

FACULDADE DOM BOSCO DE PORTO ALEGRE
CURSO DE DIREITO

RODRIGO SCHWANCK DE BITTENCOURT

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE DE
PASSAGEIROS POR DANOS DECORRENTES DE ACIDENTE DE TRÂNSITO**

Porto Alegre

2020

RODRIGO SCHWANCK DE BITTENCOURT

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE DE
PASSAGEIROS POR DANOS DECORRENTES DE ACIDENTE DE TRÂNSITO**

Monografia apresentada como Trabalho de Conclusão de
Curso para fins de obtenção do título de Bacharel em Direito
da Faculdade Dom Bosco de Porto Alegre.

Orientador: Prof.^a Me. Guilherme Augusto Pinto da Silva

Porto Alegre
2020

FOLHA DE APROVAÇÃO

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado à Faculdade dom Bosco de Porto Alegre, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel (a), elaborado pelo graduando (a) Rodrigo Schwanck de Bittencourt sob o título “**A responsabilidade civil dos aplicativos de transporte de passageiros por acidente de trânsito e outros danos**”.

Aprovada em: ____ de _____ de 2020

BANCA EXAMINADORA

Orientador e Presidente da Banca

Prof.^a

Prof.º Me. Guilherme Augusto Pinto da Silva

AGRADECIMENTO

Tenho ciência de um ser que tem o controle de tudo, a quem se deve dar toda honra e glória, e esse alguém é nosso Senhor Jesus Cristo. Ele me tirou do mundo das drogas, do crime, da descrença e principalmente dos olhares julgadores. Me deu nova oportunidade de vida, fez com que tivesse crédito novamente diante da sociedade e daqueles que me amam. Importante salientar que pessoas comuns, sem diplomas ou status reconhecidos por homens, se doaram em prol da fé em Jesus, entregaram suas vidas por amor, acreditaram que eu poderia restaurar minha vida através do poder do amor, amor de Cristo, são obreiros da fé. Cito trabalho Desafio Jovem Chácara Nova Vida, em especial meu discipulador a época Eduardo Rousselet, que decidiu cuidar de mim, e acima de tudo, agradeço a Jesus Cristo, centro e inspiração de todos.

Até que enfim! Chegou o momento! Momento este esperado, parecia distante, árduo e por muitas vezes, pensei ser impossível e desistir, e, quando me encontrava nessas situações, tive a graça de ter pessoas usadas por Deus no meu caminho para me encorajar a seguir a jornada, esposa, pastores, professores e amigos. Foram nove anos de novos conhecimentos, novas amizades e experiências, de crescimento pessoal. Noites em claro, viradas, muitos cafés, lágrimas, frustrações, sorrisos e, é claro, persistência. Em um passado curto, a vida não tinha mais razão, logo passou a ter. Sonhos, projetos e focos apareceram, e graças a Deus, mais uma etapa foi concluída, a realização de um grande sonho.

Agradeço aos meus pais, pelo cuidado, por tudo que passaram para sustentar eu e minhas 4 irmãs, diante de tantas lutas e dificuldade. Obrigado pai Natanael Alano de Bittencourt (te amo muito). Lembro com carinho da minha falecida mãe, Irene Schwanck de Bittencourt, a qual perdi aos 22 anos de idade, acredito que vibraria muito com este momento e choraríamos muito.

Agradeço também a minha falecida vó, que nos deixou a exato dois anos, Benta Rodrigues, a qual sempre estive de joelhos em oração por toda família.

Agradeço as minhas irmãs, por tudo e por acreditar que eu conseguiria.

Agradeço a minha família, meus lindos filhos, Giovana, Lucas Eduardo e Benjamim; meus enteados, que criei Wellington, William; a Wellem, a qual não criei, quando nos conhecemos porque já estava desenvolvida (risos).

Agradeço a Eliane Maristel, responsável de me impulsionar e voltar a estudar, terminar ensino fundamental, médio e em seguida vestibular, de mudar de curso, da Contabilidade a estar me formando como bacharel em Ciências Jurídicas, com sua paixão, vibração, força e determinação, percebi o quão importante e apaixonante é esta profissão de advogado, por isso, agradeço de todo meu coração por ter me encorajado e estado comigo por quase todo período da faculdade, batalhando, negociando matrículas (risos), e não deixando eu desistir jamais.

Agradeço à Tamara Shekináh, por dividir meu estresse do terço final da faculdade, por ser amável, cuidadosa e forte.

Agradeço a todos da instituição, funcionários e professores da Faculdade Dom Bosco de Porto Alegre, por oferecer um lugar propício ao ensino e crescimento, e em especial a todos os professores, pela atenção, paciência e dedicação a mim confiada, por me propiciarem a conquista e realização deste sonho.

Quero agradecer o meu orientador, professor Guilherme Pinto, pelo seu empenho dedicado a mim, durante o tempo na faculdade e com o meu Trabalho de conclusão.

Tenho tantas pessoas especiais a agradecer. Darei alguns relatos sobre alguns professores queridos e amados.

O professor Silvio Battelo, lembro-me de me deixarem com medo de cursar as cadeiras dele (risos), o evitei parte da faculdade, e, quando o conheci em direito das obrigações, queria cursar todas as outras que ele lecionava, aprendi a estudar mais, com seu bordão “disserte exaustivamente”, um professor muito afável; professor Klaus, lembro-me de ter estudado, e, ao encontrá-lo no elevador pela manhã, ele me disse que fui bem na prova, que eu havia progredido. Ocorre que minha nota tinha sido 6.5 (risos). Lembro-me de ter escorrido uma lágrima em meu rosto, fiquei triste, estudei a noite toda mas não o suficiente, um marco na caminhada também; grande carinho pela professora Roberta, saudade de ouvir sua voz “alta”, ensinando com

muita vibração e amor, me auxiliou em momentos difíceis, acredito que foi meu primeiro “10” na faculdade; meu orientador, professor Guilherme, jovem, mas rico em sabedoria e conhecimento; professor Marcelo Duque, e professor Gustavo Sander, aprendi a estudar mais ainda (risos) duros nas avaliações (eu achava) mas, ambos muito justo; professor Lúcio, calmo, manso muito sábio, conversas, risos descontraiam a sala de aula; professora Débora, com seus grandes esquemas no quadro, torcia para meus colegas não terem tantas dúvidas, senão, atrasaria sua organização e didática, ficaríamos até o meio dia na sala de aula (risos); professor e ministro José Neri da Silveira, no início da faculdade, esquecia-se do tempo, continuava a aula mesmo tendo tocado o sinal para irmos embora, tamanha era sua paixão e amor pelo que fazia; professor Roque, e nossos passeios nas penitenciárias, muito dedicado ao ensino e muito humano; e, para finalizar, as saudades do padre Marcos, infelizmente, não está presente neste momento. Seu falecimento foi um nocaute em todos nós, sempre no pátio da faculdade falando com todos os alunos, faz falta para a instituição, demonstrou coragem ao enfrentar o maldito câncer, deixou seu legado. Lembro-me de ir com meu filho com 11 dias de vida para aula, sem ter quem cuida-se, e em todo início de semestre, o padre falava para todos colegas que eu trazia meu filho a sala de aula.

Passei nas lembranças, ótimas, saudades irei ter de cada uma, mesmo os que não citei, peço desculpas, tenho carinho imenso por todo corpo docente. Tenho certeza de que possamos nos vermos na caminhada jurídica.

Enfim, agradeço de forma derradeira a minha família, filhos e a todos que de alguma forma contribuíram no meu crescimento, e me ajudaram a propiciar a realização deste sonho pessoal e profissional.

Meu coração se regozija, obrigado.

Rodrigo Schwanck de Bittencourt

O temor do Senhor é a instrução a
sabedoria; e a humildade, antecede a
honra.

(Provérbios 15:33 versículo bíblico)

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo analisar o aspecto contratual e de responsabilização aplicado aos transportes de pessoas por aplicativo. A partir da análise doutrinária e processos julgados acerca do tema, verificou-se que a responsabilização aplicada aos transportes de pessoas por aplicativo é de natureza objetiva. Embora não se tenha a definição exata da natureza contratual dos transportes de pessoas por aplicativo, considera-se um contrato atípico. Para tanto, foi utilizada a abordagem qualitativa acerca da natureza dos contratos de transportes, advento dos aplicativos e as peculiaridades do tema. Por meio desta análise o leitor terá a oportunidade de observar os fundamentos que sustentam a responsabilização das empresas intermediadoras de transporte de pessoas por aplicativo e, diante dessa problemática, os casos concretos que surgem com o tempo.

Palavras chaves: direito civil; direito do consumidor; contratos de transporte; responsabilidade civil; aplicativos de transportes.

ABSTRACT

The purpose of this present work is to analyze the contractual and accountability aspects applied to the transportation of people by application. From the doctrinal analysis and judged processes on the theme, it has found that the civil liability applied to the people transportation is objective. Although there is no exact definition of the contractual nature of transporting people by application, but it has surely considered as an atypical contract. For this purpose, a qualitative approach has applied about the nature of transport contracts, over the advent of applications and the peculiarities of the theme. Through this analysis, the reader has the opportunity to study the legal bases, which enforces the civil liability of the intermediary companies of people transport, in view of this issue, the concrete cases that arise over time.

Keywords: civil law; consumer law; transport contracts; civil liability; transport applications

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
2. CONTRATO DE TRANSPORTES DE PESSOAS	1
2.1. Definição de Contrato (<i>latu sensu</i>)	2
2.2. Princípios contratuais aplicáveis	2
2.2.1. Princípio da autonomia da vontade	3
2.2.2. Princípio da força obrigatória (<i>Pacta Sunt Servanda</i>)	3
2.2.3. Princípio da relatividade.....	3
2.2.4. Princípio da função social dos contratos.....	3
2.2.5. Princípio da boa-fé objetiva	3
2.3. Noção geral do contrato de transporte tipificado no código civil de 2002	2
2.4. O contrato de transporte de pessoas por aplicativo	2
2.4.1. O reconhecimento do transporte particular por aplicativo (Lei 13.640/2018)	3
2.4.2. Reflexões acerca do transporte de pessoas por aplicativo. Qual seria então a relação contratual avençada?	3
2.5. O contrato de transporte de pessoas por aplicativo em face do CDC.....	3
2.6. Cláusula de Incolumidade	3
2.7. A vedação da cláusula de não indenizar	3
3. RESPONSABILIDADE CIVIL DO APLICATIVO DE TRANSPORTE DE PESSOAS	1
3.1. Responsabilidade civil subjetiva: a disciplina do código civil.....	2
3.2. Responsabilidade civil objetiva: a disciplina do código civil	2
3.3. Responsabilidade civil objetiva: a disciplina do código de defesa do consumidor.....	2
3.4. Excludentes da responsabilidade civil.....	2
3.4.1. Fato exclusivo da vítima (<i>passageiro</i>)	2
3.4.2. Fato exclusivo de terceiro	2
3.4.3 Responsabilidade civil perante terceiros.....	2
3.5. Julgados sobre a responsabilidade civil dos aplicativos de transporte de passageiros por danos decorrentes de acidente de trânsito	2
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	1
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	1

1. INTRODUÇÃO

Inicialmente, o presente trabalho tratará do contrato de transporte de pessoas. Sob a ótica civilista analisaremos a definição legal, os princípios contratuais aplicáveis bem com sua natureza jurídica. A abordagem dos princípios é de grande importância, considerando que nenhum princípio anula o outro, e sim há maior prevalência de um sobre o outro, mas nunca anulação.

Posteriormente, abordaremos o contrato de transporte de pessoas por aplicativo, apesar de não existir essa tipificação exata em nossos diplomas jurídicos, se faz mais do que necessário analisar essa natureza contratual atípica – que é bastante recente – à luz do código civil e código de defesa ao consumidor. É claro, muitas discussões serão aventadas a partir daí, especialmente, no que diz respeito à relação contratual pactuada nos transportes de pessoas por aplicativo.

Outro ponto de grande relevância que é ínsito em qualquer contrato de transporte é a cláusula de incolumidade. Seja a relação vista sob a égide civilista ou consumerista, essa cláusula ou obrigação é presente em qualquer contrato de transporte, não poderia ser diferente no contrato de transporte de pessoas. A incolumidade consiste na obrigação do transportador ou executor do transporte de pessoas de levar o passageiro ao seu destino incólume (são e salvo). Veremos que o não cumprimento dessa obrigação, pode decorrer do acidente de trânsito e, possivelmente, ensejar daí uma responsabilização subjetiva ou objetiva.

Ressalta-se que a questão da responsabilização é um tema de grande discussão e monta, razão esta que delimitaremos a abordagem somente sobre os danos decorrentes de acidentes de trânsito nos transportes por aplicativo. Dada esta situação fática que restringe o presente trabalho, nos limitaremos a abordar os aspectos doutrinários e jurisprudenciais somente deste tipo.

No que se refere à responsabilização, destacaremos os pressupostos, da responsabilidade subjetiva ou objetiva. No que se refere aos danos de acidente de trânsito se faz mais do que necessário explicar os pressupostos que ensejam ambos os tipos de responsabilização. Contudo, este trabalho dará mais enfoque na responsabilidade objetiva à luz do CDC, levando em consideração as opiniões dos grandes doutrinadores da seara consumerista.

2. CONTRATO DE TRANSPORTES DE PESSOAS

O contrato *per se* é um acordo de vontades entre as partes. Não seria diferente do contrato de transporte de pessoas. Se por um lado existe a figura do passageiro e, de outro, a figura do executor do serviço, o motorista que, por seu turno, tem a obrigação de levar incólume o passageiro de um lugar a outro. Neste item, abordaremos a definição abrangente de contrato, sua natureza jurídica, princípios e aplicações sob à luz dos diplomas do código civil e do código de proteção ao consumidor.

2.1. Definição de contrato (*lato sensu*) e a sua natureza jurídica

Contrato é o acordo de vontades para o fim de adquirir, resguardar, modificar e extinguir direitos, conforme lição de Clóvis Bevilacqua. Trata-se de uma das fontes humanas geradoras de obrigações. As outras são: a) as declarações unilaterais da vontade; b) os atos ilícitos. Segundo Carlos Roberto, o contrato é uma espécie de negócio jurídico que depende para a sua formação, da participação de pelo menos duas partes e que resultam de uma composição de interesses¹. No mesmo sentido explica Fábio Coelho que, o Contrato é o negócio jurídico bilateral ou plurilateral gerador de obrigações para uma ou todas as partes, às quais correspondem direitos titulados por elas ou por terceiros.²

Tem-se, portanto, o contrato como um acordo de vontades entre as partes contratantes, em que os seus efeitos jurídicos (criação, modificação ou extinção de direitos ou obrigações) ocorrem em função desse encontro de vontades.

Os contratos, ainda, possuem a seguinte natureza jurídica:

- a) É fato jurídico (e não fato simples), pois o contrato é um acontecimento que gera efeitos jurídicos;

¹GONÇALVES, Carlos Roberto de. **Direito civil brasileiro, Vol. 3 – Contratos e atos unilaterais** . 9ª ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p.25

² Coelho, Fábio Ulhoa. **curso de direito civil, Vol. 3 – Contratos**. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p.60-61

- b)** É fato jurídico em sentido amplo (e não fato jurídico em sentido estrito), pois o contrato é um fato jurídico humana e não da natureza;
- c)** É ato lícito (e não ato ilícito), pois o contrato produz efeitos desejados pelo agente;
- d)** É negócio jurídico (e não ato jurídico sem sentido estrito), pois o contrato tem fim negocial, de regulamentar uma data situação, não se tratando de meta intenção, como a escolha de um domicílio;
- e)** É negócio jurídico bilateral e plurilateral (e não negócio jurídico unilateral, pois a *formação* de um contrato depende de mais de uma vontade, e não de apenas uma, como o testamento.

2.2. Princípios contratuais aplicáveis

Os princípios contratuais trazem valores de grande importância para a sociedade, exigem diversas medidas para sua observância que mudam com o tempo. Além do mais, que os princípios contratuais não se limitam por si só. Um contrato pode ser pautado por vários princípios, cujo cumprimento será realizado pelas partes contratantes de igual forma.

Observaremos que os princípios de uma maneira geral tendem a coexistir uns com os outros, ocorrendo certa predominância em alguns casos, uns sobre os outros, mesmo que de forma temporária, mas nunca sem revogar nenhum deles.

É evidente que os contratos para serem válidos necessitam obedecer aos requisitos estabelecidos no artigo 104 do Código Civil, revestir-se da natureza jurídica, a qual abordamos no item anterior e ser pautado dos princípios que abordaremos mais adiante.

2.2.1. Princípio da autonomia da vontade

É aquele que assegura a liberdade de contratar consistente na escolha entre celebrar ou não um contrato e na faculdade de escolher com quem, o que e como

contratar. Segue o mesmo entendimento de Carlos Roberto Gonçalves ao afirmar que:

O princípio da autonomia da vontade se alicerça exatamente na ampla liberdade contratual, no poder dos contratantes de disciplinar os seus interesses mediante acordo de vontades, suscitando efeitos tutelados pela ordem jurídica. Têm as partes a faculdade de celebrar ou não contratos, sem qualquer interferência do Estado. Podem celebrar contratos nominados ou fazer combinações, dando origem a contratos inominados.³ (*grifos e negritos nossos*)

Certas vezes, tem-se limitado a autonomia da vontade em algumas relações contratuais em alguns aspectos, tais como: **Limitações na faculdade de contratar**, tal liberdade mostra-se relativa, pois a vida em sociedade, hodiernamente, obriga a todos a estabelecer certos tipos de contratos, como por exemplo, de fornecimento de energia elétrica e água, uso de esgoto, telefone etc. Neste mesmo sentido, tem-se a **limitação de escolha de outro fornecedor** (obsta a liberdade de contratar com quem queira), nestes mesmos casos de fornecimento de água e energia elétrica, tem-se um monopólio na concessão destes serviços públicos. E, por fim, há **limitações no poder de estabelecer o conteúdo do contrato**, como veremos a seguir, no contrato de transportes por aplicativo pode haver certas imposições por das partes, como no caso da empresa intermediadora dos serviços por aplicativo, esta, por sua vez, pode estabelecer o conteúdo através de cláusulas gerais, sem que se tenha a discussão deste conteúdo entre as partes.

