhor, objetiva, por prejuízos causados aos seus passageiros. Nessa perspectiva, Washington de Barros Monteiro<sup>50</sup> acentua:

---

<sup>47</sup> EMENTA:RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS, MORAIS E LUCROS CESSANTES. MOTORISTA DE APLICATIVO. UBER. ASSALTO AO DEIXAR 1 PASSAGEIRO. SEGURANÇA PÚBLICA QUE É DEVER DO ESTADO. RISCO DECORRENTE DO **CONTRATO DE TRANSPORTE PRIVADO**, PARTICULAR. SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA MANTIDA. RECURSO DESPROVIDO. (Recurso Cível Nº 71007903826, Quarta Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Glauca Dipp Dreher, Julgado em 24/08/2018); (grifo nosso)

<sup>48</sup> Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de 1 lugar para outro, pessoas ou coisas.

<sup>49</sup> DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Brasileiro. 7º Volume.Responsabilidade Civil. 18ªed. São Paulo: Saraiva, 2004., p.462

<sup>50</sup> MONTEIRO, Washinton de Barros. **Curso de Direito Civil das Obrigações**. 2.ªparte. 34 ed. Atual. Por Carlos Alberto Dabus Maluf e Regina Beatriz Tavares da Silva São Paulo: Saraiva, 2003, v. 5., p.326.

É dever do transportador: levar o passageiro são e salvo a seu destino, e responderá pelos danos a ele causados, bem como à sua bagagem. Em todo contrato de transporte está implícita a cláusula de incolumidade. Ora, se um passageiro contrata uma empresa para leva-lo ao Rio de Janeiro, subentende-se que ele quer chegar ao seu destino por inteiro e não “em tiras”.

Comentada cláusula baseia a responsabilidade objetiva no contrato de transporte de pessoas, pela teoria do risco, em que de certo se insere em tal negócio jurídico. Assim, a própria regra do art. 927, parágrafo único, do CCB/2002 assegura o risco da atividade em transporte de pessoas passível de responsabilização objetiva contratual. Nesse ínterim, Caio Mário da Silva<sup>51</sup> assinala que “o transporte está baseado na teoria do risco, o que justifica a incidência da responsabilidade sem culpa ou objetiva”.

Acrescenta-se o fato de que, a mesma legislação civilista, em seu art. 734<sup>52</sup> evidencia que o transportador somente não responderá pelos prejuízos causados aos seus passageiros nas hipóteses de força maior, evidenciando ainda mais a responsabilidade sem culpa posta em questão. Ademais, o mesmo dispositivo consagra que será considerada nula qualquer cláusula contratual que se apresente como excludente de responsabilidade. Esta muitas vezes reconhecida como “*cláusula de irresponsabilidade*”. A norma em evidência traz respaldo ao entendimento jurisprudencial dado pela Súmula nº 161 do Supremo Tribunal Federal de que “Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar”.<sup>53</sup>

As excludentes de responsabilidade civil, quais sejam, aquelas situações que rompem o nexo causal, um dos pressupostos para a configuração da reponsabilidade, são as únicas hipóteses que eximem o transportador do dever de indenizar eventual dano causado ao seu passageiro.

Inteligência de tais regras o respaldo dado a responsabilidade objetiva contratual nos contratos de transporte, devido ao fato de que como já comentado, ser estes, negócios de adesão, não permitindo questionamento do adquirente sobre tal cláusula não indenizatória. Guarida trazida no art. 424 do CCB/2002<sup>54</sup>, no qual acentua a nulidade, nos contratos de adesão, da cláusula de renúncia antecipada de aderente a direito resultante da natureza do negócio jurídico.

---

<sup>51</sup> PEREIRA, Caio Mário da Silva., Responsabilidade Civil, 5ª ed., Rio de Janeiro: Forense. 1994,p.209

<sup>52</sup>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.

<sup>53</sup> Súmula nº 161 do Supremo Tribunal Federal. Disponível em <<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3501>>

<sup>54</sup> Art. 424. Nos contratos de adesão, são nulas as cláusulas que estipulem a renúncia antecipada do aderente a direito resultante da natureza do negócio.



Assim, importante a ressalva de que a UBER em seu contrato de adesão, apresenta cláusulas de não responsabilidade, passíveis de nulidade de acordo com as regras apresentadas. Como pode-se visualizar em sua cláusula de nº 05 (cinco):<sup>55</sup>

A UBER NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR DANOS INDIRETOS, INCIDENTAIS, ESPECIAIS, PUNITIVOS OU EMERGENTES, INCLUSIVE LUCROS CESSANTES, PERDA DE DADOS, DANOS MORAIS OU PATRIMONIAIS RELACIONADOS, ASSOCIADOS OU DECORRENTES DE QUALQUER USO DOS SERVIÇOS AINDA QUE A UBER TENHA SIDO ALERTADA PARA A POSSIBILIDADE DESSES DANOS. A UBER NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR NENHUM DANO, OBRIGAÇÃO OU PREJUÍZO DECORRENTE DO: (i) SEU USO DOS SERVIÇOS OU SUA INCAPACIDADE DE ACESSAR OU USAR OS SERVIÇOS; OU (ii) QUALQUER OPERAÇÃO OU RELACIONAMENTO ENTRE VOCÊ E QUALQUER PRESTADOR TERCEIRO, AINDA QUE A UBER TENHA SIDO ALERTADA PARA A POSSIBILIDADE DESSES DANOS. A UBER NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR ATRASOS OU FALHAS DECORRENTES DE CAUSAS FORA DO CONTROLE RAZOÁVEL DA UBER E, TAMPOUCO, PELA QUALIDADE E INTEGRIDADE DOS BENS DISPONIBILIZADOS POR PRESTADORES TERCEIROS.

**VOCÊ CONCORDA QUE A UBER NÃO TEM RESPONSABILIDADE EM RELAÇÃO A VOCÊ, POR CONTA DE QUALQUER SERVIÇO DE TRANSPORTE, BENS OU LOGÍSTICA REALIZADOS POR PRESTADORES TERCEIROS, SALVO SE EXPRESSAMENTE ESTABELECIDO NESTES TERMOS. COMO CONSEQUÊNCIA, A UBER NÃO TEM QUALQUER RESPONSABILIDADE POR ROTAS ADOTADAS POR PRESTADORES TERCEIROS OU POR QUAISQUER ITENS PERDIDOS NOS VEÍCULOS DE PRESTADORES TERCEIROS.** (grifo nosso)

A doutrina já cuidou de tratar pontualmente sobre essa questão, Elpídio Donizetti e Felipe Quintella <sup>56</sup> asseveram que “é comum que o transportador exponha em seu veículo, ou mesmo no instrumento do contrato, avisos de que “não nos responsabilizamos por objetos deixados no interior do veículo”. É importante que o passageiro se lembre da nulidade dessa conduta”.

