

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

Faculdade de Direito

VINÍCIUS DE SOUZA OLIVEIRA

**A EXTENSÃO DOS EFEITOS DA CLÁUSULA CONTRATUAL LIMITADORA OU
EXCLUDENTE DO DEVER DE INDENIZAR DECORRENTE DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE INTERMEDIÇÃO DE
TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO NO BRASIL**

São Paulo – SP

2019

VINÍCIUS DE SOUZA OLIVEIRA

**A EXTENSÃO DOS EFEITOS DA CLÁUSULA CONTRATUAL LIMITADORA OU
EXCLUDENTE DO DEVER DE INDENIZAR DECORRENTE DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE INTERMEDIÇÃO DE
TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO NO BRASIL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito parcial para a obtenção do
título de Bacharel em Direito, pelo Curso de
Direito da Universidade Presbiteriana
Mackenzie.

Orientador: Prof. Dr. Fábio Souza Trubilhano

São Paulo – SP

2019

VINÍCIUS DE SOUZA OLIVEIRA

**A EXTENSÃO DOS EFEITOS DA CLÁUSULA CONTRATUAL LIMITADORA OU
EXCLUDENTE DO DEVER DE INDENIZAR DECORRENTE DA
RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE INTERMEDIÇÃO DE
TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO NO BRASIL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito parcial para a obtenção do
título de Bacharel em Direito, pelo Curso de
Direito da Universidade Presbiteriana
Mackenzie.

Aprovado em __/__/__

Banca examinadora

Prof. Dr. Fábio Souza Trubilhano

Universidade Presbiteriana Mackenzie

Prof.^a Dr.^a Fernanda Pessanha do Amaral Gurgel

Universidade Presbiteriana Mackenzie

Convidado

São Paulo – SP

2019

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho, primeiramente, a Deus, por iluminar o meu caminho antes e, principalmente, durante todo o período da graduação. Dedico, de igual modo, aos meus pais, irmãos e à minha família, por todo carinho e apoio. Em especial, dedico à minha madrinha, Rosângela, bem como aos meus avós, Maxímimo e Maria de Lourdes, por serem os raios que iluminam o meu caminhar. Por fim, dedico àqueles que, de alguma forma, estiveram e estão próximos a mim, me incentivando, dando apoio e fazendo com que esta vida valha cada vez mais a pena.

RESUMO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso tem por objeto de estudo a extensão dos efeitos da cláusula contratual limitadora ou excludente do dever de indenizar decorrente da responsabilidade civil dos aplicativos de intermediação de transporte individual privado no Brasil, haja vista que estas plataformas tecnológicas fazem parte da recente história da revolução tecnológica ocorrida em nosso país e em todo o mundo. Além disso, atualmente, especialmente em grandes centros urbanos, estes aplicativos de intermediação de transporte individual privado possuem papel fundamental de proporcionar à população brasileira alternativa eficiente ao atual sistema de transporte público e privado, sendo este o motivo pelo qual tais plataformas digitais difundiram-se e incorporaram-se ao dia a dia de muitos brasileiros. Nesta senda, uma vez que estas aplicações impactam o cotidiano de considerável quinhão da população, se faz necessária análise da extensão dos efeitos das cláusulas contratuais limitadoras ou excludentes do dever de indenizar pactuadas entre os mencionados aplicativos tecnológicos e seus usuários, bem como quando e se tais relações devem ser analisadas sobre a ótica do Direito Civil ou do Código de Defesa do Consumidor, haja vista a repercussão social e econômica da prestação destes serviços, bem como se cada caso concreto levará a uma conclusão diferente acerca da validade ou não de tais estipulações contratuais.

Palavras-Chave: Aplicativos de intermediação. Transporte Individual Privado. Contrato. Cláusula de não indenizar. Responsabilidade Civil. Código Civil. Código de Defesa do Consumidor.

ABSTRACT

The purpose of the present Course Conclusion Paper is to study the effects of the contractual limitation limiting or excluding the indemnity obligation arising from the civil liability of transport intermediation applications of private individuals in Brazil, given that these techniques are an essential part. recent history of the technological revolution that has taken place in our country and around the world. Moreover, today, especially in large urban centers, these private individual transport intermediation applications have key promotion roles for the efficient Brazilian population in the current public and private transport system, which is why these digital strategies are widespread. and became part of the daily life of many Brazilians. In this issue, since these applications affect the daily use of the age range of the population, it makes an extension analysis of the effects of limiting contractual clauses or excludes the indemnity obligations compromised between technical applications and their users, as well as when and if Such relationships should be analyzed on the basis of civil law or the consumer protection code, see the social and economic repercussions of the services provided, and whether each specific case will lead to a different conclusion on the legal value or otherwise of such contractual stipulations.

Key-words: Intermediation applications. Private Individual Transport. Contract. No indemnity clause. Civil responsibility. Civil Code. Consumer Protection Code.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
CAPÍTULO 1 - ESCORÇO HISTÓRICO.....	10
1.1 O surgimento dos aplicativos de intermediação de transporte individual privado no Brasil.....	10
1.2 Os benefícios incorporados pelos aplicativos no mercado de transporte brasileiro.....	11
CAPÍTULO 2 - CENÁRIO ATUAL.....	15
2.1 Vigente conjuntura jurídica-social das plataformas tecnológicas de intermediação de transporte individual privado no Brasil.....	15
CAPÍTULO 3 - APLICATIVOS DE INTERMEDIAÇÃO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO.....	21
3.1 Definição.....	21
3.2 Finalidade.....	23
3.3 Método de utilização.....	24
3.4 Contrato de Adesão.....	24
3.5 Cláusula excludente de responsabilidade civil.....	26
CAPÍTULO 4 - INAPLICABILIDADE DAS CLÁUSULAS LIMITADORAS OU EXCLUDENTES DO DEVER DE INDENIZAR DECORRENTE DA RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE INTERMEDIAÇÃO À LUZ DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR.....	29
4.1 Natureza dos serviços prestados pelos aplicativos de intermediação de transporte individual privado.....	29
4.2 Má prestação do serviço de intermediação e cobranças indevidas.....	29
4.3 Aplicação do CDC.....	32
4.4 Cláusula restritiva ou excludente do dever de indenizar e a sua abusividade quando à relação for aplicável o CDC.....	35
CAPÍTULO 5 - APLICABILIDADE DAS CLÁUSULAS LIMITADRES OU EXCLUDENTES DO DEVER DE INDENIZAR DECORRENTE DA RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE INTERMEDIAÇÃO À LUZ DO CÓDIGO CIVIL.....	38
5.1 A aplicação do Código Civil no negócio jurídico firmado entre os aplicativos de intermediação e seus usuários.....	38

5.2	Relação entre os motoristas parceiros e os aplicativos de tecnologia.....	39
5.3	Responsabilidade civil dos motoristas parceiros pela má-prestação dos serviços de transporte individual privado.....	42
5.4	Aplicação dos termos do Código Civil aos aplicativos de tecnologia quando da má-prestação do serviço de transporte.....	49
5.5	Possibilidade de aplicação da cláusula excludente do dever de indenizar prevista no contrato elaborado pelas plataformas de tecnologia.....	51
CAPÍTULO 6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS.....		55
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....		59

INTRODUÇÃO

Os aplicativos de intermediação de transporte individual privado representam uma verdadeira revolução no setor de locomoção e transporte no Brasil. Inicialmente, tais plataformas tecnológicas contavam com a simples proposta de atuarem como facilitadoras de solicitação de corrida de táxi, contudo, esta proposta foi remodelada e expandida com a chegada de aplicações que passaram a viabilizar o contato entre motoristas parceiros particulares e os usuários cadastrados em suas plataformas, o que fez nascer uma verdadeira interação dinâmica de mútuo aproveitamento no setor de transporte que, até então, jamais tinha sido vista.

Com a vinda de tais aplicativos ao mercado nacional, iniciaram-se diversos debates e discussões acerca da regularidade destas recém-criadas plataformas de intermediação, bem como sobre os efeitos concorrenciais destes serviços em um mercado brasileiro, à época, consolidado no que diz respeito ao transporte de passageiros, as suas metodologias e regulações.

Não obstante, as discussões acerca da regularidade das aplicações tecnológicas e os seus efeitos no mercado brasileiro foram totalmente superadas, fato este que deu impulso ao franco crescimento no setor de serviços de tecnologia voltados à intermediação de transporte individual privado e fez surgir uma nova era na mobilidade urbana no Brasil.

Devido a grande aceitação e difusão destas plataformas tecnológicas entre a população brasileira, os aplicativos passaram a adotar meios de acautelamento no que diz respeito à eventual dever de indenizar decorrente de complicações ou defeitos no serviço de intermediação oferecido, bem como no serviço intermediado e prestado por seus colaboradores, qual seja este, o transporte individual privado.

Ocorre que, para viabilizar tal conduta “preventiva” ou “furtiva”, as aplicações tecnológicas passaram a adotar cláusulas restritivas ou excludentes do dever de indenizar em seus “Termos e Condições de Uso”, termos estes que são confeccionados de modo unilateral e impostos aos usuários como condição de utilização de seus serviços em forma de um típico contrato de adesão.