2.2.2. Princípio da força obrigatória (*Pacta Sunt Servanda*)

³ GONÇALVES, Carlos Roberto de. **Direito civil brasileiro, Vol. 3 – Contratos e atos unilaterais**. 9ª ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p.42

É aquele pelo qual o contrato faz lei entre as partes. Esse princípio decorre do anterior e estabelece a ideia de *pacta sunt servanda*⁴. Em virtude dele, as partes são obrigadas a cumprir o combinado e não podem modificar unilateralmente o contrato. Tal princípio representa a força vinculante dos contratos. Em outras palavras, uma vez que as partes resolvam pactuar um contrato, estarão obrigadas, para tanto, ao acordo avençado, não podendo elas deixarem de cumpri-lo, a não ser que se tenha anuência da parte contrária ou de ambas. Carlos Roberto é enfático neste sentido, ao afirmar que o princípio da força obrigatória do contrato significa, em essência, a irreversibilidade da palavra empenhada⁵. O inadimplemento outorga à parte lesada de fazer o seu direito em obrigar a outra a cumprir o contrato, ou indenizar ou perdas e danos sob pena de execução patrimonial (CC, art. 389).

Por último, a força obrigatória dos contratos deve ser observada à luz dos demais princípios, tais como boa-fé objetiva e função social do contrato, com a finalidade de da manutenção e continuidade da execução do contrato.

Assim, afirma Ana Oliveira que, o princípio da função social não enfraquece, tampouco mitiga a obrigatoriedade dos contratos. Pelo contrário, ele dá mais força e amplitude, posto que confere às partes e ao judiciário o dever de enviar esforços em manter o contrato, atendendo, assim, o interesse das partes e da sociedade.⁶

Conclui-se que o princípio da obrigatoriedade dos contratos diante da evolução da sociedade e do direito contratual, não é pensado mais somente no sentido de imutabilidade, mas sim, adequando-se à realidade e às necessidades das partes contratantes a fim de se manter o cumprimento daquela avença.

2.2.3. Princípio da relatividade

⁴ *Pacta Sunt Servanda* é uma expressão em latim que originalmente significava: “o dever de cumprimento do contrato.” Surgia a ideia de se cumprir a palavra dada. A manifestação da vontade era a palavra que as partes iriam cumprir o contrato.

⁵ GONÇALVES, Carlos Roberto de. Direito civil brasileiro, Vol. 3 – Contratos e atos unilaterais. 9ª ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p.49

⁶ OLIVEIRA, Ana. Pacta Sunt Servanda. Revista dos Tribunais. Vol. 905/2011. Março, 2011. P. 785-812

É aquele pelo qual os efeitos dos contratos só são produzidos entre as partes. Decorre do princípio da autonomia da vontade. Fabio Coelho corrobora acerca do princípio da relatividade afirmando que os efeitos atinentes à criação de obrigações são restritos às partes contratantes.⁷ Trata-se da regra que proíbe a extrapolação dos efeitos do contrato para quem não seja parte dele. Não se pode obrigar terceiros estranhos à negociação contratual.

Por outro lado, a ordem jurídica autoriza qualquer contrato pode gerar direitos a terceiros, conforme preceitua a nosso código civil em seu art. 467: *“No momento da conclusão do contrato, pode uma das partes reservar-se a faculdade de indicar a pessoa que deve adquirir os direitos e assumir as obrigações dele decorrentes.”*

Trazendo à tona a realidade dos contratos por aplicativo, exemplo é o seguro de acidentes, morte e despesas médicas fornecido pela maioria dos aplicativos de transporte aos motoristas. Um terceiro, neste caso o passageiro que, porventura, venha a falecer ou sofrer algum dano físico será contemplado com as coberturas estipuladas na apólice⁸.

2.2.4. Princípio da função social dos contratos

Aquele que só legitima e protege contratos que objetivam trocas úteis, justas e não prejudiciais ao interesse coletivo. Tal princípio é inspirado na diretriz da sociabilidade do atual Código Civil, que, traduzida para o plano contratual, impõe que o ele seja instrumento de adequado convívio social. Assim, são as consequências deste princípio:

a) Os contratos devem ser úteis, ou seja, devem ser de interesse das partes.

Assim, não é útil o contrato que estabelece a venda casada, em que um

⁷ Coelho, Fábio Ulhoa. **curso de direito civil, Vol. 3 – Contratos**. 5ª ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p.78

⁸ CABRAL, Isabela. Seguro da Uber: saiba como funciona no app para motorista e passageiro. TechTudo, 12 de dezembro de 2018. Disponível em: <<https://www.techtudo.com.br/noticias/2018/12/seguro-da-uber-saiba-como-funciona-no-app-para-motorista-e-passageiro.ghtml>>. Acesso em: 04 de maio de 2020.

comerciante, por exemplo, é obrigado a adquirir cervejas e refrigerantes, quando seu interesse é apenas adquirir refrigerantes;

- b)** os contratos devem ser **justos**, ou seja, devem ser equilibrados. O contrato deve ser meio de negociação sadia de interesses e não meio de opressão. As cláusulas não podem ser abusivas, leoninas. Esse princípio impõe respeito à solidariedade, à justiça social e à dignidade da pessoa humana. Assim, não é justo o contrato que estabelece prestações exageradas ou desproporcionais, como, por exemplo, o contrato que estabelece que um contratante fica exonerado de qualquer responsabilidade pelo serviço prestado;
- c)** os contratos devem **respeitar o interesse coletivo**, ou seja, não podem prejudicar os interesses difusos e coletivos, tais como o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado. O próprio art. 170 da CF dispõe que um dos princípios da ordem econômica é a defesa do meio ambiente. A ideia central aqui é a promoção de um desenvolvimento sustentável. O juiz, diante dessa cláusula geral, deverá se valer das regras das experiências e das conexões sistemáticas, ou seja, da utilização das regras previstas em outros diplomas legislativos que estabeleçam valores concernentes ao equilíbrio contratual.

2.2.5. Princípio da boa-fé objetiva

Tal princípio impõe aos contratantes guardar em todas as fases que envolvem o contrato o respeito à lealdade. Carlos Roberto afirma que o princípio da boa-fé exige às partes que se comportem de forma correta não só durante as tratativas, como durante a formação e cumprimento do contratando.⁹ Desse modo, são as consequências deste princípio:

- a)** Os contratantes devem ser leais; ou seja, devem agir com honestidade, retidão, respeito, cuidado e probidade;

⁹ GONÇALVES, Carlos Roberto de. Direito civil brasileiro, Vol. 3 – Contratos e atos unilaterais . 9ª ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p.53-54

- b) Deve-se analisar a conduta dos contratantes segundo os parâmetros da boa-fé objetiva, ou seja, o que se entende como atitude de boa-fé na sociedade.

O princípio da boa-fé objetiva também faz com que fique vedado às partes comportamento contraditório, ou seja, o chamado *venire contra factum proprium*, fazendo valer o dever de confiança e lealdade entre as partes.

O próprio ordenamento jurídico recomenda ao juiz presumir a boa-fé, por outro lado, a má-fé deve ser comprovada por quem a alega. Tão notório é este princípio na matéria obrigacional e contratual, que a própria doutrina reserva espaço em seu art. 422: “*Os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé.*”

Interessante é o entendimento do Procon ao notificar o aplicativo de transporte “Uber” em razão da recusa de um motorista em transportar um “cão-guia” de um deficiente visual. Segundo o Procon, além da conduta ter infringido a lei Federal e Municipal específica que autoriza a entrada de animais em veículos, a conduta violou a **boa-fé** dentre outros princípios basilares do direito contratual¹⁰.

2.3. Noção geral do contrato de transporte de pessoas tipificado no código civil

O contrato de transportes veio a ser regulamentado e tipificado apenas no Código Civil de 2002 (“CC”). Em seu artigo 730, temos a definição exata do que é um contrato de transporte, transcrevendo os elementos para a formação de um contrato: o transportador, a transladação do passageiro e de coisas. Com estes elementos, é preciso outro detalhe para que se configure um contrato de transporte, este detalhe é o pagamento, ou seja, a onerosidade. Assim, o artigo 730 especifica

¹⁰ Com base no Código de Proteção e Defesa do Consumidor a notificação ao aplicativo considera “o indício de ofensa aos princípios da vulnerabilidade, transparência, confiança, educação, informação, harmonização de interesse e da boa-fé, além dos direitos de liberdade de escolha, informação adequada, proteção contra práticas abusivas e efetiva prevenção e reparação de danos. O descumprimento da notificação fica o aplicativo Uber sujeito as sanções administrativas, resultante até numa multa. Procon. Aplicativo de transporte é notificado pelo Procon/SC. Santa Catarina. Disponível em: <<http://www.procon.sc.gov.br/index.php/outros-destaques/1042-aplicativo-de-transporte-e-notificado-pelo-proconsc>>. Acesso em 04 de maio de 2019.

que, o transportador é obrigado a transportar de um lugar para o outro (coisa ou pessoa) quando houver remuneração, ou seja, temos assim, dentre todos elementos, a validade do contrato mediante uma “retribuição”, preço a ser pago pelo transporte.¹¹

De forma geral, se trata de um **contrato de adesão**, podendo ser também formal; bilateral; consensual; oneroso; comutativo e não solene. Ainda, tal modalidade contratual não necessita tradição, como na compra de um automóvel, por exemplo, o qual o negócio se perfaz apenas com a entrega da chave; é extracontratual, por isso ele é de adesão, sem a necessidade de formalidade de contrato expresso, não que seja a regra, pois é possível contrato expresso, como, por exemplo, quando se contrata um ônibus de excursão.

Todavia, em regra, o contrato de transporte não necessita de forma prescrita na lei, podendo ser verbal, precisa de duas pessoas ou mais para ser celebrado, (bilateral e consensual) a vontade de ambas as partes, e a retribuição (oneroso), do transportador, de levar o passageiro ao seu destino, e passageiro de pagar para ser transportado, desta forma está celebrado o contrato. Exemplo do nosso cotidiano são os transportes públicos, no momento em que uma pessoa acena com as mãos, apontando para o coletivo na parada, e o mesmo para, ao entrar e pagar sua passagem, está celebrado o contrato de transporte, se realizou o contrato de forma adesiva, e conforme exemplo, não necessitou ser verbalizado para contratar, bastou apenas um aceno.

Ainda quanto a sua natureza, o termo “comutativo”, significa que as partes sofrem riscos proporcionais, são prestações recíprocas, equivalentes. Entendemos como é celebrado o contrato de transporte, portanto, podemos afirmar que o mesmo se perfaz com o “resultado”, ou seja, a chegada da pessoa ao seu destino, ou a coisa, sem nenhum prejuízo.

¹¹ **Art. 730 do CC.** Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Por este ponto de vista, Humberto Júnior afirma, o que constitui o objeto específico desta modalidade contratual é a obrigação de deslocar uma pessoa ou um objeto de um lugar para outro. A obrigação de resultado somente se cumpre quando a mercadoria ou pessoa transportada chega ao seu destino.¹²

Conforme mencionado anteriormente, sobre a definição de um contrato de transporte e sua natureza, conforme o aludido artigo 730 do CC, convém ainda expor que, temos diversos tipos de contratos de transportes, os quais variam de acordo com o veículo, se carro ou barco, por exemplo. Existem transportes em diferentes modais (aéreos, marítimos, terrestres, fluviais, rodoviários, ferroviários). Desse modo, conforme o avanço da tecnologia, não devemos duvidar de outros meios de transportes, como nos filmes em que são retratados os transportes a outros planetas, à lua etc. E, neste sentido, há de se considerar que o direito deve acompanhar os avanços que se verificam na sociedade a fim de atender as urgências e necessidades sociais, sendo assim, tal como ocorre com a evolução dos transportes.

Nesta perspectiva, Fábio Coelho, esclarece sobre os tipos de veículos e sobre a possibilidade de outros modos de transportes:

Quanto ao modo, o contrato de transporte varia de acordo com o veículo utilizado. Tem-se então **transporte aéreo (por avião ou helicóptero), marítimo (navio ou outra embarcação), fluvial (catamarã, balsa), rodoviário (ônibus, caminhão, automóvel), ferroviário (trem) etc.** Num futuro breve, viagens além da atmosfera terrestre serão exploradas comercialmente, e então se poderá falar no surgimento de um novo modo: transporte espacial. Quando o contrato de transporte envolve veículos de tipos diferentes, é chamado de *intermodal*.¹³(grifos e negritos nossos)

Através desta variedade de transportes, devemos nos atentar que, para cada tipo de transporte há normas específicas, a fim de regular os respectivos exercícios.

¹² JUNIOR, Humberto Theodoro. Revista dos Tribunais. Vol. 807/2003. Jan-2003. p. 11-26

¹³ COELHO, Fábio Ulhoa, Curso de Direito Civil, Contratos, Volume 3 – 3 ed. rev. - São Paulo: Saraiva, 2009 p. 394.

Para exemplificar, temos os transportes de produtos perigosos, regulados por normas específicas quanto a natureza do transporte; temos os transportes em que fiscalização está submetida ao Estado como os transportes coletivos de pessoas (ônibus).

Por essa variedade de contratos de transportes foi necessário criar normas específicas, a fim de regular e normatizar peculiaridades de seus exercícios. Para que entendamos o surgimento destas normas, as mesmas são regidas e criadas por autorização, permissão ou concessão, conforme o teor dos artigos 731 a 733 do CC, de forma a entender que se trata de múltiplos tipos de contratos.¹⁴

O artigo 731 do CC, juntamente ao artigo 732 do mesmo diploma, autorizam a criação de normas e seus atos, com ressalva, desde que não contrariem as disposições do Código Civil, leis especiais, tratados internacionais e convenções internacionais.¹⁵

Resguardada as ressalvas dos artigos mencionados, podemos afirmar que a iniciativa privada, os entes federativos, estados e municípios gozam de autonomia para criação de normas a fim de regular os contratos de transportes, mas nenhuma norma ou ato regido por concessões ou permissões pode contrariar, como mencionado, o Código Civil Brasileiro, leis especiais, convenções internacionais e tratados.

Outro ponto importante a salientar, é que em todo contrato de transporte se trata de uma relação jurídica de consumo. E neste viés, temos o Código de Defesa do Consumidor (“CDC”), o qual tem suas leis aplicáveis a fim de normatizar a relação de consumo, com o intuito de igualar as partes na relação, ou seja, visa a

¹⁴ FRANCO, Vera Helena de Mello, *Contratos no direito Privado: Direito civil e Empresarial*, São Paulo - Editora Revista dos Tribunais, 2009. p.252.

¹⁵ **Art. 731.** O transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código.

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.

proteção do mais vulnerável, neste caso, contrato de transporte, o passageiro ou coisas. Será aplicado tudo que for mais benéfico ao consumidor, em conjunto com o Código Civil de 2002, não se prejudicando um ao outro¹⁶. Abordarei esse assunto mais adiante, a fim de pormenorizar sobre o contrato de transporte de pessoas, mais especificamente, por aplicativo, à luz do CDC.

2.4. O Contrato de transporte de pessoas por aplicativo

Como qualquer outra natureza contratual, veremos que o contrato de transporte por aplicativo reveste a mesma forma dos contratos típicos dos diplomas em nosso ordenamento jurídico. Exatamente sobre a tipicidade contratual que circunda a discussão. Veremos que o contrato de transporte per se é regulado pelo código civil, no entanto, o que poderia ser a sua derivação, isto é, a modalidade por aplicativo não existe em nosso ordenamento.

De todo modo, é sabido que é improvável o legislador acompanhar pari passu a dinamicidade do nosso cotidiano, tanto é que o advento dos aplicativos de transporte é uma tecnologia extremamente recente no mundo. Isto posto, veremos mais adiante as particularidades dessa derivação contratual, isto é, ao menos, veremos como se reconheceu o transporte particular por aplicativo no Brasil e as características de acordo com o código civil e código de defesa do consumidor.

2.4.1. O reconhecimento do transporte particular por aplicativo (Lei 13.640/2018)

Em síntese, o serviço de transporte de pessoas no Brasil mediante veículos particulares por aplicativos geridos por empresas intermediadoras não era regulamentado até meados de 2018. Fato é que, a Política Nacional Mobilidade

¹⁶ TARTUCE, Flávio Direito Civil, v. 3: **Teoria geral dos contratos e contratos em espécie**, 7. ed. Rio de Janeiro: Forense – São Paulo: Método, 2012. p. 538.