À vista disso, sob análise de que se pretende apresentar, a responsabilidade pelo transporte de passageiros da UBER é objetiva sob o aspecto contratual, em que o passageiro estará amparado independentemente de culpa do motorista. Destarte, as cláusulas supra apresentadas em seu contrato, são nulas de direito. Nos dizeres de Silvio de Salvo Venosa<sup>57</sup> “Uma vez descumprida essa cláusula, ocorre o inadimplemento, aflora o dever de indenizar. Não basta a coisa ou a pessoa chegar a seu destino; deve chegar sã e salva.”

---

<sup>55</sup> Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>>. Acesso em: 13 de novembro de 2018.

<sup>56</sup> DONIZETTI, Elídio e QUINTELLA, Felipe., o.p.cit., p.603

<sup>57</sup> VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito Civil. **Obrigações e Responsabilidade Civil**. 17ª ed. São Paulo: Atlas, 2017. p.555.

### 4.3 Características jurídicas gerais do contrato de transporte realizado pela UBER

Nos contratos de transporte em geral, apresentam-se como características jurídicas do contrato de transporte a bilateralidade, a onerosidade, a comutatividade e consensualidade.

A Bilateralidade ou sinalagma dos contratos consiste em existir obrigações e deveres proporcionais para ambas as partes contratantes. No contrato de transporte em questão, a empresa UBER se obriga a realizar o transporte da pessoa perquirida, e em troca o passageiro tem a obrigação de pagar o preço da viagem.

Nos dizeres de Maria Helen Diniz a onerosidade resta presente “por haver vantagens para ambos os contraentes. Tal onerosidade lhe é essencial, pois o serviço de transporte é atividade econômica de fim lucrativo”.<sup>58</sup>

Este elemento tem grande importância no contrato de transporte, pois o difere do transporte feito gratuitamente, de amizade ou cortesia, conhecido popularmente como “carona,” o qual, elucidado pelo comando contido no art. 736 do CCB/2002<sup>59</sup>, não se regula pelas normas contidas no contrato de transporte. Maria Helena Diniz<sup>60</sup> acrescenta ainda que quando presente esta forma de transporte, “ter-se-á contrato, mas a responsabilidade do transportador obedecerá a norma diversa, entendendo-se que, havendo dano, a presunção de culpa será tão somente *juris tantum*.”

Referida autora, coaduna com o que inserido na Súmula nº 145 do Superior Tribunal de Justiça<sup>61</sup>, em que a responsabilidade no transporte gratuito é extracontratual, subjetiva. Ressalte-se assim, que transporte gratuito deve ser feito livre de qualquer tipo de aferição indireta, pois se presente for, reger-se-á pelas normas de contrato de transporte (art. 736, parágrafo único, do CCB/2002).

Quando ainda pendente a regulamentação da UBER pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e pelos incumbidos poderes públicos municipais, intitulando como

---

<sup>58</sup> DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 3º volume. Teoria das Obrigações Contratuais e Extracontratuais. 29ª ed. São Paulo: Saraiva, 2013. p. 498.

<sup>59</sup> Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

<sup>60</sup> DINIZ, Maria Helena., o.p.cit., p.498

<sup>61</sup> Súmula nº 145. No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave. Disponível em <[https://ww2.stj.jus.br/docs\\_internet/revista/eletronica/stj-revista-slulas-2010\\_10\\_capSlula145.pdf](https://ww2.stj.jus.br/docs_internet/revista/eletronica/stj-revista-slulas-2010_10_capSlula145.pdf)>. Acesso em: 03 de novembro de 2018.

transporte privado individual, Flávio Tartuce <sup>62</sup> já acentuava:

Cabe destacar que, para o presente autor, apesar da pendência de uma legislação específica, o UBER e outras formas de transporte compartilhado não se enquadram como transporte clandestino, diante da não regulamentação, mas como modalidades de carona, com vantagens indiretas. Assim, deve-se aplicar o parágrafo único do art. 736 do Código Civil, com a incidência das regras de transporte e da correspondente responsabilidade civil objetiva, sem prejuízo da subsunção do Código de Defesa do Consumidor, em diálogos das fontes. Isso faz que não só o transportador eventualmente responda por danos causados ao passageiro, mas também a empresa que administra o aplicativo, presente um risco-proveito desta última.

Interessante a questão, como já comentado no capítulo 2 (dois) do presente trabalho, que a UBER, quando criada no seu país de origem, intitulava suas viagens como de “carona”. Não é possível, portanto, dizer isso na realidade brasileira que a empresa se insere hoje, devido ao fato de que o contrato da UBER já estipula a aferição de vantagem econômica. Sua atividade claramente busca um fim lucrativo. É uma empresa que oferece transporte em troca de pagamento econômico. Pode-se perceber em sua Cláusula nº 04 (quatro) – “4-PAGAMENTO” em que explicita no primeiro e terceiro parágrafos, respectivamente:

(...)Você entende que os serviços ou bens que você receber de um prestador terceiro, contratados por meio dos serviços poderão ser cobrados (“Preço”).

(...)

O preço total é devido e deve ser pago imediatamente após a prestação do serviço; ou entrega do bem; o pagamento será facilitado pela UBER mediante o método de pagamento indicado na sua Conta, após o que a Uber enviará um recibo por e-mail.

Preexistente está a comutatividade no contrato em questão devido ao fato de que as prestações de ambas as partes contratantes serem certas e determinadas. Acrescenta-se também, como Flávio Tartuce <sup>63</sup> assegura, que “a álea não é fator determinante do contrato de transporte, apesar de existente o risco”. Como já comentado anteriormente, na grande maioria das vezes, o contrato de transporte se traduz em típico contrato de adesão, como é o caso da UBER, em que as prestações restam certas.

O contrato de transporte também é consensual. O consenso define o seu aperfeiçoamento. Este, é alcançado com a manifestação de vontade dos contraentes, um mútuo acordo, independente do embarque do passageiro. No caso da UBER, ocorre quando o passageiro solicita a viagem através do aplicativo da UBER, momento que este requer e o motorista aceita.

---

<sup>62</sup> TARTUCE, Flávio. O.p.cit.,p.762.

<sup>63</sup> TARTUCE, Flávio. O.p.cit., p.745

#### 4.4 Quem vem a ser o transportador?

Nos dizeres de Flávio Tartuce<sup>64</sup>, “aquele que realiza o transporte é o transportador, e a pessoa transportada é o passageiro ou viajante”. Na relação jurídica analisada no presente trabalho, importante a definição de quem vem ocupar cada parte da relação contratual, e conseqüentemente quem será o responsável civilmente por eventuais danos causados.

Acrescenta-se ainda que Cristiano Chaves de Faria<sup>65</sup> explica que “transportador ou condutor é aquele que se obriga a entregar a coisa ou levar uma pessoa e suas bagagens de um ponto a outro”. No caso do presente tema trabalhado, quando o verbo “obrigar” é utilizado urge o questionamento se o transportador seria a empresa UBER ou o motorista, o fato é que ambos se obrigam a realizar o transporte. Tanto a empresa que oferece o aplicativo, as seguranças de direitos e garantias, a forma de pagamento, quanto o motorista, que aceita a corrida e fica vinculado àquele passageiro para realizar o transporte.