E é exatamente no estudo da extensão dos efeitos das cláusulas limitadoras ou excludentes do dever de indenizar impostas pelos aplicativos de intermediação de transporte individual privado que repousa o presente Trabalho de Conclusão de Curso, bem como na análise da validade/abusividade ou não destas cláusulas, considerando, sempre, o caso concreto e o diploma legal aplicável a cada situação.

1. ESCORÇO HISTÓRICO

1.1 O surgimento dos aplicativos de intermediação de transporte individual privado no Brasil

Antes de adentrarmos no estudo específico das cláusulas limitadoras ou excludentes do dever de indenizar adotadas pelos aplicativos de intermediação de transporte individual privado, é necessário compreender o contexto histórico-social onde se deu o surgimento de tais plataformas tecnológicas e a extensão de suas atividades hoje em dia, para que seja possível, assim, mensurar os efeitos destas estipulações restritivas de direitos.

No que diz respeito ao surgimento dos aplicativos de intermediação de transporte individual privado, salienta-se que nem sempre o mercado de aplicativos no Brasil contou com o diversificado número de plataformas digitais voltadas à intermediação de serviços de mobilidade urbana como pode ser visto hoje em dia, fato este que começou a mudar em meados de 2012.

Ao contrário do que já se via em alguns países estrangeiros, no início de 2012, o mercado brasileiro de transporte e locomoção privada não era adepto aos aplicativos de intermediação, mas, ao contrário disto, ainda era comum a exclusiva utilização do tradicional serviço de táxi, razão pela qual, naquela altura, tais serviços eram monopolizados.

Contudo, o conceito de solicitação de corrida de taxi foi significativamente ampliado no mercado brasileiro no meio do ano de 2012, isto se diz por que, Ariel Lambrecht, um dos fundadores da até então inexistente 99Táxi, realizou uma viagem de férias à Alemanha, e, ao solicitar uma corrida de táxi, observou que havia uma nova tendência naquele país, qual seja ela, a utilização de aplicativos de celular para efetuar a chamada de viagens.¹

Ao voltar ao Brasil, encantando com a nova tendência, resolveu Lambrecht, juntamente com os seus sócios, implementar a inovação em território nacional, o que se deu, inicialmente, na cidade de São Paulo, por se tratar de um dos maiores centros urbanos da América Latina e, conseqüentemente, uma das cidades onde há o maior número de taxistas e usuários em sua região.

Com a implantação de tal inovação, surgiu no Brasil o primeiro aplicativo de intermediação de transporte individual privado voltado exclusivamente aos taxistas e quem se

¹JÚNIOR, Ralphe Manzoni; LOUREIRO, Rodrigo. **Uma Statup bilionária**. ISTO É Dinheiro, 10 jan. 2018. Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/como-tres-estudantes-usp-criaram-99-startup-bilionaria/>>. Acesso em: 06 set. 2019.

utilizava daquele serviço, a 99Táxi, advento este que deu ensejo ao surgimento de outras aplicações de natureza semelhante no país, contudo, de parceria nitidamente ampliada, uma vez que se estendia também aos motoristas particulares autônomos e não só aos taxistas, como o caso da Uber, instalada na cidade do Rio de Janeiro em meados de 2014, conforme informado por sua equipe perante seu sítio eletrônico.

No Brasil, chegamos junto com a Copa do Mundo de 2014, no Rio de Janeiro e, em seguida, em São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. Hoje já estamos em mais de 100 cidades do Brasil. Nosso objetivo é oferecer por meio do aplicativo, a opção de contratar viagens confortáveis e cômodas para todos os nossos usuários. Queremos transformar a maneira como as pessoas se movimentam pelas cidades.² (UBER, Equipe. **Fatos e dados sobre a Uber.** Uber.com, 10 mai. 2019. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 06 set. 2019).

Após o surgimento dos primeiros aplicativos de intermediação de transporte individual privado, o Brasil passou a contar com um número diversificado de plataformas que prestavam este tipo de serviço, o que revolucionou e modernizou o sistema de mobilidade urbana como até então era conhecido.

Neste contexto foi que se deu o surgimento das plataformas de intermediação de transporte individual privado no Brasil e a renovação do sistema de transporte e mobilidade urbana no país, fato este que afetou e modificou o cotidiano de considerável parcela da população brasileira e a sua interação com os meios de locomoção.

1.2 Os benefícios incorporados pelos aplicativos no mercado de transporte individual privado do Brasil

As aplicações tecnológicas foram e ainda são uma excelente alternativa ao mercado de transporte individual privado que, até pouco tempo atrás, vigorava mediante o monopólio dos taxistas, ou, em não raros casos, até mesmo por parte de transportadores clandestinos, o que, em que pese seja expressamente proibido desde o advento da Lei 9503/97³ em seu artigo 231, inciso VIII (Código de Trânsito Brasileiro), ocorria com certa frequência.

Vejamos:

²UBER, Equipe. **Fatos e dados sobre a Uber.** Uber.com, 10 mai. 2019. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 06 set. 2019.

³BRASIL, Lei nº 9503 de 23 de set. de 1997, artigo 231, inciso VIII, **Código de Trânsito Brasileiro.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em: 12 set. 2019.

Art. 231. Transitar com o veículo:

VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente:

Infração – gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 13.855, de 2019).

Penalidade – multa; (Redação dada pela Lei nº 13.855, de 2019).

Medida administrativa – remoção do veículo. (Redação dada pela Lei nº 13.855, de 2019).

Tal monopolização, por outro lado, fazia com que a população brasileira ficasse à mercê de um serviço que, notoriamente, já não era satisfatório, e em outros casos, até mesmo inseguro.

Isto se diz por que, em que pese os serviços de táxi tenham sido, por determinado tempo, uma boa alternativa ao precário sistema de transporte público brasileiro, tal serviço de transporte individual privado, dia após dia, já não vinha mais atendendo às expectativas e aos anseios da população brasileira, haja vista que, embora a Lei nº 12.468/11⁴, em seu artigo 5º, conforme abaixo, disponha sobre os deveres dos taxistas, tais estipulações legais eram frequentemente infringidas por estes profissionais, consoante o quanto se pode verificar de casos revelados pela grande mídia. Vejamos:

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

III - manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene;

IV - manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes;

V - obedecer à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, bem como à legislação da localidade da prestação do serviço.

Tarifa cara, atendimento ruim e demorado. É assim que boa parte dos usuários de táxi do Distrito Federal resume o serviço prestado na capital do país. Por aqui, motorista se acha no direito de recusar passageiro quando considera o trajeto curto. E há quem cobre valor bem acima da tabela ou escolha o caminho mais longo para aumentar o faturamento. A obrigação de colocar ordem no setor, fiscalizar e coibir as irregularidades é do governo que, ao longo dos últimos anos, tem se curvado à vontade dos taxistas à

⁴BRASIL, Lei 12.468 de 26 de ago. de 2011, artigo 5º, **Lei dos Taxistas**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 12 set. 2019.

revelia dos interesses da população.⁵ (MENDONÇA, Alba Valéria. **Taxista denuncia fraudes de táxis do Aeroporto Tom Jobim, no Rio**. G1 Globo, 17 jan. 2017. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/04/18/interna_cidadesdf,248284/taxi-servico-ruim-e-caros.html>. Acesso em: 12 set. 2019).

As constantes cobranças indevidas, as rejeições de corridas para determinados locais, a falta de troco e até mesmo a má-formação ou capacidade de atendimento de alguns taxistas levou a um desgaste paulatino entre parte da população para com toda uma classe, e foi neste cenário de insatisfação social que os aplicativos de intermediação de transporte individual privado ganharam força e se firmaram no mercado nacional. Vejamos:

Um taxista auxiliar foi ameaçado e demitido da cooperativa na qual trabalhava, após denunciar aos próprios colegas a descoberta de um equipamento ligado ao taxímetro do carro que aumentava o valor da corridas. O caso foi registrado na 28ª DP (Campinho) na última segunda-feira (14), onde ele apresentou o vídeo e gravações das ameaças. Imagens feitas pelo taxista, que não quer ser identificado, mostram o sistema usado para acelerar o taxímetro e aumentar o valor das corridas e ludibriar os passageiros. O alvo, segundo ele, seriam os turistas que chegam ao Rio, já que a cooperativa para o qual ele trabalhava era a Aerocoop, uma das maiores que atuam no Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, na Ilha do Governador. “Trabalho com táxi desde 2009 e estava há três meses usando esse carro. O motorista que o utilizava anteriormente disse que estava deixando o táxi por causa disso. Levei a denúncia aos diretores da cooperativa e nada aconteceu. Falei com o permissionário [dono do carro] e fui dispensado. Depois comecei a receber ameaças. Numa época em que a gente briga para evitar a entrada do Uber [serviço de transporte individual particular], não dá para deixar uma fraude dessas continuar”, disse o taxista ao G1.⁶ (MENDONÇA, Alba Valéria. **Taxista denuncia fraudes de táxis do Aeroporto Tom Jobim, no Rio**. G1 Globo, 17 jan. 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/09/taxista-denuncia-fraude-em-taxis-do-aeroporto-tom-jobim-no-rio.html>>. Acesso em: 12 set. 2019).