Urbana (“PNMU”) - (Lei 12.587/12), então vigente à época, não acompanhava o cenário da mobilidade urbana que estava por surgir com o advento dos transportes por aplicativo. A PNMU vigente autorizava somente o transporte individual por taxistas e demais profissionais que realizavam o traslado de público individual remunerado de pessoas, mediante a utilização de carro próprio ou alugado, sendo estes profissionais, autorizados por meio de alvará municipal. Neste sentido, Rafael Barthasar em seu artigo para Revista dos Tribunais explica que no Brasil, o primeiro aplicativo de transporte individual de passageiro a estrear no mercado foi a Uber; à época a única norma infraconstitucional que disciplinava a dinâmica dos transportes era a PNMU. Até o ano de 2014, o Brasil ainda não havia se deparado com a forma de atuação dos aplicativos de transporte individual.¹⁷ Rafael Barthasar, ressalta ainda que, à época, o país sofria com a qualidade da prestação de serviços de transporte.¹⁸

Após diversas discussões doutrinárias e jurídicas, em 2018, veio a ser regulamentado o transporte individual por aplicativo, por meio da lei nº 13.640, então editada em 26 de março de 2018, fruto do projeto de lei 5.587/2016, que atestou a constitucionalidade e juridicidade da atividade de transporte individual por aplicativo. Referida lei modificou diversos artigos da PNMU, especialmente, o inciso X do art. 4º, trazendo o conceito da nova modalidade de transporte individual remunerado privado por aplicativo. É a letra da lei:

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (*grifos e negritos nossos*)

Joseane Silva afirma que o advento dos transportes por aplicativo que a novel realidade social econômica e cultural que, de forma expressa, já corroborava com o serviço de transporte particular por meio de aplicativos em celulares, *tablets* e outros

¹⁷ BARTHASAR, Rafael. Os limites Constitucionais à regulamentação dos aplicativos de transporte individual privado pelos municípios brasileiros. Vol.5/2019. Revista dos Tribunais: Out-Dez/2019

¹⁸ Idem

aparelhos semelhantes. Embora diversas representações terem sido movidas perante os ministérios públicos por associações e sindicatos de taxistas em diversos estados do Brasil contra o transporte individual de pessoas por aplicativo, atualmente, a atividade encontra-se respaldada pela Lei no País e não há o que se questionar quanto a sua licitude.¹⁹

2.4.2. Reflexões acerca do transporte de pessoas por aplicativo. Qual seria então a relação contratual avençada?

Adentraremos, então, na referida relação contratual que trata da problemática da presente monografia, sobre os transportes de pessoas por aplicativos, utilizados por plataformas criadas por empresas intermediadoras conhecidas, como por exemplo, a empresa “Uber”, “99Taxis” e outras empresas emergentes.

Embora o transporte por aplicativo seja objeto de bastante controvérsia no campo contratual, e levando em consideração a ausência de parâmetros legislativos objetivos a fim de se adequar o fenômeno à sua forma como se apresenta, o que temos de mais próximo da nossa ordem jurídica para adequação do transporte de pessoas por aplicativo, são as tipificações previstas no Código Civil de 2002 e no Código de Defesa do Consumidor.

Nesse sentido, a fim de esclarecer a problemática Joseane Silva em seu artigo afirma que, o transporte particular realizado por meio de aplicativo não conflita com os ditames constantes no Código Civil pátrio, que tratam do traslado de pessoas e coisas²⁰, tipicidade contratual disposta no art. 730 a 752 (contrato de transporte de pessoas), conforme exploramos nos tópicos anteriores.

¹⁹ SILVA, Joseane. O Transporte Remunerado Individual de passageiros no Brasil por meio de Aplicativo: A Lei 13.640/2018 e a proteção dos Consumidores diante da Economia do Compartilhamento. Vol. 118/2018. Revista dos Tribunais: Jul/2018. p.151-192

²⁰ Ibid.

Explica ainda a autora que, **quando o interessado pela viagem adentra na plataforma e solicita o serviço, termina por firmar um contrato com o motorista e, ao mesmo tempo, com a empresa responsável pelo aplicativo.**

Por outro lado, importante a se destacar é que quando o motorista se vincula a plataforma de transporte por aplicativo, deverá aceitar os termos e condições do intermediador, ou seja, é gerada uma imposição unilateral, o que chamamos também de adesão. Isto posto, é certo que surtirá reflexos na seara consumerista, ou, todavia, ao menos, será passível de discussão no que tange aos direitos do consumidor na relação intermediador *versus* motorista. Assevera Joseane Silva que a presença do aplicativo, não somente como um facilitador, mas como aquele que torna viável, e por vezes, estrutura um modelo de negócio, termina por suscitar a incidência do Código de Proteção e Defesa do Consumidor²¹. Aprofundaremos nesta temática no tópico a seguir.

Isto posto, convém destacar que, a natureza jurídica contratual dos aplicativos de transporte é privada, não se confundindo com a natureza jurídica dos taxistas, a título de exemplo, que exercem o transporte público individual remunerado²².

2.5. O transporte de pessoas por aplicativo em face do CDC

Embora as empresas de aplicativo deixem claro que não são empresas de transporte e sim como intermediadores pela sua plataforma digital²³,

²¹ SILVA, Joseane. Idem. p.9

²² *O táxi possui a natureza de um serviço particular de interesse público, por atender a interesses da coletividade. Trata-se de serviço prestado mediante permissão do Poder Público, no interesse exclusivo do taxista, ainda que traga benefícios à coletividade. É um serviço marcado pela utilidade e não pela essencialidade, como é o caso do transporte público municipal.* DUQUE, Marcelo. A Constitucionalidade do Serviço Uber no Brasil. Revista de direito do Consumidor. Vol 105/2016. Revista dos Tribunais. Jun/2016. p.13

²³ Os Serviços integram uma plataforma de tecnologia que permite aos(às) Usuários(as) de aplicativos móveis ou sites de Internet da Uber, fornecidos como parte dos Serviços (cada qual um “Aplicativo”), solicitar e programar serviços de transporte e/ou logística e/ou compra de certos bens com terceiros independentes provedores desses serviços, inclusive terceiros independentes

adentraremos mais adiante nos princípios e fundamentações doutrinárias com o objetivo de demonstrar que a relação detida entre empresa de aplicativo, motoristas e passageiros é amplamente aparada pelo código de defesa do consumidor.

O CDC traz a definição exata sobre o conceito de consumidores em seu artigo 2º, a saber: *“toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”*. Além do mais, a celebração de contrato eletrônico, tendo em vista a aceitação dos termos estabelecidos pela empresa de aplicativo é amplamente reconhecida como relação de consumo, neste sentido comenta Sérgio Cavalieri Filho:

Se o contrato eletrônico, como ressaltado no início, não indica um novo tipo de contrato, apenas o meio pelo qual é celebrado, então aplicam-se ao comércio eletrônico as normas do Código Civil pertinentes aos contratos em geral e a cada espécie, bem como os princípios e preceitos do Código do Consumidor sempre que houver relação de consumo. Desnecessário, portanto, repetir aqui tudo o que já ficou dito sobre a oferta e sua vinculação, a publicidade (enganosa ou abusiva), as cláusulas e práticas abusivas, a responsabilidade do fornecedor etc.²⁴

Por outro lado, tem-se amplo o conceito de fornecedor no art. 3º do CDC:

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

fornecedores de transporte, terceiros independentes fornecedores de logística e terceiros independentes fornecedores de bens, mediante contrato com a Uber ou com determinadas afiliadas da Uber (“Parceiros Independentes”). A menos que diversamente acordado pela Uber em contrato escrito celebrado em separado com você, os Serviços são disponibilizados para seu uso pessoal e não comercial. 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 PARCEIROS INDEPENDENTES, QUE NÃO SÃO EMPREGADOS(AS) E NEM REPRESENTANTES DA UBER, NEM DE QUALQUER DE SUAS AFILIADAS. Uber. Brasil – Termos de Uso. Última alteração em 22 de janeiro de 2020. Disponível em: <<https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=brazil&lang=pt-br>>. Acesso em 02 de junho de 2020.

²⁴ FILHO, SERGIO CAVALIERI. Programa de direito do consumidor. 5ª ed. São Paulo: Atlas, 2019. p.308

A interpretação simples e acertada do artigo 3º, CAPUT, por si só já nos traz uma perspectiva do número de pessoas enumeradas como fornecedoras. Isto posto, expõe Sérgio Cavalieri Filho que, uma relação jurídica de consumo, em sentido estrito, será caracterizada pela presença, em um dos polos, do consumidor padrão, assim definido pelo caput do art. 2º, no outro polo, um fornecedor, definido pelo caput do art. 3º;²⁵ tendo assim o vínculo jurídico de direito material decorrente da prestação de serviço conceituado no art. 3º, §2º.

Percebe-se que o conceito de fornecedor atinge a empresa de aplicativos, visto que a mesma exerce função de administradora do aplicativo, captando usuários, conectando um motorista a uma viagem, recebendo pelos serviços ali avançados via cartão de crédito, débito e dinheiro em espécie dos consumidores cadastrados na plataforma, retendo o seu percentual cobrado a título de taxa.

Mariana Nascimento em seu parecer sobre a aplicabilidade do CDC na relação contratual entre Uber, motorista e usuário salienta que *não há que se falar, tecnicamente, em “motorista” e “usuário”, posto que, em verdade, constata-se a existência de relação consumerista na relação jurídica deflagrada por ambos, o que acarreta, por conseguinte, a existência de um fornecedor e um consumidor.*²⁶

Nesta continuidade, comenta Carlos Roberto Gonçalves que os contratos de adesão se caracterizam pelo fato de o seu conteúdo ser determinado unilateralmente, cabendo ao outro aderir ou não aos seus termos. Justamente pelo fato do aderente não ter oportunidade de discutir as cláusulas do contrato e até intervir em seu conteúdo, a lei determina que a interpretação será mais favorável ao aderente, como se vê na leitura do art. 423 do CC: *“Quando houver no contrato de adesão cláusulas ambíguas ou contraditórias, dever-se-á adotar a interpretação mais favorável ao aderente.”* Sobre essa interpretação favorável Matheus Costa

²⁵ Idem. p.102

²⁶NASCIMENTO, Mariana Pinto. A aplicação do código de proteção e defesa do consumidor. ABDECON. 9 de janeiro de 2017. Disponível em: < <http://abdecon.com.br/index.php/parecer-a-aplicabilidade-do-codigo-de-protECAo-e-defesa-do-consumidor-ao-uber/>>. Acesso em 25 de maio de 2020.

discorre que a vantagem interpretativa em favor do motorista se dá pelo fato também pelo desequilíbrio econômico entre as partes.²⁷

De um lado, o motorista quando se vincula à plataforma de aplicativos de viagem, geralmente, faz o aceite a um contrato digital de adesão, cujo conteúdo delimita os requisitos, direitos e deveres na plataforma. Ainda, este mesmo contrato, que pode ter o nome de termos e condições, estabelece as normas de conduta e políticas da empresa e devem ser respeitadas pelo motorista.

Tendo em vista essa relação contratual entre a *plataforma de aplicativos de viagem versus motorista* ser de natureza contratual consumerista, são impostas diversas regras a este último, principalmente, no que tange ao cancelamento de corridas e ao padrão mínimo de atendimento aos clientes da plataforma. Há diversos julgados neste sentido, em casos que o motorista se vê inconformado pelo bloqueio da plataforma e procura o judiciário a fim de desfazer o bloqueio, no entanto, como já é sabido, este motorista aceitou os termos e condições impostos pela plataforma digital de aplicativo de viagens, não podendo se exonerar da imposição contratual aplicada.²⁸

²⁷ COSTA, Matheus. Os direitos dos motorista por aplicativo. Migalhas. 03 de setembro de 2019. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/depeso/286798/os-direitos-dos-motoristas-por-aplicativo>>. Acesso em 18 de Maio de 2020.

²⁸ **PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. APLICATIVO “UBER”. AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER CUMULADA COM INDENIZAÇÃO. ALEGAÇÃO DE BLOQUEIO ABUSIVO E INJUSTIFICADO. INOCORRÊNCIA. EXCESSO DE VIAGENS CANCELADAS. DESCUMPRIMENTO CONTRATUAL POR PARTE DO AUTOR. IMPROCEDÊNCIA MANTIDA. ELEVAÇÃO DA VERBA HONORÁRIA EM VIRTUDE DE ATUAÇÃO RECURSAL. APELO IMPROVIDO, COM OBSERVAÇÃO.** 1. O bloqueio de acesso à plataforma Uber ocorreu em razão do número excessivo de viagens canceladas, relatadas pelos usuários. **Na verdade, o que se verifica é o evidente descumprimento contratual por parte do autor**; deste modo, não se vislumbra qualquer ilegalidade no descredenciamento realizado, que foi devidamente justificado. **O contrato foi celebrado entre as partes mediante a livre aceitação das cláusulas, devendo os contratantes se submeterem ao pactuado.** A medida, destarte, não se deu de maneira aleatória, nem tampouco injustificada, não havendo de se cogitar em manutenção do contrato, tampouco em indenização por danos materiais e morais. 2. Em razão desse resultado e nos termos do artigo 85, § 11, do CPC, eleva-se a verba honorária a 12% sobre PODER JUDICIÁRIO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO Apelação Cível nº 1005233-98.2018.8.26.0011 -Voto nº 35492 6 o valor atualizado da causa.” (Apelação Cível n. 1004366-08.2018.8.26.0011, 31ª Câmara de Direito Privado, Rel. Des. Antonio Rigolin, j. 8/05/2019) TJ-SP -

Outro ponto de grande importância é ressaltar a ausência de vínculo empregatício entre o motorista e a plataforma de aplicativo, entendimento já consolidado em vários tribunais.²⁹ No entanto, essa ausência de vínculo não constitui óbice para enquadramento da plataforma de aplicativos como fornecedor, conforme conceituação do CDC, abordada anteriormente. É de se reconhecer que há uma parceria entre motoristas e plataformas de aplicativo prestando o serviço de transporte com o objetivo lograr remuneração ou taxa pelos serviços. Isso sozinho já configura a responsabilidade, posto que ambos se valem de vantagem financeira.

Por outro lado, ressalta-se a relação contratual entre a plataforma digital e o passageiro que, por sua vez, utiliza do serviço de viagens e também dá aceite nas cláusulas impostas pela plataforma com o objetivo de realizar viagens, sendo este destinatário final do serviço prestado, conforme conceituação dada pelo art. 3º do CDC. Ainda, este passageiro cria uma certa confiança ao aderir ao serviço prestado pela plataforma, gerando assim uma certa base de comportamento entre as partes.³⁰

Este entendimento é tão solidificado nos tribunais do Brasil, tanto é que os magistrados entendem que a responsabilidade da plataforma de aplicativo é solidária, justamente pela relação jurídica do esta e o passageiro ser de natureza consumerista. Neste sentido, merece destaque ementa do julgado da Terceira

Apelação Cível n. 1004366-08.2018.8.26.0011, 31ª Câmara de Direito Privado, Rel. Des. Antonio Rigolin, j. 8/05/2019.

²⁹ [...]Afastadas, assim, a subordinação, pessoalidade e habitualidade. Apesar de a ausência de controle de horário, pela empresa, por si só, seja incapaz de afastar a subordinação laboral (ex. trabalhadores externos), no caso dos motoristas de UBER, o que não existe é a própria vinculação empregatícia, pois, como admitido pelo reclamante, poderia ficar sem trabalhar pelo período que desejasse, situação esta diametralmente oposta a do trabalho subordinado, em que a prestação de serviços é o principal elemento do qual emerge os demais, com menor ou maior intensidade, a exemplo da subordinação jurídica. Outrossim, embora a empresa UBER estabeleça o modo de produção e realização dos serviços, definindo preço, padrão de atendimento, forma de pagamento, entre outros, isto também não significa que haja relação empregatícia. [...] Mantenho, portanto, a r. decisão recorrida que indeferiu o pedido de reconhecimento de vínculo de emprego e demais parcelas decorrentes. Improvejo. TRT – 2ª Região – Recurso Ordinário 1001574-25.2016.5.02.0026. Rel. Sueli Tomé da Ponte. 14 de dezembro de 2017.

³⁰ SILVA, Joseane. Idem. p.10

Turma Recursal dos Juizados Especiais do Distrito Federal do Tribunal de Justiça do Distrito Federal que decidiu pelo seguinte:

JUIZADOS ESPECIAIS CÍVEIS. PROCESSO CIVIL. LEGITIMIDADE PASSIVA. EXTINÇÃO INDEVIDA. SENTENÇA CASSADA. CAUSA MADURA. CONSUMIDOR. TRANSPORTE DE PASSAGEIRO. RESPONSABILIDADE CIVIL. DANO MORAL. UBER. RECURSO CONHECIDO E PROVIDO. PEDIDO JULGADO PROCEDENTE, EM PARTE.1. Insurge-se o autor/recorrente contra sentença que extinguiu o processo, sem apreciação do mérito, em razão da ilegitimidade passiva da empresa ré (UBER). 2. Se, de um lado, a relação jurídica que se estabelece entre a pessoa jurídica UBER e os motoristas por ela habilitados ostenta natureza civil, por outro, **a relação contratual existente entre autor (passageiro contratante) e ré é de natureza consumerista**, haja vista as partes estarem inseridas nos conceitos de fornecedor e consumidor previstos no Código de Defesa do Consumidor. Nesse contexto, aplicam-se ao caso em comento as regras de proteção do consumidor, inclusive as pertinentes à responsabilidade objetiva na prestação dos serviços. 3. **Todos aqueles 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 (§ 2º, do artigo 3º; parágrafo único, do art. 7º; §1º, do art. 25, todos do CDC)**. A responsabilidade é objetiva, ou seja, independe da demonstração da culpa, porque fundada no risco da atividade econômica. Em sendo assim, a UBER é parte legítima a participar da lide, ingressando no polo passivo, se é apontada falha na prestação de serviço por parte do motorista acionado pelo autor, através do aplicativo que ela disponibiliza. [...] 9. Nesse descortino, configura falha na prestação de serviço de transporte de passageiro o cancelamento da viagem, após o início do percurso e antes do seu término, ao argumento de dificuldades para iniciar o cômputo do trajeto no aplicativo da ré/recorrida. [...] 12. Considerando a natureza do gravame imposto ao consumidor no caso concreto, porquanto o autor foi deixado em lugar diverso de seu destino final, em período noturno (após a meia noite), tenho que o valor de R\$3.000,00 (três mil reais) se mostra razoável e proporcional à ofensa, além de suficiente aos propósitos do instituto em tela. 13. **Recurso conhecido. Sentença cassada. Causa madura. Pedido julgado procedente em parte para condenar a ré no pagamento de R\$ 3.000,00 (três mil reais) a título de reparação pelo dano moral em favor**

do autor, cujo valor deverá ser atualizado monetariamente pelo INPC, a partir da fixação (Súmula nº 362 do STJ), e acrescido de juros de 1% ao mês da data da citação.³¹ (*grifos e negritos nossos*)

À vista disso, é possível notar a relação consumerista entre motorista, passageiro e plataforma de transporte por aplicativo, especialmente, entre passageiro e plataforma. Assim, convém mais adiante explorarmos a responsabilização das plataformas de aplicativo quanto aos danos ocasionados aos usuários e em que medida a reponsabilidade é aplicada no nosso ordenamento jurídico e em que sentido vem a jurisprudência aplicando a responsabilização.