Sabe-se, na verdade, que existem três tipos de relações jurídicas constituídas no transporte de pessoas oferecido pela UBER: primeira: Relação entre usuário-passageiro e a empresa UBER; segunda: Relação entre usuário-passageiro e o motorista no veículo automotor; terceira: Relação entre motorista e a empresa UBER.

Somente a primeira e segunda hipótese que interessam para a análise do presente trabalho, já que a terceira está relacionada à relação de emprego existente originando uma responsabilidade decorrente do trabalho. Ademais, existem ainda aquelas situações em que estão relacionadas à pessoas fora do negócio jurídico tratado, na qual envolvem terceiros. Nesse caso a responsabilidade será extracontratual.

Diante isto, tanto o motorista quanto a empresa UBER são responsáveis civilmente pelos prejuízos causados aos seus passageiros-usuários, pois ambos figuram como o transportador da relação contratual. O fato do transporte é o nexo causal para a configuração da responsabilidade e do dever de indenizar. Entretanto, cada caso deverá ser analisado com cautela, devendo sempre partir da análise dos pressupostos da responsabilidade civil, pois eles que indicarão qual tipo e a quem a responsabilidade será auferida.

---

<sup>64</sup> TARTUCE, Flávio. O.p.cit., p.744.

<sup>65</sup> FARIAS, Cristiano Chaves. **Código civil para concursos**. 5º ed., Salvador: Juspodivm, 2017. p.652.

#### **4.5 Análise do transporte de pessoas realizado pela UBER em consonância com as regras cíveis sobre responsabilidade civil.**

A regra geral sobre responsabilidade civil apresentada pelo CCB/2002 está contida nos art. 927 e 186, em que explicita que aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, fica obrigado a repará-lo. Diante esse comando, juntamente com as regras sobre transporte de pessoas e a configuração dos pressupostos da responsabilidade civil, poder-se-á presumir de quem será a responsabilidade pelo ressarcimento do dano causado no transporte de pessoas realizado pela UBER.

A recorrente comentada seção II, do CCB/2002 de que trata o transporte de pessoas, traz hipóteses atinentes ao contrato firmado pelas partes, em que se dará a responsabilidade objetiva dos danos causados em virtude do negócio acordado. Esse tipo de responsabilidade, ressalte-se, como já aludido em tópico anterior, é objetiva contratual. O próprio parágrafo único do art. 927 do CCB/2002, informa que a obrigação pela reparação do dano independe de culpa nos casos em que pela natureza da atividade incorre em risco para direitos de outrem e nos casos específicos em lei, como já comentado anteriormente. Esta é a questão foco da análise proposta no presente trabalho.

O art. 737 do CCB/2002<sup>66</sup> dispõe que ao transportador incorrerá responsabilidade de perdas e danos ocasionados, caso descumpra aos horários e itinerários previstos ao transporte oferecido. Obviamente, em caso de haver excludente de responsabilidade o motivo de mudança de horários e itinerário será escusável.

No transporte realizado pela UBER, a partida e o destino são escolhidos pelo passageiro-usuário que insere a informação no aplicativo antes de solicitar o transporte. Após a solicitação, o aplicativo indica o itinerário a ser realizado na viagem, e com base neste, estipula o preço a ser pago. Após já ter solicitado a viagem pode o passageiro-usuário alterar o destino, no próprio aplicativo, ou indicar ao motorista, qual itinerário gostaria fazer, ambas as opções com a conseqüente alteração do valor a ser pago. Poderá também solicitar no decorrer do itinerário a realização de até três paradas com no máximo três minutos de duração, sem custo adicional.

Haverá a responsabilização do transportador *in casu*, quando incorrer na realização da viagem fora dos moldes estipulados e acordados entre as partes, como os descritos em supra. A exemplo, temos a hipótese de o motorista alterar o trajeto sem a

---

<sup>66</sup>Art. 737. O transportador está sujeito aos horários e itinerários previstos, sob pena de responder por perdas e danos, salvo motivo de força maior.

anuência do passageiro, por erro, negligência, imperícia, que ocasione um dano ao passageiro-usuário de estar no local acordado a tempo. Foi exatamente a situação discutida na ação de danos morais nº 0736066-25.2017.8.07.0016, da Primeira Turma Recursal dos Juizados Especiais do Distrito Federal movida por uma passageira-usuária do Distrito Federal que por erro no itinerário de sua viagem, acabou perdendo a decolagem de seu voo.<sup>67</sup> O mesmo cenário se repetiu em outra localidade, no processo de nº 0801635-32.2016.8.10.0013 do 8º Juizado Especial Cível e das Relações de Consumo do Tribunal de Justiça do Estado do Maranhão.<sup>68</sup>