Além disso, a concorrência entre as plataformas tecnológicas e os taxistas ensejou uma elevação na qualidade dos serviços de transporte individual privado oferecido no Brasil, o que proporcionou à população, em regra, um serviço condizente com as suas expectativas e necessidades, fato este que há tempos não se via.

⁵BERNARDES, Adriana. Correio Braziliense. **Táxi: Serviço ruim e caro**, 18 abr. 2011. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/04/18/interna_cidadesdf,248284/taxi-servico-ruim-e-caros.html>. Acesso em: 12 set. 2019.

⁶MENDONÇA, Alba Valéria. **Taxista denuncia fraudes de táxis do Aeroporto Tom Jobim, no Rio**. G1 Globo, 17 jan. 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/09/taxista-denuncia-fraude-em-taxis-do-aeroporto-tom-jobim-no-rio.html>>. Acesso em: 12 set. 2019.

Mas não apenas houve uma melhora nos serviços de transporte individual privado no país, como também houve a formação de diversos empregos em decorrência da chegada destas plataformas tecnológicas, isto por que, muitos motoristas se cadastraram nestes aplicativos e passaram a contar com uma fonte de renda que, em muitos casos, em razão da crise econômica a qual passava o Brasil, era escassa ou inexistente. Vejamos:

De dez setores da economia, apenas um gerou empregos no Brasil no trimestre encerrado em fevereiro: o de transportes, armazenagem e correio, segundo dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) divulgados na sexta-feira (29). Foram 133 mil postos de trabalho na área. O resultado positivo, segundo o IBGE, foi em grande parte impulsionado pelos aplicativos de transporte, como Uber e 99. O motivo, de acordo com o IBGE, é a facilidade de entrar para um desses serviços, o que acaba atraindo os que não conseguem vaga em suas áreas de trabalho. ⁷ (TEIXEIRA, Lucas Borges. **Apps de transporte garantiram a criação de empregos no trimestre, aponta IBGE**. UOL, 01 abr. 2019. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2019/04/01/aplicativos-impulsionam-setor-transporte-gerar-empregos.htm>>. Acessado em: 06 set. 2019).

Além dos motoristas cadastrados nestes aplicativos, estas empresas tecnológicas também necessitavam de mão de obra voltada à manutenção de sua atividade empresarial, motivo pelo qual investiram fortemente na contratação de profissionais das mais variadas áreas, tais como a jurídica, financeira, econômica e de tecnologia, o que, de igual modo, fomentou a criação de novos empregos.

Contudo, em que pese os benefícios gerados pelos aplicativos de intermediação de transporte individual privado, seja social ou econômico, é importante ressaltar que a sua chegada não foi bem aceita por parte da população brasileira, bem como pelo próprio poder público em casos pontuais, uma vez que essas aplicações não dispunham de regulamentação junto à administração pública, bem como sofriam diversas pressões acerca de sua regularidade.

⁷TEIXEIRA, Lucas Borges. **Apps de transporte garantiram a criação de empregos no trimestre, aponta IBGE**. UOL, 01 abr. 2019. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2019/04/01/aplicativos-impulsionam-setor-transporte-gerar-empregos.htm>>. Acessado em: 06 set. 2019.

2. CENÁRIO ATUAL

2.1 Vigente conjuntura jurídica-social das plataformas tecnológicas de intermediação de transporte individual privado no Brasil

Conforme mencionado em parágrafos anteriores, os aplicativos de intermediação de transporte individual privado proporcionaram uma grande revolução no mercado de transportes brasileiro, com esta inovação, diversos benefícios foram incorporados à sociedade como um todo.

Não obstante, nem todos os seguimentos da população brasileira foram a favor da implementação destes serviços em território nacional, como foi o caso da categoria dos taxistas.

As principais justificativas dos taxistas contra as aplicações tecnológicas giravam em torno da suposta “concorrência desleal” favorável às plataformas, a inexistência de responsabilidade fiscal como deles era exigida e a suposta “evasão de divisas” benéfica aos aplicativos, insatisfações estas que se traduziram em pressões feitas junto ao poder público e até em atos de vandalismo e violência cometidos em face dos motoristas parceiros cadastrados junto às plataformas digitais.⁸

Isso sem falar nas responsabilidades fiscais, na evasão de divisas, na concorrência desleal e na afronta às leis vigentes em nosso país. Desregulada e fora da lei, quem determinará seus preços e seu padrão de qualidade, caso ela consiga ser dominante no mercado, como é sua presunçosa pretensão? E ainda, a quem o consumidor recorrerá quando preciso? Já o serviço de táxi é credenciado, regulamentado, fiscalizado e legalizado. **Há uma série de exigências profissionais que devemos cumprir junto aos órgãos reguladores da administração pública. Além de contribuir para toda uma cadeia produtiva e socioeconômica da cidade.** Se a questão aqui é discutir a melhoria do serviço de táxi para seus usuários, saibam que nós estamos totalmente abertos a isso. O aprimoramento profissional é algo que deve nortear constantemente toda e qualquer categoria que se preze. E não fugiremos desse debate. Pelo contrário, temos total interesse que ele seja colocado em discussão. Até porque nós também temos nossas pautas de melhorias junto ao poder público. (Grifo nosso).⁹ (SILVA, Natalício Bezerra. **Uber: Uma concorrência desleal, ilegal e imoral.** Época.Globo, 21 jun. 2016.

⁸G1.Globo. **Motorista do Uber é agredido por taxistas e carro fica destruído em SP**, 05 jan. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/01/motorista-do-uber-e-agredido-por-taxistas-e-carro-fica-destruido-em-sp.html>>. Acesso em: 13 set. 2019.

⁹SILVA, Natalício Bezerra. **Uber: Uma concorrência desleal, ilegal e imoral.** Época.Globo, 21 jun. 2016. Disponível em: <<https://epoca.globo.com/ideias/noticia/2015/05/uber-uma-concorrenca-desleal-ilegal-e-imoral.html>>. Acesso em: 13 set. 2019.

Disponível em: <<https://epoca.globo.com/ideias/noticia/2015/05/uber-uma-concorrenca-desleal-ilegal-e-imoral.html>>. Acesso em: 13 set. 2019).

Além das constantes ameaças e pressões realizadas por parte dos taxistas, as plataformas tecnológicas também sofreram diversas tentativas de restrições de suas operações em diversas cidades brasileiras por parte do poder público, como foi o caso da cidade de São Paulo – SP e dificuldades impostas ao desempenho de suas atividades na cidade de Fortaleza – CE.

Vejamos trechos dos mencionados casos levados ao conhecimento da grande mídia abaixo:

A Câmara Municipal de São Paulo aprovou na noite desta quarta-feira (9), em votação definitiva, o projeto de lei que proíbe o aplicativo Uber. Taxistas fizeram uma manifestação a favor do projeto que travou ruas da região central de São Paulo. Enquanto isso, motoristas do Uber ofereceriam corridas gratuitas entre 13h e 16h na capital paulista. **O Projeto de Lei 349/2014, de autoria do vereador Adilson Amadeu (PTB), proíbe o uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para transporte remunerado de pessoas. Agora, o texto segue para sanção do prefeito Fernando Haddad (PT).**¹⁰ (DANTAS, Carolina; DOMINGOS, Roney. **Câmara aprova projeto de lei que proíbe aplicativo Uber em SP.** G1.Globo, 09 set. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/09/camara-aprova-projeto-de-lei-que-proibe-aplicativo-uber-em-sp.html>>. Acesso em: 13 set. 2019). (Grifo nosso).

Uma das exigências da Lei municipal 10.751 que disciplina os aplicativos de mobilidade na capital, aprovada em oito de junho deste ano, é de que as empresas de transporte particular realizem cadastro na Plataforma Digital de Transporte e compartilhem informações com a prefeitura. Roberto Cláudio negou qualquer tentativa de perseguição contra profissionais do serviço de aplicativo, e disse que a regulamentação garante segurança para os usuários. **“Não há nenhum tipo de perseguição, nosso desejo não é esse, nosso desejo é construir uma solução que possa permitir ao fortalezense o direito de utilizar táxi ou aplicativo regulamentado e com segurança. A lei trata disso, inclusive exigindo o cadastramento”**, destacou.¹¹ **(Uber e 99 devem regularizar serviço em Fortaleza até o fim do mês, estima prefeito.** G1.Globo, 21 nov. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2018/11/21/uber-e-99-devem-regularizar-servico-em-fortaleza-ate-o-fim-do-mes-estima-prefeito.ghtml>>. Acesso em: 18 set. 2019). (Grifo nosso).

¹⁰DANTAS, Carolina; DOMINGOS, Roney. **Câmara aprova projeto de lei que proíbe aplicativo Uber em SP.** G1.Globo, 09 set. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/09/camara-aprova-projeto-de-lei-que-proibe-aplicativo-uber-em-sp.html>>. Acesso em: 13 set. 2019.