2.6. Cláusula de Incolumidade

Conforme abordamos nos itens anteriores, no que diz respeito à tipificação mais próxima do transporte por aplicativo que seria a estabelecida no Código Civil e Código de Proteção e Defesa ao Consumidor. E não menos importante trazer o conceito do transporte de pessoas, sendo aquele *pele qual o transportador se obriga a levar uma pessoa e a sua bagagem até o destino, com total segurança, mantendo incólume os seus aspectos físicos e patrimoniais*³². Assim, há de se considerar que o transporte de pessoas por aplicativo também gera, dentre as mais variadas obrigações, a obrigação de resultado de levar o passageiro de um lugar a outro são e salvo ao destino, o que a doutrina e o legislador chamam de obrigação de incolumidade.

Sustenta Flávio Tartuce sobre a obrigação assumida pelo transportador é sempre de resultado, justamente pela existência da cláusula de incolumidade que daí se enseja uma responsabilização, independentemente de culpa, em caso de prejuízo ao passageiro³³, caracterizando uma responsabilidade objetiva nos moldes

³¹ TJ-DF – Terceira Turma Recursal dos juizados especiais do Distrito Federal – Relator Juiz presidente Eduardo Henrique Rosas. 5 de abril de 2018.

³² TARTUCE, Flávio. Direito Civil - Vol. 3 - Teoria Geral dos Contratos e Contratos em Espécie, 14ª edição. Rio de Janeiro; Grupo GEN, 12/2018. p. 687

³³ *Idem*.

do art. 734 do CC. Reforça ainda o autor que esta cláusula é própria do contrato de transporte.

Diante dessa interpretação, por certo, vale destacar que o juiz da 5ª vara cível de Belo Horizonte fundamentou sua decisão baseando-se na incolumidade sobre os danos sofridos pelo passageiro em razão de um suposto furto de seus bens durante uma viagem de transporte por aplicativo. É o teor da sentença:

[...] Trata-se de relação de consumo, por ser a parte autora destinatária final dos serviços de transporte prestados pela parte ré, que é empresa remunerada pelas corridas que viabiliza, enquadrando-se ambas nos conceitos de consumidor e fornecedor delineados, respectivamente, nos artigos 2º e 3º, da Lei nº 8.078, de 1990. Nesse sentido, aplicáveis os dispositivos de tal diploma legal. O cerne do litígio perpassa pela análise da incidência de responsabilidade civil pela parte ré, que exige a presença dos pressupostos do dever de indenizar, quais sejam: o ato ilícito (defeito na prestação de serviços), o dano e o nexos causal entre eles. **O artigo 734 do Código Civil prevê a denominada Cláusula de Incolumidade ao dispor sobre a obrigação de garantia ou de resultado, pela Teoria do Risco, que assim preceitua: O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente de responsabilidade.** É fato incontroverso dos autos o furto da mochila da parte autora, tal como consta nos documentos anexos à exordial [...]” (*grifos e negritos nossos*)

Como bem preleciona Carlos Roberto Gonçalves que a não obtenção desse resultado – levar o passageiro de um lugar a outro incólume (são e salvo) –, importa o inadimplemento das obrigações assumidas e a responsabilidade pelo dano ocasionado³⁴ por parte do motorista, não podendo este se eximir de responsabilidade por ausência de culpa.

Desta maneira a incolumidade é um importante balizador para a responsabilização nos transportes por aplicativo. Instiga-se, portanto, em que medida ela é aplicada em caso de danos sofridos por acidentes. Aprofundaremos

³⁴ GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito civil brasileiro, Vol. 3 – Contratos e atos unilaterais. 9ª ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p.471

nessa questão em tópico específico, por ocasião do tema central do presente trabalho.

2.7. A vedação da cláusula de não indenizar

O referido código responsabiliza o transportador caso haja dano ao passageiro e suas bagagens, e mais, o proíbe de se valer de cláusulas de não indenizar, conforme teor artigo 734 do CC.³⁵

Possivelmente, diante de vários julgados acerca da responsabilização nos contratos de transporte que chegavam até o Superior Tribunal de Justiça e Superior Tribunal Federal e os debates que assim geravam, procurou o magistrado do STF em conceber a Súmula 161, a qual versa sobre a vedação da cláusula de não indenizar, com o seguinte teor: *“Em contrato de transporte, é inoperante a cláusula de não indenizar.”* Por conseguinte, no parágrafo único do art. 734 do CC, autoriza que o transportador exija uma declaração do valor da bagagem a fim de ter ciência do que está transportando, com o intuito de se fixar limite da indenização.

Ainda quanto ao teor do mencionado artigo, o mesmo indica ressalva quanto a responsabilidade objetiva do transportador - objetiva pelo fato de o passageiro não necessitar comprovação de culpa do transportador -, se exime da culpa nos casos de “força maior”.

Para melhor interpretação sobre o que seria a “Força maior”, conforme o Código Civil, convém clarificar que se trata de situações imprevisíveis, impossíveis de evitar ou impedir, gerando assim consequências e efeitos as pessoas envolvidas.

³⁵ **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.

Situações essas que a doutrina e a jurisprudência chamam de evento previsível, mas inevitável.³⁶

Exemplo simples de força maior é evento advindo da natureza. Digamos que, um motorista dirigindo com segurança seu automóvel, e de repente, surpreende-se com as condições de tempo que ocasionam a perda visual de seu trajeto, logo subitamente é atingido por uma tempestade de granizo, ocasionando a perda de controle do veículo, e conseqüentemente, vem a colidir com outro automóvel que estava a sua frente. Nestes casos, o condutor não teve culpa, se trata de uma situação imprevisível, inevitável, fora do controle do ser humano. Tratando-se meramente de um evento da natureza.

Cabe ressaltar ainda que, no contrato de transporte, em se tratando de responsabilidade do transportador, o mesmo jamais poderá alegar culpa de terceiro envolvido, em caso de colisão e dano ao passageiro, deve o transportador indenizar o passageiro lesado, mesmo não incorrendo em culpa, (exceto força maior) cabendo apenas cobrar do terceiro diretamente o prejuízo, posteriormente em ação regressiva, é o que relata o art. 735 do CC.³⁷

Quando o transportador fica obrigado a indenizar, ele tem direito de reaver os valores despendidos contra aquele que causou o dano. De maneira a ilustrar o conceito, é o terceiro que colidiu de forma culposa no transporte. Desta forma, mesmo o transportador não incorrendo em culpa na colisão, deve o mesmo indenizar o passageiro e suas bagagens e/ou coisas. Posteriormente, poderá ressarcir os valores por meio de ação regressiva contra aquele que causou o dano.

Até o momento, observamos que os contratos de transportes se caracterizam com a “retribuição”, com a onerosidade, pagamento para que o transportador leve a

³⁶ Essa responsabilidade objetiva também pode ser evidenciada pelo art. 734 do CC, que prevê que o transportador somente não responde nos casos de força maior (evento previsível, mas inevitável). O caso fortuito (evento totalmente imprevisível) também constitui excludente, até porque muitos doutrinadores e a própria jurisprudência consideram as duas expressões como sinônimas (STJ, REsp 259.261/SP, 4.^a Turma, Rel. Min. Sálvio de Figueiredo Teixeira, j. 13.09.2000, DJ 16.10.2000, p. 316).

³⁷ **Art. 735 do CC.** A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

pessoa e suas bagagens e/ou coisas de um lugar para o outro, assim se perfazendo o contrato.

Por outro lado, temos transportes “gratuitos”, os quais não se subordinam as normas do contrato de transportes, por não haver onerosidade, se tratando de uma simples carona por amizade ou cortesia, conforme o artigo 736 do CC.³⁸

No mesmo artigo, no seu parágrafo único, sua redação demonstra que os transportes que são auferidos vantagens de alguma forma, indiretamente, como por exemplo, troca de favores, os mesmos estão sujeitos as normas dos contratos de transportes onerosos, mesmo não tendo nenhuma remuneração.

Neste sentido, é de notório conhecimento a existência de aplicativos de *carona* nos dias atuais, tais como: “BlaBlaCar” e “Waze Carpool”. Embora a ideia seja quase a mesma dos aplicativos de transporte, foram criados para ligar pessoas próximas a outra, que possui um veículo que irá ao destino em comum.

O contrato gratuito, por inexistir vínculo contratual entre as partes, não se subordina as regras do contrato de transporte, mas, não pressupõe que o mesmo se exima de indenizar em casos de danos. Contrariando a premissa de que o passageiro não necessita comprovação para ser indenizado por seus danos, no caso do transporte gratuito, desinteressado, o passageiro precisa provar que houve “dolo ou culpa gravíssima”, do transportador (responsabilidade subjetiva). Assim, o transportador será civilmente responsável pelos danos causados, conforme súmula 145 do STJ (Superior Tribunal de Justiça).³⁹

Alude o doutrinador Wilson Melo da Silva sobre o contrato gratuito e o transportador, também traz a contribuição de que o transportador “só deve ser responsabilizado, em caso de acidente, por dolo ou culpa gravíssima, ficando exonerado de qualquer responsabilidade em caso de culpa leve ou levíssima [...]”.⁴⁰

³⁸ **Art. 736 do CC** Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.

³⁹ SÚMULA 145 do STJ - No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave.

⁴⁰ SILVA, Wilson Melo, **Da Responsabilidade Civil Automobilística**. São Paulo: Saraiva, 1980, p. 214.

Em caso de culpa leve, ou levíssima, fica isento o transportador de indenizar, mas, em suma, é o tipo de transporte que não traz benefícios ao transportador como o contrato de transporte, pelo fato de não obter contraprestação e estar sujeito a indenizar em caso de colisão. Nesta modalidade o motorista, quando muito, divide os custos com os passageiros a quem se está oferecendo a carona.

3. RESPONSABILIDADE CIVIL DO APLICATIVO DE TRANSPORTE DE PESSOAS

Anteriormente, cumpriu-se abordar os princípios contratuais e a tipificação legal do contrato de transporte. Quiçá pela sua especificidade, nos levou a bastante discussão acerca de seu tipo legal. Percebe-se então que não há tipificação exata do contrato de transporte por aplicativo nos diplomas jurídicos, conseqüentemente, leva o tema à grande controvérsia.

Depreende-se, portanto, as seguintes controvérsias como se pôde ler em alguns julgados dos quais trouxemos ao trabalho: **(i)** Não existe tipificação adequada à realidade dos aplicativos; **(ii)** não há relação trabalhista entre a plataforma de transporte e motorista; e **(iii)** tendo em vista o fato do usuário dar o seu “aceite” nos termos e condições da plataforma, infere-se que a relação entre este e o aplicativo é de natureza consumerista.

Isto posto, daqui por diante tem-se por objetivo em analisar os aspectos doutrinários acerca da responsabilidade civil e a sua extensão, especialmente, no que se refere aos transportes por aplicativo. Sendo assim, indaga-se: Quais são as hipóteses que ensejam a responsabilidade civil por acidentes de transporte? Em que medida a plataforma é responsável pelos acidentes ocorridos durante as viagens de transporte?

Talvez pela extensão do tema da responsabilidade civil, habitualmente, a doutrina divide-a em duas partes, a saber: A primeira refere-se as pessoas que tem obrigação de indenizar e suas hipóteses (em que a indenização é devida); a segunda refere-se a própria indenização e sua extensão (valor e características – danos morais, materiais e estéticos).

Nessa continuidade comenta Paulo Lobo que a responsabilidade civil não se restringe ao âmbito no direito civil, ainda que essa matéria se incumba de reger a sua teoria geral. O tema é tão que alcança vários ramos do direito privado e o direito público, tanto é que exige da doutrina aplicação específicas para ambos os âmbitos.⁴¹ No entanto, a doutrina costuma dividir a aplicação da responsabilidade civil em duas: a responsabilidade civil objetiva e a responsabilidade civil subjetiva.

Frisa-se, todavia, que não se deve confundir o regime de responsabilidade civil estabelecido no Código Civil, com o regime previsto no Código de Defesa do Consumidor e em outras leis especiais em relação ao primeiro código. Se uma situação fática se caracterizar como uma relação de consumo, o que pressupõe a existência de um fornecedor, de um lado, e um consumidor como destinatário final, de outro lado. O que leva a crer a aplicação do CDC.

A fim de estabelecermos uma lógica, sobretudo, sobre a responsabilidade subjetiva e objetiva, abordaremos esses temas à luz do código civil e do CDC, passando pelas características e hipóteses de incidência.

A responsabilidade civil surge em virtude de um descumprimento de uma obrigação ou de uma regra estabelecida em um contrato ou pelo fato de uma pessoa em seu cotidiano deixar de observar alguma lei.⁴² À vista deste conceito comenta Carlos Roberto Gonçalves que toda a atividade que acarreta prejuízo, traz em seu bojo, como fato social, o problema da responsabilidade. A medida que o dano é provocado por outrem, a responsabilidade justamente tem esse viés de restaurar o equilíbrio e harmonia violados por esse dano.⁴³

Desse modo comenta Paulo Lobo que nos dias atuais, a responsabilidade civil tem função reparatória, e não punitiva. Porém, há situações em que a função

⁴¹ LÔBO, Paulo. Direito Civil – Obrigações. Vol.2. Saraiva, 2019. p. 325

⁴² TARTUCE, Flávio. Direito Civil – Direito das obrigações e responsabilidade civil. Vol. 2. 14ª ed. Grupo Gen, 2018. p. 349

⁴³ GONÇALVES, Roberto. Direito Civil Brasileiro – Responsabilidade Civil. Vol. 4. Editora Saraiva, 2020. p. 20

punitiva impõe-se sob novas características.⁴⁴ Nesta ocasião, abordaremos a responsabilidade dos acidentes de trânsito nos transportes por aplicativo. Assim, pergunta-se: Qual será a tese abordada pelos tribunais acerca da reparação aos passageiros? Reparatória ou Punitiva?

Portanto, cumpre ressaltar que o instituto da responsabilidade civil está totalmente ligado à obrigação. A responsabilidade somente irá surgir, caso houver a ocorrência de um descumprimento obrigacional. No que diz respeito a essa correlação, Carlos Roberto bem ilustra esse pensamento, tal como a obrigação é o direito jurídico originário, é a responsabilidade um direito sucessivo.⁴⁵

Dessa maneira, pode surgir a responsabilidade nos transportes por aplicativo. Por fim, pergunta-se: De quem será a responsabilidade por um acidente de trânsito que ocasionou um dano ao passageiro? Da plataforma digital ou dos motoristas? Nesses questionamentos e reflexões acerca da responsabilização que aprofundaremos mais adiante.

No ordenamento jurídico civil brasileiro foi adotado sistema dualista de responsabilidade civil, temos a responsabilidade civil subjetiva e a objetiva. A teoria mais adotada e utilizada em nosso sistema é a responsabilidade subjetiva, a qual necessita comprovar o dolo e a culpa do causador do dano, conforme o artigo 186 do CC. Já a responsabilidade objetiva é aquela em que não necessita a comprovação de culpa e dolo. No geral, para configuração da responsabilidade, há necessidade dos seguintes pressupostos para sua configuração. Diferenciando-se apenas que, a responsabilidade subjetiva prescindirá a configuração dos 4 (quatro) elementos, quais sejam: a conduta humana, culpa lato sensu, nexos de causalidade e o dano; já a responsabilidade objetiva não necessita da ocorrência de culpa, bastando apenas a configuração da conduta humana, nexos de causalidade e o dano. Desse modo, é importante destacá-los individualmente:

⁴⁴ LÔBO, Paulo. op. cit. p. 328

⁴⁵ GONÇALVES, Roberto. op. cit. p. 22

- i) Conduta Humana – pode ser comissiva ou omissiva; naturalmente que a omissão só será juridicamente relevante se o agente tinha o dever jurídico de agir, pois ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer algo senão em virtude de lei;
- ii) Culpa *lato sensu*; ou seja, a presença de dolo (seja na ação ou omissão intencional), imprudência (agir sem cuidado) ou imperícia (falta de observância das regras técnicas);
- iii) Nexo de Causalidade: é a relação entre a conduta do agente e o dano experimentado pela vítima;
- iv) Dano: é o prejuízo efetivamente sofrido, podendo ser de ordem material, estética ou moral.

Vale destacar, essencialmente, na responsabilidade civil subjetiva verifica-se a presença dos 4 (quatro) pressupostos acima, enquanto na responsabilidade civil objetiva pouco importa se houve culpa ou não, necessitando apenas a ocorrência da conduta humana, nexo causal e o dano. Isto posto, abordaremos cada pressuposto detalhadamente com base na responsabilidade civil subjetiva e na responsabilidade objetiva e, ainda, de acordo com ambos os diplomas – Código Civil e Código de proteção ao consumidor.

3.1. Responsabilidade Civil Subjetiva: a disciplina do código civil

Nos termos do art. 186 do Código civil, *“aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.”*

Essa então é a hipótese de incidência da responsabilidade subjetiva. Ou seja, aquela cuja conduta pode se interpretar na hipótese do artigo acima se assenta na Culpa. Esta traz elementos subjetivos para se configurar, tais como: (dolo ou culpa no sentido estrito), tendo assim que indenizar a pessoa que sofrer o dano respectivo

que, de modo a ilustrar, seria o sofredor do dano o passageiro do transporte por aplicativo.