---

<sup>67</sup> Órgão Primeira Turma Recursal DOS JUIZADOS ESPECIAIS DO DISTRITO FEDERAL Processo N. RECURSO INOMINADO 0736066-25.2017.8.07.0016 RECORRENTE(S) UBER RECORRIDO(S) ERIKA DE CASTRO HEUSI Relator Juiz FABRÍCIO FONTOURA BEZERRA Acórdão Nº 1115683 EMENTA JUIZADOS ESPECIAS CÍVEIS. RESPONSABILIDADE CIVIL. UBER. PRELIMINAR REJEITADA. ALTERAÇÃO DE TRAJETO. COMPROVAÇÃO NECESSÁRIA. DANOS MATERIAIS DEVIDOS. DANOS MORAIS. RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE. RECURSO CONHECIDO E PARCIALMENTE PROVIDO.1. Recurso próprio, regular e tempestivo. 2. Recurso inominado interposto pela parte ré em que pleiteia a reforma da r. sentença sob o argüento de ser parte ilegítima a figurar o polo passivo da demanda. No mérito, sustenta a culpa exclusiva da autora/recorrida, dado que a mesma teria determinado ao motorista parceiro a alteração da rota a ser seguida e, por consequência, ocasionando a perda do voo. 3. Preliminar de ilegitimidade passiva. A recorrente, por integrar a cadeia produtiva auferindo vantagem econômica, ou de qualquer outra natureza, e por intermediar transações entre o conslidor e terceiros, responde objetiva e solidariamente pelos eventuais danos causados ao conslidor. Preliminar rejeitada. Precedentes: (Acórdão n.1098868, 07490998220178070016, Relator: FERNANDO ANTONIO TAVERNARD LIMA 3ª Turma Recursal dos Juizados Especiais do Distrito Federal, Data de Julgamento: 23/05/2018, Publicado no DJE: 29/05/2018. Pág.: Sem Página Cadastrada.). 4. A controvérsia deve ser solucionada sob o prisma do sistema jurídico autônomo instituído pelo Código de Defesa do Consolidor (lei federal nº 8.078, de 11 de setembro de 1990), que por sua vez regulamenta o direito fundamental de proteção do conslidor (artigo 5º, inciso XXXII da constituição federal). 5. A responsabilização civil nas relações de conslo assenta-se na teoria da qualidade do serviço ou do produto (art. 14 do CDC). Nesse sentido, por se tratar de responsabilidade civil objetiva é dispensável a análise do elemento volitivo, mas a norma exige a análise do elemento objetivo, qual seja, a falha de prestação de serviços. Portanto, o fornecedor responde objetivamente pelos danos causados pela falha na prestação do serviço, bastando ao conslidor comprovar o dano e o nexo causal. 6. In casu, verifica-se que a recorrida contratou o serviço da recorrente com tempo suficiente para a chegada até o aeroporto, e a própria empresa admite ter havido erro do motorista, pois informou que estornaria o valor cobrado a mais pelo caminho maior percorrido de forma desnecessária (ID. 4557303 – Pág. 12 e 13). 7. Registra-se que a empresa recorrente utiliza-se da modalidade de contratação com valores pré estabelecidos, pelos quais o conslidor adere antecipadamente ao efetivo usufruto do serviço. Eventuais alterações de rota por parte dos usuários devem estar devidamente demonstradas de forma a não gerar dúvidas quanto à solicitação do conslidor. Não seria crível ao motorista a mudança do trajeto por livre conveniência do passageiro sem saber se este novo seria ou não vantajoso. Desse modo, não tendo a empresa recorrente demonstrado que, efetivamente, a conslidora solicitou a alteração da rota, inviável escusar-se da reparação dos danos a ela ocasionados. 8. Quanto a reparação por danos morais, na fixação do valor da reparação devida, mister levar em consideração a gravidade do dano e o porte econômico da lesante. Também não se pode deixar de lado a função pedagógico-reparadora do dano moral, consubstanciada em impingir à parte ré a sanção bastante a fim de que não retorne a praticar os mesmos atos, sem gerar enriquecimento sem causa. 9. Considerando a natureza do gravame imposto ao conslidor no caso concreto, o valor de R\$ 2.000,00 (2 mil reais) mostra-se razoável e proporcional à ofensa, além de suficiente aos propósitos do instituto em tela. 10. Preliminar rejeitada. Recurso CONHECIDO e PARCIALMENTE PROVIDO apenas para reduzir o quantil indenizatório para R\$ 2.000,00 (2 mil reais).

<sup>68</sup> (...)Desse modo, descarto a tese defendida pela Demandada, ao arguir a culpa concorrente, sob o fundamento de que a Autora tivera também responsabilidade quanto ao vício na prestação do serviço. Não é verdade. Os elementos probatórios dos autos apontam em outro sentido. Tanto apontam em outro sentido, que a Demandada não faz referência à hora em que a Autora, conduzida pelo serviço de táxi da Requerida, chegou ao aeroporto do Galeão. De fato, o voo estava marcado para 18h55min. Essa é uma questão incontroversa. As 16h55min, foi o

Importante acentuar que o art. 738 do CCB/2002<sup>69</sup> traz um dever a ser observado pelo passageiro, na qual este deverá se sujeitar às regras estabelecidas pelo transportador. De acordo com o parágrafo único do referido artigo, caso ocorra a transgressão de tais regras ou instruções regulamentares, ensejará em uma possível redução do *quantum* indenizatório a ser recebido por eventual prejuízo sofrido.

O ponto ora discutido, não corresponde ao fato de culpa exclusiva da vítima, e sim apenas uma concorrência para o dano por quebra de um dever imposto pelo transportador que deveria ser observado. Para Flávio Tartuce<sup>70</sup>, “A norma em questão baseia-se nos arts. 944 e 945 do Código Privado em vigor e na aplicação da teoria da causalidade adequada”. Em complemento, o Enunciado nº 459 da V Jornada de Direito Civil<sup>71</sup>, alude que a conduta da vítima pode ser fato atenuante do nexo de causalidade na responsabilidade civil objetiva.

A UBER na cláusula de nº 3 (três) de seu contrato traz regras quanto condutas e obrigações a serem observadas pelo passageiro-usuário. A exemplo, o mesmo deve concordar “em cumprir todas as leis aplicáveis quando usar os serviços e que somente poderá usar os Serviços para finalidades legítimas (por. Ex. não transportar materiais ilegais ou perigosos).” Portanto, à luz da regra do art. 738 do CCB/2002, deve o passageiro-usuário ter a observância da conduta pactuada, sob pena de diminuição do *quantum* indenizatório por eventual dano.

---

momento em que os passageiros, entre os quais a Autora, entrou no táxi da Demandada, tempo suficiente para chegar ao aeroporto do destino, sobretudo, uma cidade que tem uma extensa avenida, com várias pistas de tráfego, como a avenida Brasil. Nada obstante, em face do desconhecimento e do erro do motorista condutor do veículo, fato não contestado pela parte Demandada, o veículo só chegou no aeroporto do destino às 19h15min, quando o avião sequer já se encontrava em terra. O reconhecimento do vício na prestação do serviço se encontra confessado no documento “e-mail” enviado pela UBER para a Sr.<sup>a</sup>, cujos termos dizem o seguinte: “calculamos o valor da viagem se o motorista tivesse seguido a rota ideal e fizemos o estorno da diferença. O valor irá constar como crédito em até as duas próximas faturas em eu cartão de crédito.” A Demandada está chegando ao mercado, atuando com bastante resistência em São Paulo, no Rio de Janeiro e em outros grandes centros. Deveria, como deve, corrigir os seus defeitos, a fim de que os seus serviços não venham a ser questionados judicialmente, ou mesmo extrajudicialmente, não dando guarida para aqueles que lutam no sentido de que essa nova atividade da UBER não se instale de forma definitiva.(...) ANTE O EXPOSTO, nos termos dos arts. 6º, VI, 14 e 20 do CDC, c/c o art. 487, I, primeira parte, do CPC/2015, PROCEDO À RESOLUÇÃO DO MÉRITO DA LIDE, para condenar a parte Requerida UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. a pagar à Autora a importância de R\$ 12.000,00 (doze mil reais), como sanção moral, devendo os juros legais ser contados a partir da citação (art. 405 do Código Civil) e a correção monetária, contada a partir desta data (Súmula 362 do STJ).(…)

<sup>69</sup> Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstenendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço. Parágrafo único. Se o prejuízo sofrido pela pessoa transportada for atribuível à transgressão de normas e instruções regulamentares, o juiz reduzirá equitativamente a indenização, na medida em que a vítima houver concorrido para a ocorrência do dano.

<sup>70</sup> TARTUCE, Flávio. O.p.cit.,p. 765

<sup>71</sup> Enunciado nº 459 da V Jornada de Direito Civil. A conduta da vítima pode ser fator atenuante do nexo de causalidade na responsabilidade civil objetiva. Disponível em <<http://www.cjf.jus.br/enunciados/enunciado/413>> Acesso em: 03 de novembro de 2018.