¹¹**Uber e 99 devem regularizar serviço em Fortaleza até o fim do mês, estima prefeito.** G1.Globo, 21 nov. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2018/11/21/uber-e-99-devem-regularizar-servico-em-fortaleza-ate-o-fim-do-mes-estima-prefeito.ghtml>>. Acesso em: 18 set. 2019.

Posto este cenário de incertezas e arbitrariedades em desfavor dos aplicativos tecnológicos, houve por bem o Supremo Tribunal Federal pacificar o entendimento acerca da licitude das plataformas, sob o fundamento de que eventual proibição revestir-se-ia de um caráter nitidamente inconstitucional, uma vez que vai de encontro com o regime da livre iniciativa e livre concorrência conferida e pregada pela Constituição Federal como um dos fundamentos da ordem econômica adotada pelo Brasil, consoante preconiza o seu Art. 170¹², *caput* e inciso IV. Vejamos:

Art. 170 - A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei. (Grifo nosso)

Vide trechos do acórdão com a mencionada decisão:

EMENTA: DIREITO CONSTITUCIONAL. RECURSO EXTRAORDINÁRIO. REPERCUSSÃO GERAL. TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO. LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA. 1. Recurso Extraordinário com repercussão geral interposto contra acórdão que declarou a inconstitucionalidade de lei municipal que proibiu o transporte individual

¹²BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**, Art. 170. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 23 set. 2019.

remunerado de passageiros por motoristas cadastrados em aplicativos como Uber, Cabify e 99. 2. A questão constitucional suscitada no recurso diz respeito à licitude da atuação de motoristas privados cadastrados em plataformas de transporte compartilhado em mercado até então explorado por taxistas. 3. As normas que proíbam ou restrinjam de forma desproporcional o transporte privado individual de passageiros são inconstitucionais porque: **(i) não há regra nem princípio constitucional que prescreva a exclusividade do modelo de táxi no mercado de transporte individual de passageiros; (ii) é contrário ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, com o propósito de afastar o impacto gerado pela inovação no setor; (iii) a possibilidade de intervenção do Estado na ordem econômica para preservar o mercado concorrencial e proteger o consumidor não pode contrariar ou esvaziar a livre iniciativa, a ponto de afetar seus elementos essenciais. Em um regime constitucional fundado na livre iniciativa, o legislador ordinário não tem ampla discricionariedade para suprimir espaços relevantes da iniciativa privada.** 5. A União Federal, no exercício de competência legislativa privativa para dispor sobre trânsito e transporte (CF/1988, art. 22, XI), estabeleceu diretrizes regulatórias para o transporte privado individual por aplicativo, cujas normas não incluem o controle de entrada e de preço. Em razão disso, a regulamentação e a fiscalização atribuídas aos municípios e ao Distrito Federal não podem contrariar o padrão regulatório estabelecido pelo legislador federal. (STF. RECURSO EXTRAORDINÁRIO n. 1.054.110. Relator: Min. Roberto Barroso. Diário da justiça em: 09.05.2019).¹³ (Grifo nosso).

A minha crença profunda hoje, analisando o Brasil, é de que nós precisamos é de mais sociedade civil, mais livre iniciativa, mais movimento social, e menos Estado; um capitalismo com risco privado, concorrência, empresários honestos, regras claras e estáveis, propiciadoras de um bom ambiente de negócios. Nesse contexto que eu acabo de retratar é que se situa, em primeiro lugar, a ideia de livre iniciativa, que é, como nós sabemos, um dos fundamentos do Estado brasileiro. **Logo na abertura da Constituição, lá está a livre iniciativa, ao lado do valor social do trabalho. Livre iniciativa não tem apenas uma dimensão econômica, tem uma dimensão de uma liberdade individual, de exercício dos direitos da personalidade. Ela transcende, portanto, o domínio puramente econômico, para significar as escolhas existenciais das pessoas, seja no plano profissional, seja no plano pessoal, seja no plano filantrópico. Além disso, a livre iniciativa também é um princípio específico da ordem econômica brasileira, e isso significa uma opção pela economia de mercado, que significa uma economia que gravita em torno da lei da oferta e da procura, com pontuais intervenções do Estado para corrigir falhas do mercado. Essa é a opção constitucional no Brasil.** Portanto, nesse ambiente, eu penso ser incompatível com a livre iniciativa normas que proíbam explicitamente uma atividade econômica, como, no caso, é o transporte individual remunerado de passageiros cadastrados em aplicativos. Eu destaco três fundamentos pelos quais considero inconstitucional esta vedação materializada na Lei paulistana e materializada na Lei de Fortaleza. Em primeiro lugar, a Constituição estabelece, como princípio, a livre

¹³STF. RECURSO EXTRAORDINÁRIO n. 1.054.110. Relator: Min. Roberto Barroso. DJ: 09.05.2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/156256644/processo-n-1054110-do-stf>>. Acesso em 23 set. 2019.

iniciativa. **A lei não pode arbitrariamente retirar uma determinada atividade econômica da liberdade de empreender das pessoas, salvo se houver um fundamento constitucional que autorize aquela restrição. E eu constato que não há regra nem princípio constitucional que prescreva a manutenção de um modelo específico de transporte individual de passageiros. Não há uma linha na Constituição sobre esse assunto. Portanto, a edição de leis ou atos normativos proibitivos pautada em uma inexistente exclusividade do modelo de exploração por táxis não se conforma ao regime constitucional da livre iniciativa.** Penso que este é o primeiro fundamento e por si só seria suficiente. Em segundo lugar, livre iniciativa significa também livre concorrência, e nessa ideia se contém uma opção pela economia de mercado assentada na crença de que é a competição entre os agentes econômicos de um lado e a liberdade de escolha dos consumidores do outro que produzirão os melhores resultados sociais, que são a qualidade dos bens e serviços a um preço justo. Pois bem, e aqui a terceira conclusão nessa área. **É contrário a esse regime de livre competição a criação de reservas de mercado em favor de atores econômicos já estabelecidos, no caso, os táxis, com o propósito simples de afastar o impacto gerado pela inovação no setor, a chegada, entre outros, do Uber, Cabify e 99.** É verdade que, como nenhum princípio é absoluto, também a livre iniciativa pode ser mitigada em favor de outros valores, no caso específico, a pretensão legítima de sanar falhas de mercado para impedir dominação de mercado, por exemplo, e para a proteção do consumidor. Portanto, a chegada de novos atores em um mercado preestabelecido não pode, por sua vez, eliminar a concorrência igualmente existente. Portanto, o Estado pode incentivar ou desincentivar comportamentos onde o livre mercado não realiza adequadamente os valores constitucionais. Porém, a regulação estatal não pode afetar o núcleo essencial da livre iniciativa, privando os agentes econômicos do direito de empreender, inovar, competir. E, portanto, a restrição desproporcional ao transporte individual de passageiros por motoristas e clientes cadastrados em aplicativos, também, por essa razão, contraria a Constituição. (STF. RECURSO EXTRAORDINÁRIO nº 1.054.110. Relator(a): Ministro Luís Roberto Barroso. Diário da justiça em: 09. Mai de 2019).¹⁴ (Grifo nosso).

Portanto, conclui-se que, em que pese a resistência de alguns setores da sociedade em menoscabo às aplicações tecnológicas, estas plataformas de intermediação foram devidamente reconhecidas como prestadoras de serviços lícitos e regulares, pautados na livre iniciativa, liberdade econômica e livre concorrência, conceitos estes resguardados pela democrática Constituição Federal de 1988 e expressamente corroborados pelo Supremo Tribunal Federal, o que, de igual modo, reconhece o consagrado doutrinador José Afonso da Silva ao lecionar que: “a Constituição consagra uma economia de mercado, de natureza capitalista, pois a iniciativa privada é um princípio básico da ordem capitalista” (SILVA, José Afonso. Curso de direito constitucional positivo. 11. Ed. São Paulo: Saraiva, 1996. p. 720).

¹⁴STF. RECURSO EXTRAORDINÁRIO n. 1.054.110. Relator: Min. Roberto Barroso. DJ: 09.05.2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/156256644/processo-n-1054110-do-stf>>. Acesso em 23 set. 2019.

Nesta mesma toada, segue o ilustre doutrinador José Afonso da Silva defendendo que:

A liberdade de iniciativa envolve a liberdade de indústria e comércio ou liberdade de empresa e a liberdade de contrato. Consta do art. 170, como um dos esteios da ordem econômica, assim, como o seu parágrafo único, que ‘assegura a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo casos previstos em lei.’ [...] Assim, a liberdade de iniciativa econômica privada, num contexto de uma Constituição preocupada com a realização da justiça social (o fim condiciona os meios), não pode significar mais do que liberdade de desenvolvimento da empresa no quadro estabelecido pelo poder público, e, portanto, possibilidade de gozar de facilidades e necessidade de submeter-se às limitações postas pelo mesmo. É legítima enquanto exercida no interesse da justiça social. (SILVA, José Afonso da. Curso de direito constitucional positivo. 38º Ed. Editora Malheiros – São Paulo, 2015).