Frisa-se que o art. 186 determina como culpa geradora de ato ilícito a “ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência” e, ainda, acrescenta o artigo 951: a “imperícia” no que se refere a atividade profissional.⁴⁶

Observa-se, portanto, que o texto do artigo 186 traz os seguintes pressupostos para configuração da responsabilidade subjetiva: conduta + culpa *lato sensu* + nexos de causalidade entre o dano e conduta. Assim exploraremos cada pressuposto, a seguir:

i) Conduta Humana

Em se tratando dos pressupostos, a conduta humana, seja pela “ação ou omissão” que trata o artigo 186, o ato ainda poderá ocorrer de forma positiva ou negativa. O ato de vontade, isto é, as condutas realizadas pelo agente devem se revestir de ilicitude. Dificilmente o ato ilícito ocorre em um único ato, daí a razão em se mencionar as diversas condutas, pois, geralmente, ocorre uma cadeia ou sucessão de atos ilícitos.⁴⁷

Exemplo de um ato positivo causador de dano (pela ação do sujeito) pode ser o condutor de um veículo, que, ao andar em velocidade acima do permitido, a frenagem não ocorre acaba colidindo em outro veículo na via.

⁴⁶ Art. 951. O disposto nos arts. 948, 949 e 950 aplica-se ainda no caso de indenização devida por aquele que, no exercício de atividade profissional, por negligência, imprudência ou imperícia, causar a morte do paciente, agravar-lhe o mal, causar-lhe lesão, ou inabilitá-lo para o trabalho. – O artigo em questão, ontologicamente, relaciona-se, principalmente, mas não exclusivamente, a profissionais da área de saúde – seu artigo corresponde no Diploma anterior (art. 1.545, CC/1916) fazia referência a médicos, farmacêuticos e ortodontistas. A responsabilidade aquiliana prevista no dispositivo em questão aplica-se apenas a profissionais liberais, contratados pela vítima em função de vínculo pessoal e de confiança com o profissional. Nos casos sem que a contratação dos serviços se dá por meio de sociedade de profissionais liberais, em que inexistente a relação de pessoalidade, aplica-se a responsabilidade objetiva pela prestação de serviços no âmbito do CDC.

⁴⁷ VENOSA, Silvio D. Direito Civil: Obrigações e Responsabilidade Civil. Vol II, 19ªed. Grupo Gen, São Paulo. p. 475

Quanto ao ato negativo, também chamado de omissivo, se trata de algo mais sutil, por não estar aparentemente visível, pois é algo que deveria ser feito, a título exemplificativo – como uma troca de pastilha de freio, no entanto, o causador do dano nada fez. Ainda neste exemplo, o condutor trafega na velocidade permitida, distância regulamentar dentro dos limites e dirigindo em uma avenida movimentada, e, de repente, os carros a sua frente de forma inesperada param de forma brusca, e, o sistema de frenagem do condutor está desgastado, colocando-o em risco e, acabando por colidir na traseira de outro veículo. Ocorre que, na mesma semana da colisão, o condutor havia ido no seu mecânico, o qual constatou que suas pastilhas de freios estavam no fim da vida útil, mesmo assim, o condutor decide realizar manutenção em outro momento.

Em referência a este último exemplo, a doutrina menciona que a omissão pode ser culposa no âmbito civil quando é seguida de atos que provocam o dano – como foi o caso do exemplo acima -. O condutor teve a oportunidade de trocar os freios para ter mais segurança, mas preferiu não o fazer.⁴⁸

Neste caso, conclui-se que a conduta humana está intimamente ligada à ilicitude. Assim a regra é que a conduta humana gere a ilicitude que reflete no dever de indenizar. Tal como a pessoa também pode ser responsável pelos danos ainda que não tenha praticado os danos por sua própria conduta.⁴⁹

ii) Culpa *lato sensu*

A respeito da culpa, de maneira mais simplista explica Carlos Roberto, diz ser responsabilidade “subjéctiva, quando a responsabilidade se ampara na ideia de culpa. Tanto é que a prova da culpa do agente passa a ser o pressuposto necessário para o dano indenizável.⁵⁰ Na responsabilidade civil subjéctiva, portanto,

⁴⁸ LÔBO, Paulo. op. cit. p. 344

⁴⁹ Ibid, 388

⁵⁰ GONÇALVES, Roberto. op. cit., p. 49

a culpa é um requisito imprescindível, porque sem a culpa não é possível imputar a responsabilidade a alguém pelo dano.⁵¹ No seu sentido mais abrangente, a culpa decorre da inobservância de um dever que o agente devia conhecer e observar, mais não o fez.⁵² É sabido que há presunção de culpa e, por este motivo, não é passível de verificação em um caso concreto. Basta indicar um culpado juntamente os requisitos elencados acima (conduta humana, nexos de causalidade e dano). Entretanto, essa presunção é considerada *juris tantum*, ou seja, até que se prove em contrário. Daí se admite a prova em contrário (invertendo o ônus da prova).⁵³

Ainda nessa discussão, contribui Flávio Tartuce ao afirmar que modernamente, quando se fala em culpa no sentido *lato sensu*, também engloba a culpa e o dolo no sentido estrito, muito embora o dolo e a culpa sejam aspectos totalmente diferentes. Assim, para o tema da responsabilidade civil, não importa se o autor agiu com dolo ou culpa, importando mais a imputação do dever de reparação dos danos ou indenização dos prejuízos em razão da consequência inicial do dolo ou culpa.⁵⁴

A vista disso, comenta Carlos Roberto Gonçalves sobre a culpa de que a responsabilidade é uma reação provocada pelo descumprimento de um dever preexistente. Ainda que haja esta violação e tendo havido a culpa (ou dolo) por parte de infrator, a indenização só será devida se identificado os demais pressupostos.⁵⁵ Portanto, a indenização é uma obrigação decorrente da violação de um direito e de um dano.

É notório que a culpa civil em sentido amplo, abrange não somente a conduta evitada de ilicitude, seja intencional (dolo) ou não, como também aquelas condutas evitadas de *negligência, imprudência ou imperícia*. No entanto, essa diferenciação

⁵¹ LÔBO, Paulo. op. cit. p. 342

⁵² VENOSA, Silvio D. op. cit. p. 476

⁵³ Ibid, 343

⁵⁴ TARTUCE, Flávio. op. cit. p. 390

⁵⁵ GONÇALVES, Roberto. op. cit., p. 55

não importa para se auferir o montante da indenização, o que importa de fato é se incorreu o não com a culpa civil. É nesse sentido que vai de encontro com o artigo 944 do CC⁵⁶ que traduz que a indenização deve ser balizada pelo dano efetivo.

Possivelmente, a doutrina tradicional estruturou espécies artificiais da culpa, tais como: a culpa *in vigilando*, que ocorre pela falta ou deficiência de vigilância ou guarda de outra pessoa), e a culpa *in iligendo*, que se verifica pela má escolha do empregado, do preposto ou de alguém. Se traduz na falta de fiscalização do patrão ou comitente em reação aos seus empregados. Ou seja, é cediço que pode-se atribuir a responsabilidade a um terceiro.⁵⁷

iii) Nexo Causal ou Nexo de Causalidade

O nexo causal é o que estabelece a relação da conduta humana (da sua vontade, se positiva ou negativa, se negligente ou imprudente) ao evento danoso. É o liame jurídico entre a conduta do agente e o dano. É assim que, por meio do exame dessa relação causal que se conclui quem foi o causador do dano. Trata-se de um elemento indispensável à verificação da responsabilidade.

Se o suposto infrator estiver atrelado ao ato danoso, e sua conduta for motivo gerador do dano, este sofrerá as consequências e efeitos das normas ou/e leis, sendo obrigado a reparar o dano. Desse modo, o nexo de causalidade constitui uma relação de causa e efeito entre a conduta culposa ou o risco criado e o dano suportado por alguém.⁵⁸

O nexo de causalidade na responsabilidade subjetiva é formado pela culpa genérica ou *latu sensu*, que inclui o dolo e a culpa estrita.

⁵⁶ Art. 944. A indenização mede-se pela extensão do dano. Parágrafo único. Se houver excessiva desproporção entre a gravidade da culpa e o dano, poderá o juiz reduzir, eqüitativamente, a indenização.

⁵⁷ LÔBO, Paulo. op. cit. p. 342

⁵⁸ TARTUCE, Flávio. op. cit. p. 402

iv) Dano

O dano descrito no preceito legal mencionado que se trata do *prejuízo* sofrido pelo agente, está ligado ao “*quantum*” indenizatório, sem dano não existe responsabilidade, nem o que indenizar. O dano, segundo doutrinadores é tão essencial para responsabilidade civil, que se alguém de forma dolosa (vontade de prejudicar) tentar causar dano a outra pessoa, mas não obter êxito na sua tentativa, de nada adiantará o suposto prejudicado buscar reparação, pois não teria o que reparar. O direito civil (busca a reparação em pecúnia) diferentemente do direito penal (reparação tirando a liberdade do infrator) não comporta a tentativa, mas sim o resultado danoso.⁵⁹

Portanto, somente haverá possibilidade de indenização, como regra, se o ato ilícito ocasionar dano. O dano ou interesse deve ser atual e certo. Não são indenizáveis danos hipotéticos. Sem o dano ou interesse violado, patrimonial ou moral, não se verifica a indenização. Em uma lide, o prejudicado deve provar que sofreu aquele dano, inicialmente, sem indicar o valor, uma vez que este vai depender dos aspectos a serem provados na fase da liquidação.⁶⁰

No que se refere ao dano, geralmente, a doutrina divide-a em dois tipos: os danos patrimoniais (ou materiais) e, de outro lado, os danos extrapatrimoniais (ou morais). Por dano material entende-se que seja o dano somente ao patrimônio do ofendido. Moral é o dano que só ofende o devedor como ser humano, trata-se de uma lesão que não produz efeito patrimonial algum.⁶¹

No que se refere à essa reparação dos danos, é de entendimento consolidado a possibilidade de cumulação de pedidos por reparação material e moral em uma mesma ação, nos termos da súmula 37 do STJ.⁶² Atualmente, o magistrado entende ainda pela possibilidade de cumulação também dos danos estéticos na mesma lide.

⁵⁹ GLAGLIANO, Pablo Stolze, Novo Curso de Direito Civil, Volume III: Responsabilidade Civil / Pablo Stolze Glagliano, Rodolfo Pamplona Filho. - 8 ed. rev. E atual. - São Paulo, Saraiva 2010. p. 78

⁶³ VENOSA, Silvio D. op. cit., p. 492

⁶¹ GONÇALVES, Carlos Roberto. op. cit. p. 380

⁶² Súmula 37 - São cumuláveis as indenizações por dano material e dano moral oriundos do mesmo fato. Data de publicação – 17.03.1992.

Não diferente da doutrina, observou-se que a desembargadora relatora do Rio de Janeiro fundamentou em sede de recurso (apelação cível nº 0001313-92.2014.8.19.0036) sobre os danos de colisão com base na responsabilidade civil subjetiva. No caso em tela, demonstrou-se “*que o réu agiu com imprudência ao movimentar seu caminhão na via, cujo trânsito estava parado, vindo a atingir a motocicleta do autor.*” O próprio réu afirmou que movimentou o seu caminhão, embora não tenha visto o autor na moto, vindo a atingir este último com a parte dianteira do seu caminhão.

Efetivamente, o que se demonstrou neste caso foi a ação do réu que incorreu em culpa. Por evidente, a responsabilidade subjetiva é sedimentada na culpa, e esta verifica-se como um pressuposto importante para configuração desta responsabilização, isto porque o art. 186 em conjunto com o art. 927, reproduzem tal pressuposto além do dano e nexos causal. Assim, ressalta-se que o autor (vítima do dano) logrou êxito em sua demanda, tendo em vista que não restarão dúvidas quanto aos fatos e do seu direito.

O que se evidenciou no caso em tela foi simplesmente a obrigação do ofensor em restituir o patrimônio do (moral e material) do lesado, de modo a retornar (ou que se aproxime) ao *status quo ante* da ação ou omissão causadora do dano. Em nenhum momento verificou-se na lide que o autor exercia atividade de risco, o que, de maneira contrária, poderia pressupor uma responsabilização objetiva, o que não foi o caso.

3.2 Da responsabilidade civil objetiva: a disciplina do código civil

Na Europa, em meados ao século XVIII a XIX, tivemos um dos primeiros julgados importantes no âmbito jurídico, a aplicação da teoria do risco. A teoria foi motivada pelo crescimento capitalista, industrial e de mão de obra, pelos diversos acidentes causados em algumas atividades, e, com o passar dos anos, mesmo com a precariedade e diversas teses doutrinárias divergentes, a teoria foi ganhando força e foi legislada, em primeiro na França e posteriormente, no Canadá, e assim sucessivamente. O Brasil adotou a teoria do risco, abrangendo assim ramificações de teorias neste sentido. Mas, o importante é compreender o motivo do surgimento

da responsabilidade objetiva. A Nossa jurisprudência brasileira se posiciona da mesma forma, por se tratar de um risco empresarial, a atividade lucrativa.

Justamente, o que se leva em conta na teoria do risco é a potencialidade de ocasionar danos; a atividade ou conduta do agente por si só na exposição a um perigo⁶³, assim justifica-se a responsabilidade civil objetiva se basear na teoria do risco, uma vez que se ignora a culpa no momento da configuração deste tipo de responsabilidade. Entendimento esse que vai de encontro com os comentários de Paulo Lôbo sobre a conceituação da responsabilidade objetiva que aduz: na responsabilidade civil objetiva basta apenas a ligação do fato ao sujeito imputável dá-se sem qualquer consideração da culpa.

Afirma Carlos Roberto que a lei impõe a certas pessoas, em determinadas situações a reparação de um dano independentemente de culpa. Esta teoria é chamada de teoria do risco, porque somente se satisfaz com a verificação do dano e do nexo de causalidade, assim é o caso da responsabilidade objetiva.⁶⁴ Na responsabilidade objetiva, basta apenas a ligação do fato ao sujeito imputável ocorrer sem qualquer consideração de culpa.⁶⁵

De maneira diversa da responsabilidade subjetiva, que depende de dolo ou de culpa em sentido estrito para se configurar, a responsabilidade objetiva se configura sem esses elementos subjetivos, bastando, apenas, a presença dos seguintes requisitos, os quais já abordamos anteriormente: *(i) conduta humana; (ii) nexo de causalidade; e o (iii) dano*. O diploma do código civil prevê em seu bojo algumas hipóteses específicas, bem como se verifica em outras matérias do direito.

Neste seguimento, não seria exagero detalhar cada pressuposto segundo a responsabilidade objetiva do código civil, uma vez que esta diferencia-se da subjetiva, tendo em vista a inobservância do critério da culpa.

(i) Conduta Humana

⁶³ VENOSA, Silvio. op. cit. p. 449

⁶⁴ GONÇALVES, Carlos Roberto. op. cit. p. 48

⁶⁵ LÔBO, Paulo. op. cit., p. 342

Conforme abordamos anteriormente, a conduta humana pressupõe a ação ou omissão de um agente. Essa ação ou ato voluntário do agente é o primeiro pressuposto da responsabilidade civil. A este respeito comenta Silvio Venosa que na responsabilidade objetiva o ato ilícito não é completamente demonstrado, pois é suprimido pelo substrato da culpa.⁶⁶

Embora este ato ilícito não esteja totalmente demonstrado, é um caso de responsabilidade objetiva o ato ilícito por abuso de direito. Observe-se que na definição do art. 187 do CC em nenhum momento exige conduta dolosa ou culposa em sentido estrito (como na responsabilidade subjetiva). Entendimento é tão assentado no ordenamento jurídico que os juristas chegaram a esta conclusão por meio da I Jornada de Direito Civil promovida pelo Conselho da Justiça Federal que ficou registrado no Enunciado n. 37 com a seguinte redação: “A *responsabilidade civil decorrente do abuso do direito independe de culpa e fundamenta-se somente no critério objetivo-finalístico.*”⁶⁷

(ii) Nexo de Causalidade ou Nexo Causal

É sabido que o nexo de causalidade é a relação entre a conduta do agente e o dano experimentado pela vítima. Tanto é que, mesmo na responsabilidade objetiva não pode existir sem a relação entre conduta do agente o dano. Se houver o dano, mas não existir a relação de causalidade com o comportamento do ofensor, não há o que se falar em indenização.⁶⁸ Assim, se a vítima experimentou um dano, não identificar o nexo causal que leva o ato danoso ao infrator, não há como ser ressarcida.⁶⁹

⁶⁶ VENOSA, Silvio. op. cit. p. 466

⁶⁷ BRASIL. Conselho de Justiça Federal. Enunciado n. 37. I Jornada de Direito Civil. Disponível em: <<https://www.cjf.jus.br/enunciados/enunciado/698>>. Acesso em: 15 de Junho de 2020.

⁶⁸ TARTUCE, Fábio. op. cit. p. 402

⁶⁹ VENOSA, Silvio. op. cit. p. 496

O nexo de causalidade é, portanto, formado pela conduta cumulada com a previsão de responsabilização sem culpa ou pela atividade de risco, nos termos do art. 927, parágrafo único do CC.⁷⁰

Aponta a doutrina que duas reflexões acerca do nexo de causalidade: a primeira consiste na dificuldade da sua prova e, também, se o fato realmente constitui a causa daquele determinado dano, principalmente, quando o fato decorre de causas múltiplas. Tais reflexões levam a crer que na responsabilidade objetiva, a ausência de nexo causal, talvez seja em última medida a única defesa que pode ser eficaz com o viés de afastar a indenização.