Consoante o art. 739 do CCB/2002<sup>72</sup>, não pode o transportador recusar passageiros, exceto quando estipulado nos regulamentos ou quando as condições de higiene ou de saúde do passageiro justificarem. A não obediência a regra, enseja a sua responsabilidade civil.

A doutrina, traz diversos exemplos para ilustrar as exceções permitidas à regra. Como corrobora Maria Helena Diniz<sup>73</sup>:

“Assim sendo, se o viajante estiver fedendo, ante a sua sujeira corporal, ou afetado por moléstia contagiosa ou em estado de enfermidade física ou mental, que possa causar incomodo aos demais viajantes, o transportador poderá recusá-lo se impossível for conduzi-lo em compartimento separado. Da mesma forma permitida está em transporte interestadual a recusa de viajante incapaz sem estar devidamente autorizado para efetuar a viagem”.

No transporte realizado pela UBER, a regra deve ser claramente seguida. Porém, foi discutido no processo de nº 0733121-65.2017.8.07.0016 da 1º Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do DF, a recusa de transportar passageiro deficiente visual, acompanhado de seu cão-guia, sob a alegação de sujar o veículo automotor. O resultado foi a responsabilização civil do transportador, o motorista e a empresa UBER solidariamente, pelo dano moral causado ao passageiro.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> Art. 739. O transportador não pode recusar passageiros, salvo os casos previstos nos regulamentos, ou se as condições de higiene ou de saúde do interessado o justificarem.

<sup>73</sup> DINIZ, Maria Helena. O.p.cit. p.537-538.

<sup>74</sup> Órgão Primeira Turma Recursal DOS JUIZADOS ESPECIAIS DO DISTRITO FEDERAL Processo N. RECURSO INOMINADO 0733121-65.2017.8.07.0016 RECORRENTE(S) UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. RECORRIDO(S) FLAVIO LUIS DA SILVA Relatora Juiza SONÍRIA ROCHA CAMPOS D'ASSUNÇÃO Acórdão Nº 1101970 EMENTA JUIZADO ESPECIAL. CONSOLIDOR. UBER. TRANSPORTE DE PASSAGEIRO. PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE PASSIVA REJEITADA. RECUSA DE TRANSPORTAR PASSAGEIRO DEFICIENTE VISUAL, ACOMPANHADO DE SEU CÃO-GUIA. FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA. RISCO DA ATIVIDADE. INDENIZATÓRIO. REDUÇÃO. QUANTO 1. Todos que participam da cadeia de consumo, auferindo vantagem econômica ou de qualquer outra natureza, por intermediarem transações entre o consumidor e terceiros devem responder solidariamente aos prejuízos causados (Art. 3º, §2º; art. 7º, parágrafo único e art. 25, §1º, do CDC). Trata-se de responsabilidade objetiva, por não depender da demonstração da culpa (risco da atividade). Desta forma, a UBER é parte legítima para figurar no polo passivo, na vez verificada falha na prestação de serviço por parte do motorista acionado pelo autor, por meio do aplicativo disponibilizado pela empresa. Preliminar de ilegitimidade passiva rejeitada. 2. A Lei 13.146/15 assegura a todas as pessoas com deficiência visual acompanhada de cão-guia o direito de ingressar, permanecer com o animal, em todos os meios de transporte e estabelecimentos abertos ao público, incluindo privados de uso coletivo. Já o direito de transporte do deficiente visual, juntamente, com seu cão-guia encontra-se definido na Lei Federal 11.126/05, art. 1º, regulamentada pelo Decreto 5.904/06, em seu art. 1º. 3. Da análise detida dos autos e depoimento das testemunhas em audiência, restou comprovada a falha na prestação do serviço de transporte, em razão da conduta discriminatória do motorista da UBER, que se recusou a transportar o autor (deficiente visual), por estar acompanhado de seu cão-guia, sob a alegação de que sujaria o seu carro (ID 4003610). 4. A defeituosa prestação



Curiosa regra trazida pelo art. 740 do CCB/2002<sup>75</sup>, exprime o direito de o passageiro rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a corrida. Na viagem solicitada pelo aplicativo da UBER, tanto o passageiro quanto o motorista têm o direito de solicitar o cancelamento da viagem. Para o passageiro, o cancelamento será gratuito até os 5 (cinco) minutos após a solicitação ou caso o carro demore 5 (cinco) minutos a mais que o tempo estimado de chegada. Se ultrapassar esse tempo, é cobrada uma taxa de R\$ 6,00 (seis reais) pela desistência. Nesse caso, referida taxa é tratada como multa compensatória, a mesma reportada no §3º do mencionado artigo, seria o percentual de viagens que o motorista cancelou depois de ter aceitado uma corrida. Lembrando que a regra para o chamado UBER POOL, um tipo de categoria de automóvel, difere na questão do tempo de tolerância para a cobrança.<sup>76</sup>

A abusividade da cobrança pela dita taxa de cancelamento, pode ser questionada pelo próprio aplicativo, em que a depender do caso, será restituído o valor como crédito a ser utilizado em outra viagem.

Pela obrigação de resultado que se traduz o transporte de pessoas realizado pela UBER, o art. 741 do CCB/2002<sup>77</sup> implica na responsabilidade do transportador, quando a viagem é interrompida, devendo este concluir o transporte contratado, ou em outro veículo de mesma categoria, ou à sua custa, mesmo que o motivo tenha sido alheio à sua vontade. Em uma hipótese ilusória, teríamos a situação de um defeito mecânico no veículo utilizado no transporte, que impeça a conclusão da viagem.

---

do serviço, a par de evidenciar desrespeito ao condutor, ultrapassa a esfera de mero aborrecimento e tipifica dano moral indenizável, por ofensa aos seus direitos de personalidade. Todavia, apesar da subjetividade que envolve o arbitrado, a título de dano moral, este (R\$ quant110.000,00) se mostra excessivo. Assim, considerando-se os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, bem como as peculiaridades do caso concreto, bem como a capacidade econômica das partes, deve ser reduzida para R\$ 2.000,00.5. PRELIMINAR REJEITADA. RECURSO CONHECIDO e PROVIDO EM PARTE. Sentença reformada para reduzir o valor da indenização, por dano moral, para R\$ 2.000,00. Sem custas processuais e honorários advocatícios, a teor do art. 55 da Lei 9.099/95.

<sup>75</sup> Art. 740. O passageiro tem direito a rescindir o contrato de transporte antes de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor da passagem, desde que feita a comunicação ao transportador em tempo de ser renegociada. § 1º Ao passageiro é facultado desistir do transporte, mesmo depois de iniciada a viagem, sendo-lhe devida a restituição do valor correspondente ao trecho não utilizado, desde que provado que outra pessoa haja sido transportada em seu lugar. § 2º Não terá direito ao reembolso do valor da passagem o usuário que deixar de embarcar, salvo se provado que outra pessoa foi transportada em seu lugar, caso em que lhe será restituído o valor do bilhete não utilizado. § 3º Nas hipóteses previstas neste artigo, o transportador terá direito de reter até cinco por cento da importância a ser restituída ao passageiro, a título de multa compensatória.