A livre concorrência está configurada no artigo 170, IV, como um dos princípios da ordem econômica. Ela é uma manifestação da liberdade de iniciativa, e, para garanti-la, a Constituição estatui que a ‘a lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário de lucros (art. 173, §4º). Os dois dispositivos se complementam no mesmo objetivo, visam tutelar o sistema de mercado, e, especialmente, proteger a livre concorrência, contra a tendência açambarcadora da concentração capitalista. A Constituição reconhece a existência do poder econômico. (SILVA, José Afonso da. Curso de direito constitucional positivo. 38º Ed. Editora Malheiros – São Paulo, 2015).

Portanto, é possível afirmar que inexistem qualquer irregularidade nos serviços praticados pelos aplicativos de intermediação de transporte individual privado no Brasil.

3. APLICATIVOS DE INTERMEDIÇÃO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO

3.1 Definição

À parte o contexto histórico que envolve o surgimento dos aplicativos de intermediação de transporte individual privado no Brasil e os efeitos destas novas relações sociais e comerciais neste país, é de relevante importância a compreensão da real natureza das plataformas tecnológicas para que se possa falar em validade ou não de suas cláusulas limitadoras ou excludentes do dever de indenizar.

Nesta senda, podemos conceituar os aplicativos de intermediação de transporte individual privado como empresas de tecnologia. Isto quer dizer que não são responsáveis pelo transporte de passageiros, não possuem automóveis ou empregam motoristas e limitam-se a conectar pessoas por intermédio de um aplicativo que viabiliza uma interação dinâmica e de mútuo aproveitamento entre pessoas capazes de dispor de recursos próprios para auxiliar outras pessoas que desejam uma alternativa de mobilidade eficiente.

Esta conceituação deriva do entendimento firmado pela jurisprudência, bem como da análise feita por juristas estudiosos acerca desta recente relação jurídica, comercial e social. Vejamos:

EMENTA: Conflito negativo de competência. Incidente manejado sob a égide do NCPC. Ação de obrigação de fazer c.c. Reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo UBER. Relação de trabalho não caracterizada. Sharing Economy. Natureza cível. Competência do juízo estadual. 1. A competência *ratione materiae*, via de regra, é questão anterior a qualquer juízo sobre outras espécies de competência e, sendo determinada em função da natureza jurídica da pretensão, decorre diretamente do pedido e da causa de pedir deduzidos em juízo. 2. Os fundamentos de fato e de direito da causa não dizem respeito a eventual relação de emprego havida entre as partes, tampouco veiculam a pretensão de recebimento de verbas de natureza trabalhista. A pretensão decorre do contrato firmado com empresa detentora de aplicativo de celular, de cunho eminentemente civil. 3. As ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada (sharing economy), em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos geridos por empresas de tecnologia. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma. 4. Compete a Justiça Comum Estadual julgar ação de obrigação de fazer c.c. reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo pretendendo a reativação de

sua conta UBER para que possa voltar a usar o aplicativo e realizar seus serviços. 5. Conflito conhecido para declarar competente a Justiça Estadual. (STJ. CONFLITO DE COMPETÊNCIA nº 164.544. Relator: Ministro Moura Ribeiro. DJ: 28/08/2019).¹⁵ (Grifo nosso)

Alega a parte autora por volta das 00:40 do dia 14/05/17, a moto de sua propriedade, que estava estacionada na calçada em frente à sua residência, foi atingida por um veículo a serviço da empresa ré. Requer ressarcimento material. A parte ré apresentou a Contestação de fls. 48/68 argumentando que há ilegitimidade passiva, pois não funciona como transportadora e os serviços são prestados por terceiros. No mérito, sustenta que inexistente responsabilidade pelos fatos narrados, inexistindo danos morais e materiais a serem indenizados. AIJ realizada à fl. 85 A Sentença julgou a demanda no seguinte sentido (fls. 87): "Ante o exposto, julgo PROCEDENTE EM PARTE o pedido para condenar a parte ré a pagar à parte autora o valor de R\$938,52, corrigido monetariamente, segundo os índices oficiais da CGJ, e acrescido de juros legais moratórios de 1% ao mês, a partir do evento danoso (STJ/43 c/c STJ/54). Declaro extinto o processo, com resolução de mérito (art. 487, I, CPC-15). Sem custas nem honorários advocatícios, nos termos do art. 55 da Lei n. 9.099/95.." A r. sentença foi homologada pela MMA. Dra. Juíza Keyla Blank De Cnop A ré interpôs o Recurso Inominado de fls. 94/103 ressaltando que há ilegitimidade passiva e que os motoristas são terceirizados. É o relatório. Presentes os requisitos de admissibilidade recursal, admito e conheço do recurso interposto pelo réu. Verifica-se que a empresa Uber por ser nova no mercado, não possui regulamentação própria, gerando assim dúvidas sobre de quem seria a responsabilidade da reparação dos danos causados. Ocorre que, analisando a situação descrita nos autos é forçoso reconhecer a ilegitimidade passiva da parte ré. Isto porque a responsabilidade solidária ocorre por força de lei ou contrato entre as partes. **A finalidade do aplicativo desenvolvido e utilizado pela recorrente é conectar quem necessita da condução com quem fornece o transporte. Não se trata de serviço de transporte mas tão somente de intermediação.** Portanto, entendo que a sentença merece ser reformada. Isto posto, VOTO no sentido de conhecer do recurso interposto pela ré e dar-lhe provimento para o fim de reconhecer a ilegitimidade passiva e extinguir o processo sem julgamento do mérito, nos termos do art. 487, II do CPC. Sem ônus sucumbenciais porque não verificada a hipótese prevista no artigo 55 caput da Lei 9099/95. (TJRJ. Recurso Inominado nº 0037899-10.2017.8.19.0203. 4ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do TJRJ. Juíza Relatora: Flávia de Azevedo Faria Rezende Chagas. Julgado em: 11.09.2018). (Grifo nosso).¹⁶

[...] Alega o autor ter tido seu veículo envolvido em acidente de carro, provocado por transporte de UBER. Sentença de procedência parcial que merece reforma. **Improcedência em relação à UBER. Ausência de responsabilidade no acidente de trânsito alegadamente provocado por um de seus “motoristas parceiros”. Inexistência de relação de trabalho**

¹⁵STJ. CONFLITO DE COMPETÊNCIA nº 164.544. Relator: Ministro Moura Ribeiro. DJ: 28/08/2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/259898732/stj-03-09-2019-pg-6602?ref=serp>>. Acesso em: 25 out. 2019.

¹⁶TJRJ. Recurso Inominado nº 0037899-10.2017.8.19.0203. 4ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do TJRJ. Juíza Relatora: Flávia de Azevedo Faria Rezende Chagas. Julgado em: 11.09.2018. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/165720779/processo-n-0037899-1020178190203-do-tjrj>>. Acesso em: 25 out. 2019.

ou de preposição. Isto posto, conheço do recurso e lhe DOU PROVIMENTO para reformar parcialmente a sentença julgando IMPROCEDENTE o pedido em relação à UBER. Mantida no mais a sentença. Sem ônus de sucumbência. (TJRJ. Recurso nº 0056399-51.2017.8.19.0001, 1ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do TJRJ. Juíza Relatora: Velada Suzete Saldanha Carvalho. Julgado em: 17/12/2018).¹⁷ (Grifo nosso)

Essa nova modalidade de interação econômica não se confunde com os clássicos modelos que envolvem uma empresa e um consumidor (B2C – business to consumer), duas empresas (B2B – business to business) ou consumidores (C2C – consumer to consumer). **Há, na realidade, um “mercado de duas pontas” (two-sided markets), visto que existem dois sujeitos interessados, sendo que um deles se predispõe a permitir que o outro se utilize de um bem, que se encontra em seu domínio, e o outro concorda em usufruí-lo mediante remuneração. No entanto, toda a transação é intermediada por um agente econômico que controla a plataforma digital.** (SILVA, Joseane Suzart Lopes da. 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. Revista de Direito do Consumidor, vol. 118, ano 27, pp. 157/158). (Grifo nosso).

3.2 Finalidade

É possível afirmar, em atenção ao entendimento jurisprudencial e estudos acerca destas novas relações, que as referidas empresas tecnológicas têm como finalidade colocar em contato motoristas parceiros que desejam prestar o serviço de transporte individual privado e usuários que desejam contratar os seus serviços.

Em outras palavras, a verdadeira atividade empresarial das plataformas de intermediação de transporte individual privado cinge-se em aproximar prestadores de serviços, também chamados de “motoristas parceiros”, e usuários que desejam se deslocar em determinada região, mediante a utilização de um aplicativo de telefone móvel.

Insta salientar, ademais, que a atividade das aplicações também abarca a cobrança e o recebimento dos valores recebidos pelos motoristas parceiros em razão dos serviços de transporte individual privado prestado por estes colaboradores, isto porque, somente assim seria possível garantir o recebimento do importe que é retido a título de disposição de sua plataforma a terceiros.

¹⁷TJRJ. Recurso nº 0056399-51.2017.8.19.0001, 1ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do TJRJ. Juíza Relatora: Velada Suzete Saldanha Carvalho. Julgado em: 17/12/2018. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/177345601/processo-n-0056399-5120178190001-do-tjrj?ref=serp-featured>>. Acesso em: 25 out. 2019.