Ainda acerca da identificação do nexo causal, em nosso ordenamento existem 3 (três) teorias para tanto e são utilizadas pelos magistrados quando do julgamento de um caso concreto, quais sejam: a teoria da equivalência das condições, a da causalidade adequada e a do dano direto e imediato. Entretanto, a teoria que foi adotada pelo nosso código civil foi a teoria do dano direto e imediato, estabelecido no artigo 403 do CC. Seu texto merece destaque, a seguir: *“Art. 403. Ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual.”*

Apesar do disposto no artigo, comenta Flávio Tartuce que não há unanimidade doutrinária e jurisprudencial no tocante à teoria adotada pelo Código Civil em relação ao nexo de causalidade.⁷¹ Por essa teoria, é preciso que exista uma causa e efeito direto entre a conduta e o dano. Sendo indenizável todo dano que se filia a uma causa. Nesse sentido bem exemplifica Carlos Roberto:

Se alguém, por exemplo, sofre um acidente automobilístico no instante em que se dirigia ao aeroporto para uma viagem de negócios, pode responsabilizar o motorista causador do dano pelos prejuízos que resultarem direta e imediatamente do sinistro, como as despesas médico-hospitalares e os estragos do veículo, bem como os lucros cessantes, referentes aos dias de serviço perdidos. Mas não poderá cobrar os danos

⁷⁰ 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.

⁷¹ TARTUCE, Fábio. op. cit. p. 407

remotos, atinentes aos eventuais lucros que poderia ter auferido, se tivesse viajado e efetuado os negócios que tinha em mente. É que esses danos, embora filiados a ato do motorista, acham-se muito distantes deste e podem ter outras causas.

Sob a ótica da jurisprudência, é dessa forma que se verifica o nexos causal pelo dano direto e imediato:

“Civil – Seguro – Seguradora – Ação regressiva – Autor do dano – Falta de prova do dolo ou culpa – Irresponsabilidade de terceiros. 1. A ação regressiva que se confere à seguradora no seguro contra danos materiais limita-se à esfera de responsabilidade do autor direto e imediato do evento danoso (motorista), não atingindo terceiros, como o proprietário ou detentor da posse indireta do bem. Precedentes do STJ. 2. Não cabe ação regressiva contra o autor do dano se não demonstrada a culpa ou o dolo deste. 3. Apelos providos. Sentença reformada”⁷²

Interessante é o comentário de Paulo Lôbo acerca do nexos causal pelo dano direto e imediato, aduz que a causalidade não precisa ser imediata, entretanto, se faz necessário a demonstração de que o dano não teria ocorrido sem o fato que ensejou a causa. Assim, quando a doutrina se refere a causalidade imediata não se refere ao dano instantâneo, pois há sempre outras ocorrências no lapso temporal desses eventos.⁷³

Apesar da existência dessas teorias, não se pode esquecer das hipóteses de exclusão da causalidade, isto é, as excludentes de rompimento do nexos causal, quais sejam: (a) a culpa exclusiva ou o fato exclusivo da vítima; (b) a culpa exclusiva ou o fato exclusivo de terceiro; e (c) o caso fortuito e a força maior. Tratarmos dessas excludentes em tópico específico.

(iii) Dano

O dano se verifica com o prejuízo efetivamente sofrido pelo ofendido, podendo ser de ordem material, moral ou estética. O dano estará sempre ligado a noção de prejuízo. Silvio Venosa comenta que o dano se trata de interesses que são

⁷² (TJDF, Apelação Cível 20020111004889APC-DF, Acórdão: 218093, Órgão julgador: 4.^a Turma Cível, Data: 18.04.2005, Relator: Cruz Maced, Publicação: *Diário da Justiça do DF*: 28.06.2005, p. 123).

⁷³ LÔBO, Paulo. op. cit., p. 335

atingidos injustamente. O dano ou interesse deve ser atual e certo; não sendo indenizáveis os danos hipotéticos.⁷⁴

Apesar da possibilidade de haver responsabilidade sem culpa, como é o caso da responsabilidade objetiva, não há o que se falar neste tipo de responsabilização ou dever de indenizar sem não houver o dano. O prejudicado, por sua vez, deve provar que sofreu um dano, sem inicialmente indicar o valor, até porque irá depender de aspectos a serem provados na fase de liquidação em um eventual processo.⁷⁵

Ressalta-se que nem todo dano é reconhecido pelo direito, em razão da vida em sociedade ser caracterizada por perdas, danos que todo indivíduo sofre em seu cotidiano. Tanto isso se verifica, que há um limite suportável, e esse limite varia com o tempo e muda de acordo com os valores da sociedade, conforme comentários de Paulo Lôbo.⁷⁶

De outro modo, é de difícil quantificação o dano no campo da responsabilidade civil, seja no campo contratual ou extracontratual. Geralmente quando o dano se verifica em um contrato, há uma cláusula penal balizando o ressarcimento. Ainda havendo a possibilidade de as partes avençarem os danos na mesma cláusula.

Já no que se refere à responsabilidade aquiliana, aquela que se verifica no campo extracontratual pela inobservância de uma norma. A perda ou o prejuízo sofrido pelo ofendido deverão ser avaliados no caso concreto. Entendimento esse que vai de encontro com o disposto no artigo 946 do CC: *“Se a obrigação for indeterminada, e não houver na lei ou no contrato disposição fixando a indenização devida pelo inadimplente, apurar-se-á o valor das perdas e danos na forma que a lei processual determinar.”*

A este respeito comenta Carlos Roberto que o ato ilícito não consegue mais responder às demandas atuais para reparação. Por outro lado, o direito brasileiro admite a reparação do dano devendo levar em conta o prejuízo menos o benefício a

⁷⁴ VENOSA, Silvio. op. cit. p. 479

⁷⁵ Ibid.

⁷⁶ LÔBO, Paulo. op. cit. p. 345

fim de se obter a compensação.⁷⁷ Argumento se justifica tendo em vista que na ordem jurídica brasileira não se pode utilizar da responsabilização civil como instrumento de enriquecimento injusto para a vítima, nos termos do art. 402 do CC: *“Salvo as exceções expressamente previstas em lei, as perdas e danos devidos ao credor abrangem, além do que ele efetivamente perdeu, o que razoavelmente deixou de lucrar.”*

No tocante aos tipos de danos (materiais, morais e estéticos) merece trazer a definição exata de cada um destes. Os danos materiais constituem em prejuízos ou perdas que atingem o patrimônio de uma pessoa natural ou jurídica.⁷⁸ Moral refere-se ao dano que só ofende o devedor como ser humano, não atingindo o patrimônio deste.⁷⁹ Já o dano estético, parte da doutrina entende que seja um gênero do dano moral, todavia, o dano estético constitui em lesão do direito à integridade física de alguém que trará reflexos à integridade psíquica do ofendido.⁸⁰

Outro ponto importante que merece destaque a saber é entender quem são as pessoas obrigadas a reparar o dano. Ora como é cediço na ordem jurídica que na responsabilidade objetiva o responsável é aquele que assumiu o risco do exercício de determinada atividade (risco profissional, risco criado, risco proveito entre outros).⁸¹ Isto vai de encontro com o entendimento de Sérgio Filho sobre as obrigações de resultado, - típico dos contratos de transportes que existe a obrigação de levar o passageiro de um lugar a outro incólume -, se verifica quando a atividade desenvolvida gerar para o fornecedor uma obrigação de resultado, sendo assim, a sua responsabilidade desse fornecedor será sempre objetiva.⁸²

Sendo a responsabilidade objetiva a adotada nos contratos de transportes por aplicativo, visto ser reconhecida como uma atividade de risco, mas, não é exclusividade, pois também respondem objetivamente todas as atividades que denotem algum tipo de risco em seu no exercício, e aos envolvidos.

⁷⁷ Ibid., p. 346

⁷⁸ TARTUCE, Flávio. op. cit. p. 427

⁷⁹ GONÇALVES, Carlos Roberto. op. cit., p.353

⁸⁰ LÔBO, Paulo. op. cit. p. 353

⁸¹ GONÇALVES, Carlos Roberto. op. cit., p.382

⁸² FILHO, Sérgio Cavalieri. Programa de responsabilidade Civil. 9ªed. São Paulo: Atlas, 2010

O artigo 927 do Código Civil em seu parágrafo único, diz que haverá 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, riscos para os direitos de outrem”.⁸³

Para que se caracterize a responsabilidade objetiva, deve-se observar os elementos constantes no preceito legal, como o tipo de atividade, sua natureza e se há habitualidade. Esta atividade tem que trazer riscos eminentes aos direitos de outras pessoas, junto a estes elementos, se ocorrer o dano, é preciso verificar se ambos concorrem para que se tenha o nexo causal.⁸⁴

O transportador, por ter esta característica empresarial, de rentabilidade, firma o contrato de transporte extracontratual, por adesão, (pode ser contratual), e pelo risco da atividade, o mesmo tem a obrigação de levar seu passageiro incólume, ou seja, sem nenhum dano a ele, a sua bagagem, ou até mesmo não poderá prejudicá-lo quanto ao horário de chegada firmado entre as partes.

Nos casos em que haver culpa também do passageiro, o mesmo terá culpa concorrente, será mensurado no cálculo dos danos a ser indenizado, reduzindo valor a ser pago do transportador.⁸⁵

3.3. Responsabilidade civil objetiva: a disciplina do código de defesa do consumidor

No item 2.5 discutimos a possibilidade da incidência do código de defesa do consumidor (“CDC”) sob o viés da relação contratual entre o passageiro e a plataforma de aplicativos. Verificou-se naquela oportunidade que, pelo fato do

⁸³ **Art. 927 do CC** - 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.

⁸⁴ MIRAGEM, Bruno Nubens. **Direito Civil: Responsabilidade Civil**. São Paulo: Saraiva, 2015. p. 289.

⁸⁵ MIRAGEM, Bruno Nubens. op. cit. p. 745.

passageiro aceitar as cláusulas impostas pelo intermediador (plataforma de aplicativo de transporte) surge daí a relação contratual consumerista entre as partes.

Além da responsabilidade civil sob a ótica do código civil, de igual modo, tem-se por finalidade abordar a responsabilidade civil objetiva à luz do CDC. Assim, por todo o exposto neste trabalho, até o momento nos leva a crer que a responsabilidade civil do aplicativo de transporte é objetiva, entretanto, analisaremos o que diz a doutrina e os julgados acerca deste tipo de responsabilização.

Por óbvio, a responsabilidade civil conforme o código civil se diferencia do regime previsto no CDC. Se em uma determinada situação fática se caracterizar como uma relação de consumo (exemplo é a imposição de cláusulas por uma das partes), pressupõe-se de um lado o fornecedor e, de outro lado, um consumidor destinatário final. Desse modo, aplica-se o regime da responsabilidade civil prevista no CDC.

Antes de adentrarmos na matéria consumerista, convém refletirmos sobre quais os riscos estão expostos os consumidores. Por exemplo, no caso dos passageiros, indaga-se quais serão os direitos conferidos àqueles e, como se aparelha o código de defesa do consumidor a fim de definir a responsabilização do fornecedor nas relações de consumo.

Não bastasse o legislador ter estabelecido a responsabilidade objetiva no âmbito civil para as atividades de risco, regra assente no art. 927, parágrafo único do CC, chamada pela doutrina de *teoria do risco da atividade*. Preocupou-se em estabelecer um regime específico no que se refere à relação consumerista, a chamada *teoria do risco do empreendimento* ou *teoria do risco-proveito*. Por essa teoria, comenta Sérgio Cavalieri Filho que todo aquele que exerça atividade no mercado de consumo tem o dever de responder pelos eventuais vícios ou defeitos de bens e serviços providos.⁸⁶ O fornecedor, por seu turno, é o garantidor dos serviços que coloca no mercado de consumo, respondendo pela qualidade e segurança. Por esta teoria, comenta Flávio Tartuce que o agente que expõe a riscos

⁸⁶ CAVALIERI, Sérgio F. op. cit., p.310

e gera benefícios a outras pessoas, determinadas ou não, devem arcar com as consequências da situação de agravamento.^{87 88}

Resta claro que diante de um acidente de consumo, tal como pode ocorrer durante as viagens de transporte por aplicativo, não pode o consumidor arcar sozinho com os danos daí decorrentes, seja material ou pessoal, ou ficar sem a indenização. É nesse sentido que vai o comentário de Humberto Theodoro Junior afirmando que nas situações que configuram o fato do serviço (danos pessoais ou materiais externos ao serviço), a lei é clara ao mencionar que o fornecedor responde independentemente de culpa, portanto, sendo este regime, indubitavelmente, o da responsabilidade objetiva.⁸⁹

Destaca Sérgio Cavaliere Filho que com o advento do Código de Defesa do Consumidor a responsabilidade nas relações de consumo passou a ser regulada da seguinte forma:⁹⁰

- (i) O consumidor que vier a ser prejudicado pode entrar com ação direta contra o fornecedor do serviço, tendo assim sido afastado o mecanismo da responsabilidade indireta;⁹¹
- (ii) O fundamento da responsabilidade civil deixa de ser aquela puramente contratual ou, simplesmente, o fato ilícito para se configurar. Superou-se a dicotomia da responsabilidade contratual x extracontratual; e
- (iii) O fornecedor de produtos e serviços incorrerá na responsabilidade objetiva, em razão de se vincular a um dever de segurança a que todo fornecedor deve proporcionar aos consumidores.

⁸⁷ TARTUCE, Flávio, et. al. Manual de direito de consumidor: direito material e processual. Forense: Rio de Janeiro. p. 126

⁸⁸ Comenta Flávio Tartuce: Teoria do risco-proveito: é adotada nas situações em que o risco decorre de uma atividade lucrativa, ou seja, o agente retira um proveito do risco criado, como nos casos envolvendo os riscos de um produto, relacionados com a responsabilidade objetiva decorrente do Código de Defesa do Consumidor. *Idem.*, p. 541

⁸⁹ JÚNIOR, Humberto Theodoro. Direitos do consumidor. 9ªed. Forense: Rio de Janeiro, 2017.

⁹⁰ *Ibid*, p.309

⁹¹ Trata-se da situação em que alguém não fez nada, mas acaba respondendo pelo ato de alguém que causou um dano a outrem, daí porque se fala em responsabilidade pelo fato de terceiro. Nesses casos, cujas hipóteses são reguladas pela lei e jurisprudência, o verdadeiro causador do dano geralmente pode responder por este, mas a lei permite que se acione um responsável no seu lugar. São as hipóteses dos art. 932 e 933 do CC.

É sabido que os arts. 2º e 3º do CDC trazem as definições exatas sobre consumidor e fornecedor, conceituando a relação de consumo como “*aquela que alguém, um profissional que desenvolve atividade, fornece um produto ou presta um serviço a um destinatário final, mediante remuneração direta ou vantagem direta.*”⁹²

Segundo o art. 2º, o consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final. Sílvio Venosa comenta a esse respeito que não só o consumidor final é dado a proteção, mas também a quem utiliza o produto ou serviço como destinatário final. Essa vulnerabilidade independe do grau econômico ou cultural da pessoa envolvida, não se admitindo prova em contrário, até porque essa vulnerabilidade se depreende da própria interpretação do CDC.⁹³

Em razão da superioridade do fornecedor frente ao consumidor nas relações de consumo que se verifica por meio dos contratos que são travados em massa, como modelos de adesão, onde o consumidor não discute as cláusulas e, simplesmente, adere ao contrato.⁹⁴

Assim, a vulnerabilidade do consumidor é reconhecida no art. 4º, inciso I do CDC⁹⁵; conforme estabelece a doutrina, ao menos se verifica de 3 (três) a 4 (quatro) tipos de vulnerabilidade. São estas: *fática, técnica, jurídica e informacional*.

- a)** Pela vulnerabilidade fática se verifica pela superioridade do fornecedor frente ao consumidor. Se verifica na discrepância entre maior capacidade econômica e social dos agentes econômicos;⁹⁶

⁹² TARTUCE, Flávio. op. cit., p. 565

⁹³ VENOSA, Sílvio. op. cit., p. 689

⁹⁴ JÚNIOR, Humberto Theodoro. op. cit., p. 6

⁹⁵ Art. 4º A Política Nacional das Relações de Consumo tem por objetivo o atendimento das necessidades dos consumidores, o respeito à sua dignidade, saúde e segurança, a proteção de seus interesses econômicos, a melhoria da sua qualidade de vida, bem como a transparência e harmonia das relações de consumo, atendidos os seguintes princípios:

I - Reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor no mercado de consumo; [...]

⁹⁶ CAVALIERI, Sérgio F. op. cit., p.59

- b)** Já o a vulnerabilidade técnica do se verifica em razão do consumidor não possuir conhecimentos específicos sobre os serviços que estão sendo oferecidos, seja pela falta ou inexatidão das informações que lhe são fornecidas. Esse conhecimento é do próprio fornecedor que coloca disponibiliza o seu serviço no mercado de consumo;⁹⁷
- c)** A vulnerabilidade jurídica se configura em razão do destinatário final não ter conhecimentos jurídicos específicos, até mesmo acerca dos seus direitos. Pela falta de assistência jurídica especializada; em razão da dificuldade de acesso à justiça ou a demorada tramitação processual; e
- d)** No que diz respeito a vulnerabilidade informacional é caracterizado pela manipulação de informações prestadas pelo fornecedor.⁹⁸

Por consequência do reconhecimento dessa vulnerabilidade, o CDC ao menos tenta equiparar a relação contratual entre consumidor e fornecedor, tendo em vista o consumidor ser desprovido das habilidades, as quais o fornecedor possui. Convém ressaltar que, a lei por considerar o consumidor como a parte fraca da relação de consumo, inclui como uma das medidas protetivas a este a da possibilidade de inversão do ônus da prova. Apesar dessa possibilidade estar estabelecida no art. 6, inciso VIII, autoriza o artigo a realizar o ônus da prova em duas situações: **(i)** quando o juiz constatar a verossimilhança das alegações do consumidor ou **(ii)** da sua hipossuficiência, “segundo regras ordinárias de experiências”.⁹⁹ Levando em conta estes dois requisitos, apesar de pacificado o entendimento sobre o ônus da prova no STJ, especialmente, “*quando verificada a relação de consumo, prevalece que os efeitos da inversão do ônus da prova não possuem a força de obrigar a parte contrária a arcar com as custas da prova requerida pelo consumidor*”. Todavia, ainda que o réu não seja o responsável pelo custo da prova pericial ao não arcar com a sua produção, entendeu o magistrado

⁹⁷ Ibid., p. 60

⁹⁸ JÚNIOR, Humberto Theodoro. op. cit., p. 8

⁹⁹ Ibid., p. 441

que podem se presumir verdadeiras as alegações atribuídas a ele, caso este não opte por antecipar os honorários periciais.¹⁰⁰

No que se refere ao fornecedor, é trazida sua definição no art. 3º do CDC, a saber:

“Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.”