<sup>76</sup> Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-o-cancelamento-de-la-viagem/>>. Acesso em: 02 de novembro de 2018.

<sup>77</sup> Art. 741. Interrompendo-se a viagem por qualquer motivo alheio à vontade do transportador, ainda que em consequência de evento imprevisível, fica ele obrigado a concluir o transporte contratado em outro veículo da mesma categoria, ou, com a anuência do passageiro, por modalidade diferente, à sua custa, correndo também por sua conta as despesas de estada e alimentação do usuário, durante a espera de novo transporte.

#### 4.6 Do dano moral advindo da responsabilidade contratual do transporte de pessoas oferecido pela UBER.

A doutrina pátria traz inúmeras definições do que vem a ser dano moral. Maria Helena Diniz<sup>78</sup> designa o dano moral como “a lesão de interesses não patrimoniais de pessoa física ou jurídica, provocada pelo ato lesivo”.

Não faz muito tempo na história jurisprudencial brasileira que se tem considerado o dano moral como merecedor de reparação. Antes de ser aceita a sua indenização em apartado, somente era aceita se acompanhado de um dano material. Nessa estreita, informam Cristiano Chaves de Farias, Nelson Rosenvald e Felipe Peixoto Braga Netto<sup>79</sup>:

Em relação ao dano moral, STF, até meados dos anos 60, dizia, de modo peremptório que “não é admissível que os sofrimentos morais deem lugar à reparação pecuniária, se deles não decorre nenhum dano material”. Ou seja, não se compensavam no Brasil, os danos morais; apenas patrimoniais seriam indenizáveis.

Com o passar do tempo, após o reconhecimento pelo Supremo Tribunal Federal que o dano moral é sim reparável, sem a necessidade de acompanhamento do dano material, também passou a aceitação do dano moral fora da esfera extranegocial, dado que a quebra de um dever que gera o ilícito pode advir dos dois tipos de esfera. Acrescentam-se assim, os já mencionados autores, Cristiano Chaves de Farias, Nelson Rosenvald e Felipe Peixoto Braga Netto<sup>80</sup>, que “se o fato é um comportamento antijurídico e o dano moral é uma violação a interesse extrapatrimonial digno de proteção pelo ordenamento, tanto faz se o ilícito foi produzido dentro de uma relação obrigacional ou fora dela.”

Assim, o inadimplemento de um contrato origina de um ilícito extranegocial, no qual poderá ser proveniente da mora ou inadimplemento absoluto. Daí a importância de ressarcimento do dano moral vindo do inadimplemento de uma obrigação que foi acordada, mas que trouxe prejuízos à sua saúde, integridade física, psíquica, projetos de vida e etc.

Exemplificando essa importância, Cristiano Chaves de Farias, Nelson Rosenvald e Felipe Peixoto Braga Netto<sup>81</sup> preceituam:

---

<sup>78</sup> DINIZ, Maria Helena. O.p.cit. p.84.

<sup>79</sup> FARIAS, Cristiano Chaves de, ROSENVALD, Nelson e NETTO, Felipe Peixoto Braga. **Curso de direito civil: reponsabilidade civil**. 4º ed. Salvador: JusPodivm, 2017., p. 293.

<sup>80</sup> FARIAS, Cristiano Chaves de, ROSENVALD, Nelson e NETTO, Felipe Peixoto Braga. O.p.cit., p.322.

<sup>81</sup> FARIAS, Cristiano Chaves de, ROSENVALD, Nelson e NETTO, Felipe Peixoto Braga. O.p.cit., p. 322

Não se olvide o transportador que causa um acidente acarretando danos físicos ao passageiro. Nas hipóteses aventadas, ninguém poderá negar que além dos danos patrimoniais haverá a urgência na reparação do dano extrapatrimonial, pois na raiz da lesão se encontra um interesse que extrapola o campo financeiro e que motivou a vítima a fomentar a relação obrigacional.

Seja em relação ao dano moral ou ao patrimonial, importante a ressalva seguida por Maria Helena Diniz <sup>82</sup>:

A responsabilidade civil objetiva do transportador requer que o dano ao passageiro ocorra durante a vigência do contrato, isto é, a partir do momento em que o indivíduo entra na estação de embarque, pede o bilhete no guichê ou faz um sinal ao transportador, até o instante em que deixa o veículo e atravessa o portão de saída da estação de desembarque.”

As relações jurídicas procedentes do negócio sobre transporte de pessoas que a UBER realiza, pelo o exposto acima, está suscetível à ocorrência de dano moral e consequentemente ao pleito de seu ressarcimento. Muitos são os casos que são levados aos tribunais, sobre esse tipo de dano em tal relação jurídica.

Como exemplo, temos a questão dos dados pessoais tanto do passageiro, quanto do motorista que devem ser inseridos na plataforma digital, e que por motivos de segurança não devem ser partilhados a terceiros ou utilizados com finalidade diversa da contida no contrato. A segurança e sigilo de tais dados, deve ocorrer pela preservação da privacidade, que é direito fundamental protegido pela CRFB/1988 em seu art. 5º, inciso X. Paradoxal, a UBER expor em seu contrato que é de o passageiro-usuário manter tais dados seguros. Dessarte, consta em sua cláusula de nº 3 (três):

#### CONTAS DE USUÁRIOS.

Para utilizar grande parte dos Serviços, você deve registrar-se e manter uma conta pessoal de usuário de Serviços (“Conta”). Você deve ter pelo menos 18 anos ou a maioria exigida por lei em seu foro (se for diferente de 18 anos) para abrir uma Conta. Registro de Conta exige que você apresente à Uber certas informações pessoais, tais como seu nome, endereço, número de telefone celular e idade, assim como pelo menos um método de pagamento válido (cartão de crédito ou parceiro de pagamento aceito). Você concorda em manter informações corretas, completas e atualizadas em sua Conta. Se você não mantiver informações corretas, completas e atualizadas em sua Conta, inclusive se o método de pagamento informado for inválido ou expirado, você poderá ficar impossibilitado(a) de acessar e usar os Serviços ou a Uber poderá resolver estes Termos. **Você é responsável por todas as atividades realizadas na sua Conta e concorda em manter sempre a segurança e o sigilo do nome de usuário e senha da sua Conta.** A menos que diversamente permitido pela Uber por escrito, você poderá manter apenas uma Conta. (grifo nosso)

---

<sup>82</sup> DINIZ, Maria Helena. O.p.cit., p.537

Para ilustrar o exemplo acima, foi discutido o assunto no processo de nº 71007135395 Terceira Turma Recursal Cível das Turmas Recursais do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul, julgado em 24/05/2018.<sup>83</sup>

Ainda atinente à segurança, mas em uma outra vertente, o transporte de pessoas realizado, como já explanado anteriormente, pela segurança e integridade física do passageiro até o seu destino final, em nome da chamada *cláusula de incolumidade*. Caso ocorra anormalidade no seguimento de tal regra, ensejará a responsabilidade do transportados no que diz respeito à sua contribuição pelo evento danoso. Exatamente o que ocorreu, no caso discutido no processo de nº 71007990971 da Terceira Turma Recursal Cível do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul.<sup>84</sup>

São diversos os casos, em que tratam de diversos assuntos hábeis a ilustrar a configuração de dano moral no transporte de pessoas realizado pela UBER. Nítido a ocorrência, no caso já comentado anteriormente, de passageira que perdeu o voo por mudança de itinerário do motorista. Neste caso, o dano moral está associado ao abalo psíquico e também à perda de uma chance.