Conforme já demonstrado e corrobora-se, este também é o entendimento da jurisprudência pátria, conforme se verifica do julgado firmado pelo Superior Tribunal de Justiça, senão vejamos:

[...] A empresa UBER atua no mercado através de um aplicativo de celular responsável por fazer a aproximação entre os motoristas parceiros e seus clientes, os passageiros. (STJ. CONFLITO DE COMPETÊNCIA nº 164.544. Relator: Ministro Moura Ribeiro. DJ: 28/08/2019).¹⁸ (Grifo nosso).

Nesta senda, de igual modo é o que foi publicado na Revista dos Tribunais pelo jurista Marcelo Barros Falcão da Paixão acerca do mercado de plataformas de parceria:

[...] esses modelos de negócios tornam acessíveis oportunidades econômicas para indivíduos que fornecem os bens ou serviços ('peer providers') e para as plataformas que fazem a conexão ('peer platform'). (PAIXÃO, Marcelo Barros Falcão da. Os desafios do direito do consumidor e da regulação na sharing economy. Revista dos Tribunais - São Paulo: Ed. RT, agosto 2018, pp. 227/228).

3.3 Método de utilização

Para que um usuário possa utilizar os serviços oferecidos pelos citados aplicativos de intermediação, é necessário que este possua um aparelho celular capaz de realizar o seu *download*, efetue o cadastro na plataforma digital e escolha a forma de pagamento pelos serviços prestados, ocasião em que terá acesso a uma ampla rede de motoristas parceiros, garantindo que suas necessidades sejam atendidas.

3.4 Contrato de Adesão

Para a utilização dos aplicativos, contudo, não basta a simples realização do seu *download* e a seleção do método de pagamento, também é fundamental que os usuários, no ato de seu cadastro junto à plataforma, concordem com os “Termos e Condições de Uso” impostos por estas aplicações tecnológicas.

Tais “Termos e Condições de Uso”, por outro lado, nada mais são do que um típico contrato de adesão, haja vista que se revestem de todas as suas características, o que se afirma

¹⁸STJ. CONFLITO DE COMPETÊNCIA nº 164.544. Relator: Ministro Moura Ribeiro. DJ: 28/08/2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/259898732/stj-03-09-2019-pg-6602?ref=serp>>. Acesso em: 25 out. 2019.

em atenção à distinta conceituação realizada pelos notáveis juristas Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho acerca de tal classificação de contratos:

[...] **podemos trazer quatro traços característicos dos contratos de adesão:** **a) uniformidade:** o objetivo do estipulante é obter, do maior número possível de contratantes, o mesmo conteúdo contratual, para uma racionalidade de sua atividade e segurança das relações estabelecidas; **b) predeterminação unilateral:** a fixação das cláusulas é feita anteriormente a qualquer discussão sobre a avença. De fato, a simples uniformidade não é suficiente para se considerar um contrato como adesão, pois é imprescindível que tais cláusulas uniformes sejam impostas por somente uma das partes; **c) rigidez:** além de uniformidade predeterminadas, não é possível rediscutir as cláusulas do contrato de adesão, sob pena de descaracterizá-lo como tal; **d) posição de vantagem (superioridade material) de uma das partes:** embora a expressão superioridade econômica seja a mais utilizada (até pela circunstância de ser a mais comum), consideramos mais adequada a concepção de superioridade material, uma vez que é função de tal desigualdade fática que faz com que possa ditar as cláusulas aos interessados. É o exemplo de alguém que, embora não sendo considerado um potentado econômico, seja detentor do monopólio de exploração de determinado produto ou serviço, pelo que, no campo dos fatos, sua vontade prevalece sobre a dos aderentes, ainda que mais forte economicamente. (GAGLIANO, Pablo Stolze. Novo curso de direito civil, volume 4: Contratos. 2ª Ed. Unificada - São Paulo. Saraiva Educação. 2019) (Grifo nosso).

Neste mesma toada, ensina o renomado doutrinador Flávio Tartuce que:

[...] o contrato de adesão é aquele em que uma parte, o estipulante, impõe o conteúdo negocial, restando à outra parte, o aderente, duas opções: aceitar ou não o conteúdo desse negócio. (TARTUCE, Flávio. Direito Civil - Vol. 3 - Teoria Geral dos Contratos e Contratos em Espécie, 13ª Edição, Rio de Janeiro - Ed. Forense, 2018).

Carlos Roberto Gonçalves sobre os contratos de adesão assevera que:

Contratos de adesão são os que não permitem essa liberdade, devido à preponderância da vontade de um dos contratantes, que elabora todas as cláusulas. O outro adere ao modelo de contrato previamente confeccionado, não podendo modificá-las: aceita-as ou rejeita-as, de forma pura e simples, e em bloco, afastada qualquer alternativa de discussão. São exemplos dessa espécie, dentre outros, os contratos de seguro, de consórcio, de transporte, e os celebrados com as concessionárias de serviços públicos (fornecedoras de água, energia elétrica e etc.). (GONÇALVES, Carlos Roberto. Direito Civil brasileiro: contratos e atos unilaterais. 12º Ed. – São Paulo: Saraiva, 2015).

É possível afirmar, portanto, que independente do diploma legal aplicável à interpretação das cláusulas contratuais firmadas entre as plataformas tecnológicas e seus usuários, que o contrato aqui estudado é tipicamente de adesão, ou seja, sem a possibilidade de negociação entre os sujeitos do negócio jurídico, pois preenche todas as suas características.

3.5 Cláusula limitadora ou excludente do dever de indenizar decorrente da responsabilidade civil dos aplicativos de intermediação

Dentre as cláusulas que compõem os contratos de adesão pactuados entre as plataformas tecnológicas e seus usuários, temos uma que merece especial atenção ao ser analisada.

Estas estipulações contratuais são as “cláusulas limitadoras ou excludentes do dever de indenizar decorrente da responsabilidade civil das plataformas de intermediação”, que nada mais são do que cláusulas que visam furtar ou mitigar os aplicativos de eventual obrigação indenizatória decorrente de um evento danoso, futuro e incerto que possa ocorrer em desfavor de seus usuários.

Acerca da nomenclatura da mencionada cláusula, bem sintetiza o doutrinador Fábio Antunes Gonçalves que:

A preferência da expressão ‘cláusula de exclusão e limitação do dever de indenizar’ ou ‘cláusula de não indenizar’, ao invés de ‘cláusulas de exclusão de responsabilidade’, fundamenta-se pelo fato de o nascimento da responsabilidade não se prender à autonomia privada das partes, mas sim, por força do ordenamento jurídico. A responsabilidade, diante de sua natureza de ordem pública, ocorrerá em virtude do não cumprimento do débito (da prestação), ou seja, ela surge da violação de um dever preexistente ajustado em um negócio jurídico ou decorrente da transgressão do dever geral de comportamento (neminem laedere). (GONÇALVES, Fábio Antunes. Contratos de adesão: Cláusulas de exclusão e limitação do dever de indenizar. Ed. Juruá, Curitiba-PR, 2018). (Grifo nosso). (Grifo nosso).

Portanto, é de fácil raciocínio conceber que as cláusulas de limitação ou exclusão do dever de indenizar não delimitam ou excluem a responsabilidade civil, que tem efeito imediato quando presentes os seus requisitos, mas sim a obrigação de indenizar.

Sobre o exposto, é o que corrobora o quanto disposto no artigo 189 do Código Civil ao prescrever que “*Violado o direito, nasce para o titular a pretensão, a qual se extingue, pela prescrição, nos prazos que aludem os artigos 205 e 206.*”¹⁹

A despeito da natureza da cláusula de “não indenizar” incluída pelos aplicativos de intermediação de transporte individual privado no Brasil em seus “Termos e Condições de Uso”, podemos dizer que em nada se difere de uma típica cláusula de “não indenizar” presente em outros contratos, isto por que, a estas estipulações é possível aplicar a tradicional definição adotada pela doutrina nacional e estrangeira.

No Brasil, o ilustre jurista José Aguiar Dias define que:

O objeto da cláusula de irresponsabilidade [de não indenizar] não é, como a fórmula consagrada parece indicar, a exoneração do ônus contratual, pois de forma nenhuma afasta o dever de prestar, a cargo do seu beneficiário. Seu resultado não é a ausência de obrigação, porque o contrato permanece válido, suas estipulações continuam a ser obrigatórias. A cláusula apenas estabelece que se o devedor não as cumpre, nada lhe pode ser exigido, a título de perdas e danos e danos, com fundamento no adimplemento. (DIAS, José Aguiar. Cláusula de não-indenizar. 4 Ed. Rio de Janeiro: Forense, 1980). (Grifo nosso).

Na Espanha, Natalia Álvarez Lata visualiza as “*cláusulas restrictivas de responsabilidade civil*” como:

[...] al fenómeno de la modificación convencional de la responsabilidad civil, o, em outras palavras, para hacer referencia a **la posibilidad de que las partes implicadas en una relación resarcitoria – contractual o extracontractual – excluyan total o parcialmente las consecuencias que la ley vincula al incumplimiento del deber general de no danar a otros** (art. 1902 del Código Civil). (LATA, Natalia Álvarez. Cláusulas restrictivas de responsabilidad civil. Granada: Editorial Comares, 1998). (Grifo nosso).