Afirma Silvio Venosa que o conceito de fornecedor é abrangente e não pode ser visto como taxativo.¹⁰¹ O conceito é tão amplo que aduz o art. 3º, §2º acerca do serviço sendo: “qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.”

Nesse sentido, podemos inferir que a atividade de transporte por aplicativo é abrangida pelo CDC. Ainda que exista a figura do motorista prestando serviço, é notório que o passageiro adere ao contrato, criando uma espécie de confiança em torno do serviço prestado pela plataforma de transporte por aplicativo. É o que comenta Joseane Silva em seu artigo sobre a configuração da relação de consumo entre o usuário do transporte e a empresa gestora do aplicativo:

*“Os usuários do sistema de transporte particular criam uma espécie de confiança no meio oferecido para as trocas e compartilhamentos”, gerando “a base do comportamento das partes, levando-as a aderir ao modelo de negócio e por intermédio de determinada plataforma (site ou aplicativo), manifestar a vontade de celebrar o negócio”. A partir desta conjuntura, o sítio eletrônico há que ter o “domínio de certas informações sobre quem se dispõe a oferecer o bem para uso compartilhado, ou as características do produto ou serviço oferecido”.*¹⁰²

¹⁰⁰ “Optando a ré por não antecipar os honorários periciais, presumir-se-ão verdadeiras as alegações da autora”, decidiram os ministros da Segunda Turma ao analisar recurso. STJ – Superior Tribunal de Justiça. Relações de consumo: Inversão do ônus da prova não obriga réu a arcar com custo da prova pericial. Publicado em 25 de janeiro de 2016. Disponível em: <http://www.stj.jus.br/sites/v/index.jsp?vgnextoid=51362726f6e12510VqnVCM1000008c000c0aR_CRD>. Acesso em 20 de junho de 2020.

¹⁰¹ Ibid., p. 693

¹⁰² SILVA, Joseane. op. cit., p. 10

É justamente onde se assenta essa confiança do usuário, é a de chegar incólume de um lugar a outro. Essa obrigação é dada ao executor do serviço e, como também, ao aplicativo de transporte, pois ambos são caracterizados como fornecedores na relação contratual dos transportes por aplicativo. Neste sentido comenta Flávio Tartuce que diante da cláusula de incolumidade presente no contrato de transporte, aquela que gera a obrigação de levar a pessoa até o destino com segurança, relaciona essa obrigação de resultado à responsabilidade sem culpa (objetiva).¹⁰³ Diante disso, estabelece o Art. 8º do CDC consagrando que os “serviços colocados no mercado de consumo não acarretarão risco à saúde ou segurança dos consumidores.”¹⁰⁴

Precisamente, ainda a este respeito comenta Sérgio Cavalieri Filho sobre os principais efeitos do princípio da confiança que “a oferta vincula, cria obrigação pré-contratual, para que não se frustrate a legítima expectativa criada no consumidor.”¹⁰⁵ O passageiro por seu turno espera chegar “são e salvo” no seu destino, cria uma base de confiança ao solicitar o serviço de transporte por aplicativo.

Nota-se, portanto, que o fornecedor alcança tanto os motoristas (executores do serviço), quanto a empresa de aplicativo, visto que a mesma exerce a função de intermediadora de viagens, captando usuários, conectando motoristas aos usuários, recebendo pelos serviços seja pelo pagamento em dinheiro ou via cartão e retendo seu desconto percentual que varia de acordo com a empresa intermediadora. Situação essa que configura o risco-proveito da empresa, conforme já abordarmos anteriormente.

A título exemplificativo, a *Uber* em seu endereço eletrônico se exime de qualquer responsabilidade em relação aos usuários e motoristas parceiros. A seguir trecho dos termos de uso que merece destaque:

¹⁰³ Flávio Tartuce. op. cit., p.129

¹⁰⁴ Art. 8º Os produtos e serviços colocados no mercado de consumo não acarretarão riscos à saúde ou segurança dos consumidores, exceto os considerados normais e previsíveis em decorrência de sua natureza e fruição, obrigando-se os fornecedores, em qualquer hipótese, a dar as informações necessárias e adequadas a seu respeito.

¹⁰⁵ CAVALIERI, Sérgio F. op. cit., p.55

“ [...] 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 parceiros independentes, que não são empregados (as) e nem representantes da Uber, nem de qualquer de suas afiliadas. [...]”¹⁰⁶

De maneira semelhante, a empresa 99 em seus termos de uso ao passageiro, também se exime de responsabilidade no que tange a qualquer dano ou prejuízo advindo da relação de transporte:

“4.4. RESPONSABILIDADE PELOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE. [...] A 99 NÃO SE RESPONSABILIZA POR QUAISQUER PERDAS, PREJUÍZOS OU DANOS DECORRENTES OU RELATIVOS AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PESSOAS [...]”

4.5. Danos e prejuízos causados aos Motoristas Parceiros. O Usuário será responsável por quaisquer danos ou prejuízos que causar ao prestador de serviço de transporte de pessoas e concorda em indenizar e manter a 99 indene em relação a quaisquer demandas, perdas, prejuízos ou danos direta ou indiretamente relacionados a atos ou fatos causados pelo Usuário em face do prestador de serviço de transporte de pessoas. ”¹⁰⁷

Ainda assim, mesmo com a imposição de cláusulas por parte das empresas de aplicativo de transporte, o consumidor destinatário final (passageiro) possui entre outros direitos, o princípio da interpretação mais favorável ao seu favor. Por este princípio dispõe que nos contratos de adesão¹⁰⁸ “as cláusulas contratuais serão interpretadas de maneira mais favorável ao consumidor”¹⁰⁹. Assim sendo, observa-se que nas relações de natureza consumerista, o princípio da interpretação mais favorável prevalece mais que o princípio do pacta sunt servanda.

No que se refere aos danos e prejuízos, o art. 7º, parágrafo único do CDC prevê a responsabilidade solidária aos responsáveis pela ofensa. Isto é, no caso de

¹⁰⁶ Uber. Brasil – Termos de Uso. Última alteração em 22 de janeiro de 2020. Disponível em: <<https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=brazil&lang=pt-br>>. Acesso em 20 de junho de 2020.

¹⁰⁷ 99. Termos e condições. Termos de uso Passageiro. Última atualização em 02 de agosto de 2018. Disponível em: <<https://99app.com/legal/termos/passageiro/#:~:text=6.1.,meio%20de%20qualquer%20dispositivo%20compat%C3%ADvel.>> Acesso em 20 de Junho de 2020.

¹⁰⁸ Art. 54, §4º

¹⁰⁹ Art. 47 do CDC

um acidente de trânsito, seriam o motorista e a empresa de aplicativos de transporte.¹¹⁰ De igual forma o art. 14 do CDC estabelece a responsabilidade a responsabilidade ao fornecedor de serviços que se verifica independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores [...]¹¹¹.

A este respeito comenta Sérgio Cavalieri Filho que o legislador ao disciplinar a responsabilidade pelo fato do serviço, quando fez menção em fornecedor, conforme a redação do art. 14 do CDC, entende-se por parte da doutrina que inclui todos os integrantes da cadeia produtiva, em se tratando de dano ocasionado por defeito do serviço (fato do serviço). Em razão disso, respondem solidariamente todos que participam da produção desse serviço¹¹², isto é, o motorista e a plataforma de transporte por aplicativo. Este entendimento vai de encontro com as palavras de Flávio Tartuce que aduz *“pela inteligência do Código Consumerista, haverá a responsabilidade objetiva e solidária dos prestadores e fornecedores.”*¹¹³

Por último e não menos importante, o CDC em seu art. 6º, Inciso VI consagrou o princípio da reparação integral dos danos, aquele que prevê o direito de ressarcimento integral pelos prejuízos materiais, morais e estéticos causados pela prestação de serviços.

Não convém explicar novamente a conceituação dos pressupostos para responsabilização objetiva, quais sejam: **(i)** dano ou prejuízo, **(ii)** independente de culpa e **(iii)** nexa causal. Se verificam tais pressupostos para responsabilização pelo fato do serviço. Nesse sentido comenta Sérgio Cavalieri Filho *“não se pode responsabilizar o fornecedor de serviço, direta ou solidariamente, sem que haja*

¹¹⁰Art. 7º [...] Parágrafo único. Tendo mais de um autor a ofensa, todos responderão solidariamente pela reparação dos danos previstos nas normas de consumo.

¹¹¹ Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

¹¹² CAVALIERI, Sérgio F. op. cit., p.323

¹¹³ TARTUCE, Flávio. op. cit., p.568

relação de causalidade entre o dano sofrido pelo consumidor e o defeito do serviço que prestou. ¹¹⁴

Diante de todo o exposto, toda a proteção conferida pelo CDC ao consumidor destinatário final (passageiro) nos leva a crer que em casos de danos decorrentes de acidentes durante viagens por meio de aplicativos de transportes se aplica a responsabilidade objetiva. Não se observa outro tipo de responsabilização, que não a responsabilidade objetiva a ser aplicada neste tipo de relação contratual. Se por um lado dispõe da figura do passageiro e, de outro, o motorista (executor) e a empresa responsável pelo aplicativo, estes últimos tem a obrigação de levar o passageiro incólume de um lugar a outro.

3.4. Excludentes da responsabilidade civil

As excludentes de responsabilidade são as hipóteses previstas expressa ou implicitamente na lei que afastam a responsabilidade civil, ou seja, o dever de indenizar. Isto é, na relação consumerista abordada no presente trabalho, caso a parte ré alegue e reste provado alguma destas hipóteses abaixo, poderá afastar a sua responsabilidade.

3.4.1. Fato exclusivo da vítima (passageiro)

Consiste em dano casado exclusivamente por conduta da vítima deste, sem que haja qualquer tipo de liame necessário entre a conduta de terceiros e o dano causado. Ex.: alguém se joga na frente de um carro e é atropelado.

Assim, o fato exclusivo da vítima é motivo de afastar-se o nexo de causalidade, pois não há como quem concretizou o acidente, por exemplo, responsabilizar-se por algo que não estava sob seu controle, sendo a vítima, neste caso, responsável por seu próprio dano. De acordo com o doutrinador Sergio Cavalieri:

¹¹⁴ CAVALIERI, Sérgio F. op. cit., p.325

Fala-se em culpa exclusiva da vítima quando a sua conduta se erige em causa direta e determinante do evento, de modo a não ser possível apontar qualquer defeito no produto ou no serviço como fato ensejador da sua ocorrência. Se o comportamento do consumidor é a única causa do acidente de consumo, não há como responsabilizar o produtor ou fornecedor por ausência do nexo de causalidade entre a sua atividade e o dano.¹¹⁵

Desta forma, se é solucionado o fato de acordo com a causalidade do dano em si, ou seja, de quem ensejou para que este ocorresse.

Vale observar que se o caso envolver a chamada culpa concorrente (ou seja, ao mesmo tempo há culpa da vítima e do ofensor), não se estará diante de excludente de responsabilidade, mas apenas de uma hipótese de alteração do valor da indenização.

3.4.2. Fato exclusivo de terceiro

Consiste em dano causado exclusivamente por conduta de terceiro, sem que haja qualquer tipo de liame necessário entre a conduta de alguém que se deseja imputar e o dano causado. Ex.: arremesso de pedra em ônibus, ferindo passageiro (STJ). Neste caso, o fato é imprevisível e inevitável.

Sendo assim, o dever de indenizar cabe apenas ao terceiro, sem qualquer vínculo com aquele o prestador de serviço, mas que foi responsável pela conduta danosa. Neste caso, para o afastamento do nexo causal, é preciso que se prove a culpa exclusiva de terceiro. Ainda conforme Sergio Cavalieri:

Também aqui será preciso que o fornecedor prove que o acidente de consumo não decorreu de nenhum defeito do produto ou serviço. A conduta exclusiva do terceiro faz desaparecer a relação de causalidade entre o defeito do produto e o evento danoso, erigindo-se em causa superveniente que por si só produz o resultado. Por outras palavras, o fato de terceiro que exclui a responsabilidade é aquele que rompe o nexo de causalidade entre o agente e o dano sofrido pela vítima e, por si só, produz o resultado. É preciso que o fato de terceiro destrua a relação jurídica de consumo, que seja algo irresistível e desligado do ambiente operacional da empresa.¹¹⁶

¹¹⁵ Sergio, CAVALIERI F. op. cit, p. 333

¹¹⁶ CAVALIERI FILHO, Sérgio. op. cit, p. 336

Por isso, podendo-se atribuir a posição de terceiro para aquele que está alheio à relação de consumo:

Terceiro que integra a corrente produtiva não é terceiro. O comerciante não pode ser considerado terceiro porque é parte fundamental da relação de consumo. Só não responde solidariamente com o fabricante, produtor, construtor ou importador porque há norma especial (art. 13 do CDC), como já vimos, excluindo-o como responsável principal.¹¹⁷

Desta forma, caso seja comprovada qualquer relação entre o terceiro e o prestador de serviço presente na relação, este responderá, e não o terceiro. Entretanto, é deveras incomum ocorrer esta incompatibilidade de relação. Assim, conforme entendimento de Flávio Tartuce:

No transporte de pessoas – em regra, um negócio de consumo –, a excludente da culpa ou fato exclusivo de terceiro não é cabível. Estabelece o art. 735 do Código Civil – que reproduz a antiga Súmula 187 do STF – que “a responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”. Como se pode notar, a subsunção do Código Civil é melhor para os consumidores do que a aplicação do Código do Consumidor, devendo ser buscada a primeira norma pela festejada tese do *diálogo das fontes*. Então, naquele caso do avião que caiu na região Centro-Oeste do Brasil, por ter sido atingido por um jatinho (culpa exclusiva de terceiro), a empresa aérea deve indenizar os familiares, consumidores por equiparação, pela incidência da norma civil. Por incrível que pareça, se fosse incidente o Código do Consumidor, isoladamente, a empresa aérea não responderia.¹¹⁸

Vale salientar que a extinção da punibilidade criminal não acarreta exoneração da responsabilidade, salvo negativa de autoria ou do fato.

¹¹⁷ CAVALIERI FILHO, Sérgio op. cit, p. 336

¹¹⁸ TARTUCE, Flávio. op. cit, p. 200

3.4.3. Fortuito ou força maior

Consiste no fato necessário, cujos efeitos não são passíveis de se evitar ou impedir (art. 393, parágrafo único, do CC). Um exemplo é de um tornado de grande expressão ou de um terremoto, que venha a causar danos a certas pessoas.

De acordo com o Enunciado 443 das Jornadas de Direito Civil, "o caso fortuito e a força maior somente serão considerados como excludentes da responsabilidade civil quando o fato gerador do dano não for conexo à atividade desenvolvida". Para tanto, ressalva Flávio Tartuce:

Questão das mais convertidas refere-se a saber se o caso fortuito e a força maior são excludentes de responsabilidade civil no sistema consumerista, uma vez que a lei não trouxe previsão expressa quanto a tais eventos. É forte a corrente doutrinária no sentido de que o rol de excludentes é taxativo (*numerus clausus*), não se admitindo outros fatores obstativos do nexo de causalidade ou da ilicitude.¹¹⁹

Nesta hipótese, portanto, se se afasta o que é aplicado em regra, como por exemplo, responsabilidade por parte de fornecedores, de consumidores ou de terceiros e resolve-se o caso por algo que se deu inerente ao momento.

Outro entendimento importante é o fixado na Súmula 479 do STJ: "As instituições financeiras respondem objetivamente pelos danos gerados por fortuito interno relativo a fraudes e delitos praticados por terceiros no âmbito de operações bancárias". Neste sentido, Sergio Cavalieri faz a diferenciação entre caso fortuito interno e externo, basicamente, o primeiro se dá às situações imprevisíveis e o segundo sem qualquer relação com a atividade do fornecedor:

A distinção entre fortuito interno e externo é totalmente pertinente no que respeita aos acidentes de consumo. O fortuito interno, assim entendido o fato imprevisível e, por isso, inevitável ocorrido no momento da fabricação do produto ou da realização do serviço, não exclui a responsabilidade do fornecedor porque faz parte da sua atividade, liga-se aos riscos do empreendimento, submetendo-se à noção geral de defeito de concepção do produto ou de formulação do serviço. Vale dizer, se o defeito ocorreu antes da introdução do produto no mercado de consumo ou durante a prestação do serviço, não importa saber o motivo que determinou o defeito; o fornecedor é sempre responsável pelas suas consequências, ainda que decorrente de fato imprevisível e inevitável.

¹¹⁹ TARTUCE, Flávio. op. cit, p. 202

O mesmo já não ocorre com o fortuito externo, assim entendido aquele fato que não guarda nenhuma relação com a atividade do fornecedor, absolutamente estranho ao produto ou serviço, via de regra ocorrido em momento posterior ao da sua fabricação ou formulação. Em caso tal, nem se pode falar em defeito do produto ou do serviço, o que, a rigor, já estaria abrangido pela primeira excludente examinada – inexistência de defeito (art. 14, § 3º, I).¹²⁰

No item a seguir, veremos em que medida é aplicada a responsabilidade civil objetiva dos aplicativos de transporte de passageiros por danos decorrentes de acidente de trânsito nos tribunais do Brasil.