---

<sup>83</sup> **Ementa:** RECURSO INOMINADO. RESPONSABILIDADE CIVIL. AÇÃO INDENIZATÓRIA POR DANOS MORAIS. SERVIÇO DE TRANSPORTE UBER. CADASTRAMENTO INDEVIDO DO TELEFONE DO AUTOR NOS SITES DE BUSCA DA EMPRESA. LIGAÇÕES DIÁRIAS DE USUÁRIOS EM VOLIE EXPRESSIVO E PASSIVEL DE ABALAR O EQUILÍBRIO PSICOLÓGICO DO RECORRIDO. DANOS MORAIS CONFIGURADOS. MANUTENÇÃO DA SENTENÇA NOS TERMOS DO ART. 46 DA LEI 9.099/95. 1. Narra o autor que teve o nlero de celular vinculado de forma indevida aos serviços prestados pelo aplicativo de transportes UBER o que acabou gerando transtornos diários com a demanda de usuários interessados no serviço. Aduz o autor que nunca teve relação com a empresa e que os efeitos do evento relatado atingiram a sua esfera subjetiva. Pugna pela reparação em vista dos danos morais experimentados. 2. Sentença que julgou parcialmente procedentes os pedidos, concedendo a indenização por danos morais no valor de R\$ 4.000,00 (quatro mil reais). 3. As provas nos autos corroboram à tese apresentada pelo autor indicando que, de fato, este encontrava-se vinculado ao serviço prestado pela empresa ré, tendo seu número de telefone divulgado nos sites de busca. Ainda, à requerida cabia realizar prova em contrário das alegações da contraparte(art. 373, inciso II do CPC), não tendo se desinc1bido do ônus de provar que tentou mitigar os prejuízos e transtornos sofridos pelo requerente. 4. Evidenciado o dano moral na conduta, la vez que o volle das ligações diárias representa importunação que ultrapassa o dissabor ou mero aborrecimento. Assim, impende o reconhecimento de dano moral in re ipsa, devendo a ré reparar os danos causados à subjetividade do autor. 5. Sentença de parcial procedência que segue mantida por seus próprios fundamentos, nos termos do art. 46 da lei 9.099/95. RECURSO IMPROVIDO. (Recurso Cível Nº 71007135395, Terceira Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Fabio Vieira Heerdt, Julgado em 24/05/2018)

<sup>84</sup> **Ementa:** AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS. UBER. TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. LEI Nº 13.640/2018. DANO CORPORAL CAUSADO A PASSAGEIRO POR MANOBRA EVASIVA DE MOTORISTA DE UBER AO REAGIR A ASSALTO. DEFEITO DO SERVIÇO. RESPONSABILIDADE DO FORNECEDOR. RECURSO PROVIDO PARCIALMENTE. (Recurso Cível Nº 71007990971, Terceira Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Cleber Augusto Tonial, Julgado em 27/09/2018)

## 5 CONCLUSÃO

O presente trabalho tinha por objetivo analisar, a responsabilidade civil na relação jurídica constituída no meio de transporte individual privado da empresa UBER, sob a perspectiva civilista das obrigações e contratos regidos pelo Código Civil de 2002.

À luz de todo o exposto, pode -se concluir que a UBER se destina a realizar um tipo de transporte de pessoas. Este é um tipo de transporte privado individual, que se firma a obrigação, através de um contrato de adesão disponibilizado para aceitação no aplicativo digital de celular também intitulado UBER. A partir dessa adesão, constitui-se as relações jurídicas entre passageiros-usuários e a UBER, passageiros-usuários e o motorista e a UBER e motorista. Todas com obrigações e direitos respaldados na legislação pátria.

Por serem tais relações advindas de um contrato firmado com todas as características inerentes a sua configuração, resta estas subordinadas à aplicação das regras relacionadas ao transporte de pessoas e da responsabilidade civil contidas no Código Civil Brasileiro de 2002.

A aplicação das regras civilistas, não deixam de lado a aplicação do Código de Defesa do Consumidor de 1990, em que ambas podem ser aplicadas pelo chamado *diálogo das fontes*. Porém, para a proposta pretendia, a análise se deu pela prevalência da primeira sobre a segunda, por ser aplicada a qualquer tipo de relação quando posta em questão o tema da responsabilidade civil por danos causados advindos da relação contratual.

A responsabilização pela ocorrência de um evento danoso, de acordo com a legislação civilista é objetiva do transportador. Este é obrigado a ressarcir o dano causado ao passageiro-usuário, pela quebra de um dever oriundo da relação contratual acordada.

Tanto a UBER quanto o motorista ocupam o lugar do transportador, vindo ser considerados, pela análise feita e para uma melhor aferição, ambos os responsáveis para o ressarcimento de danos causados. Existem casos, como exposto, em que a vítima pode concorrer para o evento danoso, diminuindo o seu *quantum* indenizatório.

São várias as situações regidas pela legislação e que chegam à solução dos tribunais acerca da responsabilização dos danos resultante da relação contratual da UBER, porém, estas últimas, em sua maioria com a aplicação conjunta do CCB/2002 e do CDC/1990.

O tipo de dano mais comum é o dano moral contratual, que pode ser pleiteado tanto isolado quanto em conjunto com o patrimonial. Para a configuração da responsabilidade nesses casos, deve preencher os requisitos necessários ao instituto. A título de ilustrar a questão, o trabalho trouxe casos, em seu último capítulo, que configuram a responsabilização por danos morais nas relações jurídicas constituídas pela UBER.

Ainda em linhas conclusas, a análise também demonstrou que falta um pouco mais da aplicação isolada ou prevalente do CCB/2002 nos julgamentos dos casos concretos relacionados à responsabilização de danos advindos das relações constituídas pelo transporte de pessoas da UBER, visto que o instituto de direito civil traz regras claras e específicas quanto à sua incidência.

Em suma, portanto, o transporte de pessoas realizado pela UBER possui responsabilidade civil objetiva à luz do Código Civil Brasileiro de 2002, pelos danos causados aos seus passageiros-usuário, sendo responsável pela obrigação assumida de transportador.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil, 5 de outubro de 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 12 de outubro de 2018.

BRASIL. Lei nº 6.938/1981, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L6938.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6938.htm)>. Acesso em: 28 de outubro de 2018.