3.5. Julgados sobre a responsabilidade civil dos aplicativos de transporte de passageiros por danos decorrentes de acidente de trânsito

É cediço que o fornecedor deve assegurar que os seus serviços não acarretem riscos à saúde ou segurança dos consumidores (art. 8, CDC). Embora as empresas de intermediação de viagens tentem se escusar, conforme anteriormente verificamos nos termos e condições da Uber e 99. Não há de maneira alguma descaracterizar a relação das empresas de aplicativos com os seus consumidores, uma vez que estas disponibilizam seu serviço no mercado de consumo e integram a cadeia de fornecedores, embora o executor do serviço seja o motorista, verifica-se ao menos, a solidariedade na responsabilização pela reparação dos danos de consumo, conforme inteligência do art. 7º, parágrafo único.

i) Processo nº 1003697-74.2019.8.26.0348 – TJ – SP

Recente julgado do Tribunal de Justiça de São Paulo (“TJ-SP”) em sede de recurso no âmbito do processo nº 1003697-74.2019.8.26.0348¹²¹, a parte ré Uber foi

¹²⁰ CAVALIERI FILHO, Sérgio. op. cit, p. 338

¹²¹ TJ-SP. Apelação Cível nº 1003697-74.2019.8.26.0348. **Comarca de Mauá** - 5ª Vara Cível. Desembargador Relator Rangel Desinano. 31 de janeiro de 2020.

condenada ao pagamento de danos morais e materiais ao passageiro em virtude de um acidente ocorrido durante uma viagem.

Em síntese, o autor realizou uma viagem por meio de aplicativo da empresa Uber requerida pelo aplicativo de seu colega. Ocorreu que, durante o trajeto, o motorista perdeu o controle da direção do veículo, colidindo com uma mureta. Fato esse que ocasionou várias lesões graves ao passageiro (autor), inclusive pela gravidade dessas lesões incapacitou o autor das suas atividades habituais por mais de 30 (trinta) dias.

A Uber, por sua vez, alegou ilegitimidade passiva, sob o entendimento que simplesmente intermedia os serviços, conectando motoristas e passageiros. Ora, é notório a empresa integra a cadeia de fornecimento e o passageiro, por sua vez, figura como destinatária final, conforme se verificou na abordagem doutrinária nos itens anteriores. Esse foi exatamente o entendimento do magistrado no caso em tela, trecho esse que merece destaque:

Com efeito, inexistem dúvidas de que o autor utilizou do serviço de intermediação, fornecido pela requerida no mercado de consumo, como destinatário final. Nesse contexto, mostra-se aplicável à hipótese as disposições do Código de Defesa do Consumidor. Ademais, ao disponibilizar por meio de plataforma tecnológica a realização de transportes, ainda que somente como intermediadora de motoristas e passageiros, tem-se que a ré integra a cadeia de fornecimento do referido serviço.

Nessa continuidade, concluiu o magistrado que a ré (Uber) responde objetivamente e solidariamente, de acordo com os art. 7º, parágrafo único e art. 14, CAPUT do CDC, cujo teor de ambos já analisamos. Assim, pela solidariedade que autoriza o consumidor acionar qualquer um ou todos fornecedores que integram a cadeia de fornecimento, o autor acionou exclusivamente a empresa responsável pelo aplicativo.

Ressaltou ainda o magistrado no julgamento que, embora ocorra a intermediação do contrato de transporte, a obrigação do transportador é de levar o passageiro incólume ao seu destino, o que não se verificou no caso. Daí que a responsabilidade objetiva se demonstra necessária em decorrência dos danos e

prejuízos sofridos do passageiro pelo não cumprimento da obrigação de resultado imposta ao transportador.

Observou o magistrado que não fora demonstrada qualquer ocorrência de excludente de responsabilidade, qual seja: por culpa exclusiva da vítima. Não fora indicado nenhum elemento que levasse a uma análise sobre excluir a responsabilidade objetiva da ré.

Por todo conjunto probatório juntado ao processo, inclusive os laudos médicos do autor indicando a gravidade das lesões corporais e os gastos com medicamentos e abalo psicológico sofrido pelo autor. O magistrado condenou em R\$ 299, 00 pelos gastos médicos e R\$ 20.000,00 a título de danos morais, pelo fato da *“ocorrência de abalos psicológicos que extrapolam o dissabor decorrente de um mero ilícito contratual, devendo a indenização por dano moral deve ser fixada tendo em vista a natureza grave da lesão causada”*.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar do legislador ter consagrado o contrato de transportes de pessoas no código civil (art. 734 e seguintes). Especificamente, no caso dos transportes por aplicativos a relação contratual entre as partes demonstra-se ser de natureza consumerista. Se por um lado existe a imposição de cláusulas por parte da empresa intermediadora, por outro, há a figura do passageiro que adere as condições ali dispostas, sem ter ao menos a oportunidade de discutir as cláusulas de forma a equilibrar a relação contratual.

É justamente pela imposição de condições por parte da empresa de aplicativos de transporte que se verifica sua supremacia em relação ao consumidor destinatário final (passageiro). O fornecedor, por seu turno, possui todos os domínios: *fático, técnico, jurídico e informacional*.

A partir daí que se extrai uma diferença da proteção dada pelo código civil e a proteção do código de defesa do consumidor. Isto é, o CDC ao posicionar o consumidor na condição vulnerável, até porque não possui os mesmos domínios que o fornecedor, tenta ao menos equilibrar a relação estabelecendo mais direitos que não se verificam, por exemplo, na seara civilista. Dentre esses direitos que podemos destacar: (i) a inversão do ônus da prova, (ii) a possibilidade de mover a ação a qualquer um a todas as empresas que façam parte da cadeia de fornecedores e (iii) a interpretação mais favorável ao consumidor destinatário final.

Cumpramos ressaltar ainda a obrigação ínsita ao fornecedor nos contratos de transporte por aplicativo, qual seja: “a de levar o passageiro ao seu destino incólume”. Isto é, na ocorrência de um acidente de trânsito que acarreta danos ao passageiro, essa obrigação de incolumidade não é cumprida, logo, é totalmente lógico que o passageiro (prejudicado) mova uma ação contra os fornecedores que fizeram parte da cadeia de fornecimento.

Conforme havíamos abordado anteriormente, os fornecedores são todos aqueles que participam da cadeia de consumo, logo, pela definição de fornecedor dada pelo arts. 3º, 18 e 20 do CDC, figuram o motorista (executor do serviço) e o aplicativo de transporte que atua como intermediador das viagens, pois ambos se

envolvem unindo esforços com uma finalidade em comum, qual seja, a de levar o passageiro ao seu destino.

Por todo o exposto, não é possível a aplicação de responsabilização, que não seja a objetiva, independente de culpa, basta a verificação do nexo de causalidade com o fato do serviço que gerou dano e prejuízo ao consumidor destinatário final.

Conclui-se, portanto, pelo menos a jurisprudência vem seguindo o preceito do CDC quanto ao acidente de trânsito nos transportes por aplicativo, bem como se satisfaz a intenção do passageiro quando prejudicado. Dessa maneira, indaga-se se seria o papel da ordem jurídica consolidar o entendimento através de súmulas sobre os acidentes de trânsito nos aplicativos de transporte ou deixar da forma que está, toda vez que alguém se vê irresignado por ter sofrido prejuízo em um acidente mover toda a máquina jurídica a fim de satisfazer sua pretensão indenizatória.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REFERÊNCIAS COMPLEMENTARES

ALMEIDA, André Luiz Paes de. **Direito do trabalho**: material, processual e legislação especial. 17^o. Ed. São Paulo: Rideel, 2016.

AZEVEDO, Álvaro Villaça Teoria geral do direito civil: parte geral. São Paulo: Atlas, 2012.

BARROS. Alice Monteiro de. **Contratos e regulamentações especiais de trabalho**: peculiaridades, aspectos controvertidos e tendências. São Paulo: LTr, 2001.

_____, Alice Monteiro. **Curso de direito do trabalho**. 10^o. Ed. São Paulo: LTr, 2016. (atualizado por José Claudio Franco de Alencar)

BELLO. Márcia. **A prática da pejetização e as decisões da justiça do trabalho**. Disponível em: < > Acesso em 07 ago. 2018.

BRASIL. Brasília, 1988. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 09 abri. 2018.

_____. **DECRETO Nº 5.492, DE 16 DE JULHO DE 1928**. Organização Das Empresas De Diversões E A Locação De Serviços Teatrais. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1910-1929/D5492-1928.htm> Acesso em 05 nov. 2017.

_____. . Consolidação das Leis do Trabalho. Disponível em: < > Acesso em 02 dez. 2017.

_____. **º 6.019, DE 3 DE JANEIRO DE 1974.** Trabalho Temporário nas Empresas Urbanas. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6019.htm> Acesso em 17 out. 2018.

_____. Lei do Artista e Técnico em espetáculos. Disponível em: < > Acesso em 04 dez. 2017.

_____. . Contrato de trabalho por prazo determinado. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9601.htm> Acesso em: 16 ago. 2018.

_____. . Código Civil Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm> Acesso em 04 out. 2018.

_____. Institui o Regime Especial de Tributação para a Plataforma de Exportação de Serviços de Tecnologia da Informação. Disponível em: < > Acesso em 16 out. 2018.

_____. Lei da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp123.htm> Acesso em 16 nov. 2018.

_____. Lei contrato de trabalho doméstico. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp150.htm> Acesso em 01 nov. 2018.

_____. . Brasília, Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113467.htm> Acesso em: 03 fev. 2018.

_____. **Súmula nº 212 do Tribunal Superior do Trabalho.** Despedimento. Ônus da prova (mantida) Brasília, Disponível em: < http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_301_350.html#SUM-328> Acesso em: 19 set. 2018.

_____. **Súmula nº 261 do Tribunal Superior do Trabalho.** Férias proporcionais. Pedido de demissão. Contrato vigente há menos de um ano. Brasília, Disponível em: <http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_251_300.html#SUM-261> Acesso em: 19 set. 2018.

_____. **Súmula nº 328 do Tribunal Superior do Trabalho.** Férias. Terço constitucional Brasília, Disponível em: <

http://www3.tst.jus.br/jurisprudencia/Sumulas_com_indice/Sumulas_Ind_301_350.html#SUM-328> Acesso em: 19 set. 2018.

_____. Tribunal Superior Trabalho – **Agravo de Instrumento Recurso de Revista: 0131340-28.2001.5.01.0051**, Relator: Horácio Raymundo de Senna Pires Data de Julgamento: 22/10/2008, 6ª Turma,, Data de Publicação: DJ 31/10/2008.

BRASÍLIA. Supremo Tribunal Federal. Tribunal Pleno - **Recurso Extraordinário n.º 958252/DF**. Relator: MIN. LUIZ FUX. Publicado no DJ de 30/08/2018. Disponível em: <<http://> > Acessado em 12 set. 2018.

CAIRO JR. José. **Curso de direito do trabalho**. - 13. ed. Salvador: Ed.JusPodivm, 2017.

CAMPOS, André Gambier. **Terceirização do trabalho no Brasil** : novas e distintas perspectivas para o debate. – Brasília: IPEA, 2018.

CASSAR. Vólia Bomfim. **Direito do trabalho**: de acordo com a reforma trabalhista lei 13.467/2007. – 15ª ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2018.

CASTIGLIONO. José Antônio de Mattos. TANCREDI. Cláudio Tadeu. **Organização Empresarial**. Conceitos, modelos, planejamento, técnicas de gestão e normas de qualidade. 1ª ed. São Paulo: Saraiva 2014.

CASTRO, Daniel. **Paloma Duarte perde ação trabalhista e terá de pagar multa à Record**. Disponível em: <https://noticiasdatv.uol.com.br/noticia/televisao/paloma-duarte-perde-acao-trabalhista-e-tera-de-pagar-multa-record-15695?cpid=txt> > Acesso em 30 out. 2018.

COELHO. Fábio Ulhôa. **Curso de direito comercial**. Vol.1. 9. ed. – São Paulo: Saraiva 2005.

CONSULTÓRIO JURÍDICO. **Pessoa jurídica tem vínculo de trabalho reconhecido com empregador**. Disponível em: < > Acesso em 07 ago. 2018.

COUTO FILHO, Eduardo Soares do; RENAULT, Luiz Otávio Linhares. **A “Pejotização” e a Precarização das Relações de Trabalho no Brasil**. Disponível em:

<http://www.fmd.pucminas.br/Virtuajus/1_2009/Docentes/Pejotizacao%20Renaul.pdf>. Acesso em 16 out. 2018

DELGADO, Mauricio Godinho. **Curso de direito do trabalho**. 16. São Paulo: LTr, 2017.

GARCIA, Gustavo Filipe Barbosa. **Curso de direito do trabalho**. 11ª Rio de Janeiro: Forense, 2017.

GOMES, Orlando. GOTTSCHALK, Élson. **Curso de direito do trabalho**. 19º ed. Rio de Janeiro: Forense, 2011.

JORGE NETO, Francisco Ferreira. CAVALCANTE, Jouberto de Quadros Pessoa. **Manual de direito do trabalho**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

LEITE. Carlos Henrique Bezerra. **Curso de direito do trabalho**. 8ª ed. São Paulo: Saraiva 2017.

MADALENO. Rolf. A desconsideração judicial da pessoa jurídica e da interposta pessoa física no direito de família e no direito das sucessões. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2009.

MAIOR, Jorge Luiz Souto. **Curso de direito do trabalho: a relação de emprego**. Volume II – São Paulo: LTr, 2008.

MARCONDES. Rafael Marchetti. **Carolina Ferraz ajuíza ação trabalhista contra Globo**. Mas e os reflexos tributários, alguém pensou neles? Disponível em: < > Acessado em: 10 out. 2018.

MARTINEZ, Luciano. **Curso de direito do trabalho: relações individuais, sindicais e coletivas do trabalho**. 9º ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

MARTINS. Sérgio Pinto. **Direito do trabalho**. 30º. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

_____, Sérgio Pinto. **Manual de direito do trabalho**. 11º ed. – São Paulo: Saraiva Educação, 2018.

MIGALHAS. **Atriz Claudia Alencar tem vínculo de emprego com Rercord reconhecido.** Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/Quentes/17,MI212056,101048-Atriz+Claudia+Alencar+tem+vinculo+de+emprego+com+Rercord+reconhecido>>. Acesso em 16 ago. 2018

MONTE, Gerry Adriano. BARSANO, Paulo Roberto. **Legislação empresarial, trabalhista e tributária.** 1. ed. são Paulo: Érica, 2014.

MOURA, Marcelo. **Curso de direito do trabalho.** São Paulo: Saraiva 2014.

NADER, Paulo. **Curso de direito civil**, volume 1: parte geral – 11.^a ed. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. NASCIMENTO, Sônia Mascaro. **Curso de direito do trabalho:** história e teoria geral do direito do trabalho: relações individuais e coletivas do trabalho. – 29. ed. São Paulo: Saraiva 2014.

OLIVEIRA, Aristeu de. **Manual de contratos de trabalho.** – 4. ed. – São Paulo: Atlas, 2009.

_____. Laura Machado de. . Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, , , . Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/23588>>. Acesso em: 29 set. 2018.

PAULO, Vicente. ALEXANDRINO, Marcelo. **Resumo de direito do trabalho.** 6^o ed. Rio de Janeiro: Impetus, 2007.

PINHEIRO, Frederico Garcia. . Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, , , . Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/19685>>. Acesso em: 5 nov. 2018.

RESENDE. **Ricardo. Direito do trabalho esquematizado.** 4^o ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2014.

RIO DE JANEIRO – Tribunal Regional Do Trabalho – 1^o Região –Recurso Ordinário – TRT/RO - **0000139-25.2010.5.01.0041** – RTOrd. Origem PJE, Relatora Desembargadora Sayonara Grillo Coutinho Leonardo da Silva. Órgão Julgador: 7^o Turma. Publicado Diário da Justiça Eletrônico 18/05/2015.<<http://bd1.trt1.jus.br/xmlui/bitstream/handle/1001/630653/00001392520105010041-DOERJ-18-05->

2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y&themepath=PortalTRT1/> Acesso em: 03 de maio de 2018.

RIO DE JANEIRO – Tribunal Regional Do Trabalho – 1º Região – Recurso Ordinário – TRT/RO - **0011866-81.2015.5.01.0048**– RTOrd. Origem PJE, Relatora Desembargadora Célio Juaçaba Cavalcante - AFV. Publicado Diário da Justiça Eletrônico 21/06/2018.<
http://consultapje.trt1.jus.br/visualizador/pages/conteudo.seam?p_tipo=2&p_grau=2&p_id=3aXja0erj8HfN5%2F5oMAy%2Bw%3D%3D&p_idpje=hP4O7mDlkzY%3D&p_nu_m=hP4O7mDlkzY%3D&p_npag=x> Acesso em: 07 de ago. de 2018.

ROMAR. Carla Teresa Martins. **Direito do trabalho**. Lenza. Pedro (coord.). 4. ed. São Paulo:Saraiva,2017.

SANTOS. Andréa Dantas. Pejotização e fraude nas relações de emprego: **análise dos efeitos trabalhistas e fiscais-tributários (o caso dos salões de beleza)**. **Âmbito Jurídico**. Disponível em: Acessado em: 10 nov. 2018.

_____. Claudia Cymbalista Gonçalves dos. **Vendedora contratada por "pejotização" tem vínculo reconhecido**. Migalhas. Disponível em: < > Acesso em 08 nov. 2018.

SARAIVA. Renato. **Direito do trabalho**. - 15º. ed. Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2013.

TARTUCE. Flávio. **Manual de direito civil**: Volume único. 8ª ed. São Paulo: Editora Forense, 2017.

TOM. Carina. **Descubra o que é o Simples Nacional e suas vantagens para pequenos empresários**. Disponível em: < <https://blog.contaazul.com/o-que-e-simples-nacional/>> Acesso em 16 nov. 2018.

TURCATO, Sandra; RODRIGUES, Rosualdo. **PJ é artifício para sonegação de direitos**. Revista ANAMATRA, Brasil, Ano XVII. n° 55 p. 11-15, 2º semestre de 2008.

WEITZEL. Gisele de Almeida. **Terceirização x pejotização**. Migalhas. Disponível em: < > Acesso em 07 nov. 2018.