BRASIL. Lei n. 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/L8078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm)>. Acesso em: 20 de outubro de 2018.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/L10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm)>. Acesso em: 1 de novembro de 2018.

BRASIL. Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm)>. Acesso em: 1 de novembro de 2018.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)>. Acesso em: 20 de outubro de 2018.

BRASIL. Lei nº 12.846, de 1 de agosto de 2013. Dispõe sobre a responsabilização administrativa e civil de pessoas jurídicas pela prática de atos contra a administração pública, nacional ou estrangeira, e dá outras providências. Disponível em: <[www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2013/Lei/L12846.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12846.htm)>. Acesso em: 5 de novembro de 2018.

BRASIL. Projeto de Lei nº , de 2015, do Deputado Federal Alberto Fraga. Regulamenta o transporte privado individual de passageiros e dá outras providências. Disponível em: <[www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra?codteor=1370863](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1370863)>. Acesso em: 19 de outubro de 2018.

BRASIL. Lei nº 13.640, de 23 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/L13640.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm)>. Acesso em: 5 de novembro de 2018.

FRANÇA. Code Civil Français, 21 mars 1804. Disponível em: <[mafr.fr/IMG/pdf/Article\\_1382\\_du\\_Code\\_civil.pdf](http://mafr.fr/IMG/pdf/Article_1382_du_Code_civil.pdf)>. Acesso em: 12 de novembro de 2018.

BRASIL. Enunciado nº 459 da V Jornada de Direito Civil. Disponível em <<http://www.cjf.jus.br/enunciados/enunciado/413>>. Acesso em: 03 de novembro de 2018.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Súmula nº 145. Disponível em <[https://ww2.stj.jus.br/docs\\_internet/revista/electronica/stj-revista-sumulas-2010\\_10\\_capSumula 145.pdf](https://ww2.stj.jus.br/docs_internet/revista/electronica/stj-revista-sumulas-2010_10_capSumula 145.pdf)>. Acesso em: 29 de outubro de 2018.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Súmula nº 161. Disponível em <[www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3501](http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudencia/menuSumarioSumulas.asp?sumula=3501)>. Acesso em: 28 de outubro de 2018.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Cautelar Inominada nº. 1040391-49.2015.8.26.0100. Disponível em <<https://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/4/art20150429-06.pdf>>. Acesso em: 9 de novembro de 2018.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Ceará. Agravo de Instrumento nº. 0625117-09.2017.8.06.0000. Disponível em <<https://tj-ce.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/578214676/6251170920178060000-ce-0625117-0920178060000/inteiro-teor-578214677?ref=juris-tabs>>. Acesso em: 9 de novembro de 2018.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Ceará. Agravo de Instrumento nº. 0624987-19.2017.8.06.0000. Disponível em <<https://tj-ce.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/578112123/6249871920178060000-ce-062987-1920178060000/inteiro-teor-578112124>>. Acesso em: 9 de novembro de 2018.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Distrito Federal e Territórios. Recurso Inominado nº 0736066-25.2017.8.07.0016. Disponível em <<https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/617517903/7360662520178070016-df-0736066-2520178070016>>. Acesso em: 5 de novembro de 2018.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Distrito Federal e Territórios. Recurso Inominado nº 0733121-65.2017.8.07.0016. Disponível em <<https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/590160361/7331216520178070016-df-0733121-6520178070016?ref=serp>>. Acesso em: 5 de novembro de 2018.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Maranhão. Ação Indenizatória nº 0801635-32.2016.8.10.0013. Disponível em <<https://www.conjur.com.br/dl/uber-condenada-maranhao-porque.pdf>>. Acesso em: 10 de novembro de 2018.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Recurso Cível nº 71007903826. Disponível em <<https://tj-rs.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/618593787/recurso-civel-71007903826-rs>>. Acesso em: 9 de novembro de 2018.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Recurso Cível nº 71007135395. Disponível em <<https://tj-rs.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/584540937/recurso-civel-71007135395-rs?ref=juris-tabs>>. Acesso em: 8 de novembro de 2018.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Recurso Cível nº 71007990971. Disponível em <<https://tj-rs.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/633558760>>



/recurso-civel-71007990971-rs>. Acesso em: 8 de novembro de 2018.

ALSINA, Jorge Bustamante. **Teoría General de la Responsabilidad Civil**. 9º ed. Buenos Aires: Abeledo-Perrot, 1997.

**Bíblia Sagrada**. Edição Nova Bíblia Pastoral. São Paulo. Paulus: 2014.

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 10º ed. São Paulo: Atlas, 2012.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 3º Volume. Teoria das Obrigações Contratuais e Extracontratuais. 29º ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 7º Volume. Responsabilidade Civil. 18º ed. São Paulo: Saraiva, 2004.

DONIZETTI, Elpídio e QUINTELLA, Felipe. **Curso didático de direito civil**. 6º ed. São Paulo: Atlas, 2017.

VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito Civil. **Obrigações e Responsabilidade Civil**. 17ª ed. São Paulo: Atlas, 2017. p.555.

FARIAS, Cristiano Chaves. **Código civil para concursos**. 5º ed., Salvador: Juspodivm, 2017.

FARIAS, Cristiano Chaves de, ROSENVALD, Nelson e NETTO, Felipe Peixoto Braga. **Curso de direito civil: reponsabilidade civil**. 4º ed. Salvador: JusPodivm, 2017.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil – Responsabilidade civil**. 6º ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

GOMES, Orlando. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2001.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro**. Volume 3: contratos e atos unilaterais. 14º ed. São Paulo: Saraiva, 2017.

MONTEIRO, Washinton de Barros. **Curso de Direito Civil das Obrigações**. 2.ª parte. 34 ed. Atual. Por Carlos Alberto Dabus Maluf e Regina Beatriz Tavares da Silva São Paulo: Saraiva, 2003, v. 5.

STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil**. 6º ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

TARTUCE, Flávio. **Manual de Responsabilidade Civil**. Volume único. 1º ed. São Paulo: Método, 2018.

Contrato da UBER. Disponível em <<https://www.uber.com/legal/terms/br/>>. Acesso em: 05 de novembro de 2018.

*GITAHY, Yuri*. Artigo: “Uma startup é um grupo de pessoas à procura de um modelo de negócios repetível e escalável, trabalhando em condições de extrema incerteza.”.

Disponível em: <<https://exame.abril.com.br/pme/o-que-e-uma-startup>>. Acesso em: 20 de outubro de 2018.

*JACKSON, NICHOLAS. Hailing a Cab With Your Phone.* Disponível em: <<https://www.theatlantic.com/>> (*em inglês*). Acesso em: 22 de outubro de 2018.

SILVESTRE, Fernanda. **Mas o que é crowdsourcing?**. Disponível em: <[www.ceschini.com.br/2011/10/mas-o-que-e-crowdsourcing/](http://www.ceschini.com.br/2011/10/mas-o-que-e-crowdsourcing/)>. Acesso em: 20 de outubro de 2018.