Já na Colômbia, José Manuel Gual Acosta explica que as cláusulas que excluem ou limitam a indenização são:

[...] entendidas como aquellos pactos e negócios jurídicos por las cuales las partes de manera previa al incumplimiento o la ocurrencia de um hecho ilícito pretenden restringir las consecuencias de la responsabilidad. (GUAL ACOSTA, José Manuel. Cláusulas restrictivas de responsabilidad. Observaciones al régimen vigente y propuestas de reforma.

¹⁹BRASIL, Lei 10.406 de 10 jan. de 2002, Art. 189, **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 22 out. 2019.

Civilizar – Ciencias Sociales y Humanas, Bogotá, v. 8, n. 15, 2008.) (Grifo nosso).

Em Portugal, Mário Júlio de Almeida assevera que:

[...] as convenção limitativas da responsabilidade se distinguem das chamadas convenções de exclusão de responsabilidade. Nas primeiras, as partes atenuam, para o devedor, os pressupostos da obrigação de indemnização ou fixam previamente um tecto ou ‘plafond’, que representa o limite máximo da responsabilidade; nas segundas, é a própria obrigação de indemnizar que antecipadamente se afasta. Parece, assim, mais adequada a designação de convenções de exclusão da indemnização. (COSTA, Mário Júlio Brito de Almeida. Direito das obrigações. 9ª Ed – Coimbra: Almedina, 2001).

Desta feita, podemos concluir que as plataformas de intermediação de transporte individual privado no Brasil buscam, mediante a imposição de um contrato de adesão, dentre outros pontos, se furtarem, de forma parcial ou inteiriça, de eventual indenização decorrente de sua atividade empresarial ou de seus parceiros, possibilidade esta que será analisada adiante, em atenção ao caso concreto e diploma legal aplicável a ele.

4. INAPLICABILIDADE DAS CLÁUSULAS LIMITADORAS E EXCLUDENTES DO DEVER DE INDENIZAR DECORRENTES DA RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE INTERMEDIÇÃO À LUZ DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

Inicialmente, é importante esclarecer que a “cláusula de não indenizar” imposta pelos aplicativos de intermediação de transporte individual privado nem sempre será considerada “irregular”, não obstante, noutros casos, será manifestamente inviável a sua aplicação, seja em razão do caso concreto, seja em decorrência do diploma legal aplicável à relação jurídica tratada.

4.1 Natureza dos serviços prestados pelos aplicativos de intermediação de transporte individual privado

Conforme já foi aclarado em parágrafos anteriores, a natureza dos aplicativos de intermediação de transporte individual privado repousa no conceito de “empresas voltadas ao ramo tecnológico de intermediação”, haja vista que são responsáveis, mediante o uso de uma plataforma digital, por aproximar e conectar prestadores de serviços independentes, também denominados como “motoristas parceiros”, aos usuários que desejam se deslocar para determinada região.

Mas não só. Como também já foi objeto de análise, estas plataformas também são responsáveis pela cobrança e recebimento dos valores pagos pelas viagens realizadas por seus colaboradores, o que o faz a fim de garantir o repasse das quantias atinentes à disponibilização de sua plataforma aos mencionados parceiros.

4.2 Má-prestação do serviço de intermediação e cobranças indevidas

Dentre os vícios mais comuns apresentados nos serviços ofertados pelas aplicações tecnológicas, é de se destacar a ocorrência de cobranças indevidas, ou seja, cobranças em valores diversos aos convencionados inicialmente com os seus usuários, como também a ineficiência quando da conexão entre os passageiros e motoristas, a falta de segurança das aplicações para com os dados dos usuários, inclusive bancários, a falta de suporte para problemas inerentes à sua atividade enfrentados juntos à plataforma, dentre outros problemas que eventualmente possam vir a afetar negativamente os seus usuários.

Tais complicações podem ser facilmente observadas dos casos levados ao conhecimento do Poder Judiciário e da grande mídia, conforme decisões e artigos abaixo:

DANO MORAL. Reconhecimento. Cobrança indevida. Débitos realizados no exterior com dados do cartão de crédito da autora. Operações incompatíveis com o perfil da consumidora, que buscou a solução administrativa do problema reiteradas vezes. Desvio produtivo evidenciado. Dano moral causado pela desídia das fornecedoras, que não solucionaram falha evidente na prestação de serviços, optando por continuar as cobranças indevidas. Precedentes. Indenização devida. Sentença reformada. RECURSO PROVIDO. (TJSP. Apelação nº 1005465-27.2017.8.26.0438. 38ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo. Relator: Fernando Sastre Redondo, Data do Julgamento: 25.07.2018).²⁰ (Grifo nosso).

APELAÇÃO CÍVEL. 99 TÁXI. COBRANÇA INDEVIDA. DANO MORAL. INOCORRÊNCIA. REPETIÇÃO DO INDÉBITO EM DOBRO. CABIMENTO. 1. O direito à indenização por dano moral resta caracterizado quando há constrangimento ilegal ou abusivo, violando os direitos da personalidade do indivíduo o que não ocorreu. No caso, em que pese a cobrança indevidas de corridas de táxi, tanto que deferida indenização por danos materiais na sentença, o fato não ultrapassou o mero dissabor, restrito à esfera patrimonial. 2. Por outro lado, merece provimento pedido de condenação da ré à repetição do indébito em dobro, nos termos do art. 42, parágrafo único, do CDC, e para a qual não se exige a comprovação da má-fé. A responsabilidade da demandada somente poderia ser afastada se fosse comprovado o pagamento por erro ou por engano justificável (art. 877 do CC e art. 42, parágrafo único, CDC), o que não ocorreu no caso em tela. 3. Sucumbência redimensionada. APELAÇÃO PARCIALMENTE PROVIDA. (TJRS. Apelação Cível nº 70075879346. 16ª Câmara Cível, Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Relatora: Cláudia Maria Hardt. Data de Julgamento: 26.04.2018).²¹ (Grifo nosso).

Uma nova polêmica envolvendo o Uber está enchendo as redes sociais ao redor do mundo de relatos. Clientes do aplicativo, e também do Uber Eats, têm reclamado que algumas corridas e pedidos estão saindo com vezes mais caros do que o previsto. As cobranças indevidas da Uber ainda seguem sem explicação e têm causado problemas para usuários em vários países. Segundo o site Engadget, os primeiros casos aconteceram em Washington e San Diego, nos Estados Unidos. Algum tempo depois, porém, chegaram relatos da Europa e da América do Sul. Aqui no Brasil reclamações da mesma natureza também foram registradas. **Segundo o Washington Post, a empresa admitiu a falha e disse que o problema já foi corrigido e não seria necessário acionar os bancos para solucionar o erro.**

²⁰TJSP. Apelação nº 1005465-27.2017.8.26.0438. 38ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Relator: Fernando Sastre Redondo, Data do Julgamento: 25.07.2018. Disponível em: <<https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/605862792/10054652720178260438-sp-1005465-2720178260438?ref=serp>>. Acesso em 25 out. 2019.

²¹TJRS. Apelação Cível nº 70075879346. 16ª Câmara Cível, Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Relatora: Cláudia Maria Hardt. Data de Julgamento: 26.04.2018. Disponível em: <<https://tj-rs.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/574112197/apelacao-civel-ac-70075879346-rs?ref=juris-tabs>>. Acesso em: 25 out. 2019.

A matéria do jornal americano afirma ainda que os passageiros serão ressarcidos da cobrança abusiva, mas alertou para a possibilidade de verem temporariamente uma tarifa de viagem imprecisa no cartão utilizado para pagar a corrida. O TechTudo entrou em contato com a Uber Brasil, que retornou confirmando o que foi dito à publicação estadunidense. (RODRIGUES, Louise. **Cobranças indevidas no Uber deixa corridas com vezes mais caras.** Techtudo, 18 jul. 2019. Disponível em: <https://www.techtudo.com.br/noticias/2019/07/cobranca-indevida-no-uber-deixa-corridas-100x-mais-caras.ghml>. Acesso em 20 out. 2019).²² (Grifo nosso).

O Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MPRJ) investiga a denúncia de cobrança indevida de R\$ 513 pela plataforma de transporte Uber. Segundo o inquérito, a empresa teria falhado na segurança por aceitar o cadastro do cartão de crédito de um consumidor, já cliente da plataforma, em outros perfis sem comunicá-lo. O consumidor fez a denúncia à promotoria após tentar, sem sucesso, uma solução com a empresa. O analista judiciário Claudio Portugal relata que, após uma viagem a São Paulo, começou a receber cobranças na fatura do cartão de crédito de viagens em períodos que ele não teria usado o aplicativo. Segundo ele, apesar de seu questionamento, a Uber não o informou que seu cartão teria sido cadastrado em outras contas. A informação nesse tipo de alterações é fundamental. A Uber falha em não avisar ao cliente sobre um novo cadastro no mesmo cartão — diz Terra, ressaltando que a informação é a base do Código de Defesa do Consumidor (CDC). Procurada, a Uber informou que ainda não tinha conhecimento do inquérito e afirmou que se um terceiro tem acesso ao número completo do cartão, código de segurança e data de vencimento, ele pode utilizá-lo no aplicativo, a exemplo do que acontece em compras on-line e em outros aplicativos. Em nota, a empresa reforçou que, nos casos em que cliente não reconheça as viagens realizadas, o procedimento é contestar os valores com a instituição financeira da qual é cliente. A Uber afirma que as operadoras de cartões de créditos, como previsto em contrato, se responsabilizam por eventuais fraudes. Salvo quando se é provado que o usuário agiu de má-fé, acrescenta. (AMARAL, Pedro. **Promotoria investiga cobrança de corridas de terceiros a usuário da Uber.** O Globo, 27 jul. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/defesa-do-consumidor/promotoria-investiga-cobranca-de-corridas-de-terceiros-usuario-da-uber-22924361>>. Acesso em 22 out. 2019).²³ (Grifo nosso).

Sendo assim, é correto afirmar que na existência de vícios em qualquer um dos serviços fornecidos pelos aplicativos, a responsabilidade civil e o dever de indenizar deverá recair exclusivamente sobre estes, uma vez que atuam, nestes casos, como típicos fornecedores.

²²RODRIGUES, Louise. **Cobranças indevidas no Uber deixa corridas com vezes mais caras.** Techtudo, 18 jul. 2019. Disponível em: <https://www.techtudo.com.br/noticias/2019/07/cobranca-indevida-no-uber-deixa-corridas-100x-mais-caras.ghml>. Acesso em 20 out. 2019.

²³AMARAL, Pedro. **Promotoria investiga cobrança de corridas de terceiros a usuário da Uber.** O Globo, 27 jul. 2018. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/economia/defesa-do-consumidor/promotoria-investiga-cobranca-de-corridas-de-terceiros-usuario-da-uber-22924361>>. Acesso em 22 out. 2019.

Neste sentido, bem sintetiza o doutrinador Bruno Miragem que:

A responsabilidade civil pelo fato do produto ou do serviço consiste no efeito de imputação ao fornecedor, de sua responsabilização dos danos causados em razão de defeito na concepção ou fornecimento de produto ou serviço, determinando seu dever de indenizar pela violação do dever geral de segurança inerentes a sua atuação no mercado de consumo. No direito brasileiro, o regime de responsabilidade distingue-se em razão do dever jurídico violado pelo fornecedor. A responsabilidade pelo fato do produto ou do serviço decorre da violação de um dever de segurança, ou seja, quando o produto ou serviço não oferece a segurança que o consumidor deveria legitimamente esperar. Já a responsabilidade pelo vício do produto ou do serviço decorre da violação de um dever de adequação, quais sejam, dever dos fornecedores de oferecer produtos ou serviços no mercado de consumo que sirvam aos fins que legitimamente deles se esperam. (MIRAGEM, Bruno. Curso de direito do consumidor. 3ª Ed. – São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 2012). (Grifo nosso).

4.3 Aplicação do CDC

Uma vez que as plataformas de intermediação de transporte individual privado têm como escopo empresarial ofertar diversos serviços em razão do contrato firmado com seus usuários, é de fácil constatação que estes negócios vigorarão sob a égide do Código de Defesa do Consumidor.

Isto se diz por que as plataformas tecnológicas agem, como anteriormente mencionado, como típicas fornecedoras, vez que introduzem no mercado um determinado tipo de serviço a um determinado público, qual seja este, os seus próprios usuários, pessoas estas que nada mais são do que consumidores, na medida em que destinatários finais do serviço contratado junto aos aplicativos.

Neste sentido, é o que prescreve a Lei 8.078/90²⁴, em seus artigos 2º e 3º sobre a definição de consumidor e fornecedor, respectivamente:

Art. 2º Consumidor é toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final.

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

²⁴BRASIL, Lei 8.078 de 11 de setembro de 1990, artigos 2º e 3º, **Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm>. Acesso em 23 out. 2019.

Nesta mesma toada, bem definem os renomados juristas Cláudia Lima Marques e Newton de Lucca o conceito de consumidor e fornecedor:

[...] Consumidor é o não profissional, aquele que retira da cadeia de fornecimento (produção, financiamento e distribuição) o produto e serviço em posição estruturalmente mais fraca, é o agente vulnerável do mercado de consumo, é o destinatário final fático e econômico dos produtos e serviços oferecidos pelos fornecedores na sociedade atual, chamada de consumo ou de massa.” (MARQUES, Cláudia Lima. Contratos no Código de Defesa do Consumidor: O novo regime de relações contratuais. 8ª ed. - São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016).

Entende-se, de maneira geral, que a expressão ‘fornecedor’, no CDC, abrange todos os participantes do ciclo produtivo-distributivo, devendo o sujeito exercer a sua atividade econômica organizada, vale dizer, de forma empresarial e autônoma, isto é, sem estar na dependência de terceiros para exercê-la. Tal não significa, porém, que seja fácil para o legislador formular uma definição precisa de fornecedor. (LUCCA, Newton de. Direito do Consumidor. São Paulo: Quartier Latin, 2003).

Sendo assim, é possível vislumbrar a aplicação do Código de Defesa do Consumidor nestes casos, uma vez que presentes todos os elementos para a formação de um negócio jurídico que a ele se subordina, como os elementos subjetivos: consumidor e fornecedor, e os elementos objetivos: produto ou serviço.

Neste diapasão, prescrevem os juristas Maria Antonieta Zanardo Donato e Bruno Mirage que:

[...] a relação que o direito do consumidor estabelece entre o consumidor e o fornecedor, conferindo ao primeiro um poder e ao segundo um vínculo correspondente, tendo como objeto um produto ou serviço. (DONATO, Maria Antonieta Zanardo. Proteção ao consumidor: conceito e extensão. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1993).

Como já afirmamos, ao lado da definição jurídica dos sujeitos da relação de consumo – consumidor e fornecedor – o CDC também vai determinar qual o objeto desta relação, no caso, o produto ou o serviço. Deste modo, a incidência das normas de proteção do consumidor a um série de atividade é dependente da caracterização das mesmas como produtos ou serviços na exata definição legal. (MIRAGEM, Bruno. Curso de direito do consumidor. 3ª Ed. – São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 2012).

De igual modo, dispõe o renomado doutrinador francês Jean Calais-Auloy que as relações de consumo são: *“todas aquelas relações contratuais ligando o consumidor a um profissional, fornecedor de produtos ou serviços.”* (CALAIS-AULOY, Jean. Droit de la Consommation. Paris: Dalloz, 1986, 3ª Ed., 1992).

E é neste contexto que é de distinta importância esclarecer que nos casos onde houver vícios nos serviços oferecidos, frisa-se, pelos aplicativos de intermediação, não há que se falar em aplicação das cláusulas limitadoras ou excludentes do dever de indenizar, uma vez que quando aplicável o Código de Defesa a uma relação jurídica, o contrato pactuado com seus usuários deverá ser regido em atenção ao princípio básico da equidade/equilíbrio contratual, a fim de proteger os mencionados consumidores de eventual lesão, bem como equipará-los ao fornecedor, uma vez que estamos tratando de um sujeito vulnerável na relação jurídica.

A despeito disto, é o que preceitua a consagrada doutrinadora Cláudia Lima Marques:

Note-se que, concluído o contrato entre o fornecedor e o consumidor, quando o pacto deve surtir seus efeitos, deve ser executado pelas partes, impõe a nova lei o respeito a um novo princípio norteador da ação das partes, que é o princípio da equidade contratual, do equilíbrio de direitos e deveres nos contratos, para alcançar a justiça contratual. Assim o CDC institui normas imperativas, que proíbem a utilização de qualquer cláusula abusiva definida como a eu assegure vantagens unilaterais ou exageradas para o fornecedor de bens e serviços, ou que seja incompatível com a boa-fé e a equidade. (MARQUES, Cláudia Lima. Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime de relações contratuais. 8ª Ed. - São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016).

Acerca da vulnerabilidade dos consumidores, bem preconizam os juristas Rizzatto Nunes e Fabiano Del Masso que:

O inciso I do art. 4º reconhece: o consumidor é vulnerável. Tal reconhecimento é uma primeira medida de realização da isonomia garantida na Constituição Federal. Significa ele que o consumidor é a parte fraca da relação jurídica de consumo. Essa fraqueza, essa fragilidade, é real, concreta, e decorre de dois aspectos: um de ordem técnica e outro de cunho econômico. (NUNES, Rizzatto. Curso de direito do consumidor. 10ª Ed. – São Paulo: Saraiva, 2015).

Vulnerável é aquele que tem parte de sua liberdade restringida por alguém do qual aquele depende (questão de necessidade) ou respeita. É do primeiro significado que estamos cuidando agora, pois o consumidor merece a tutela do Estado justamente em razão da sua condição de vulnerável na relação de consumo, como ocorre com o empregado na relação de trabalho. O reconhecimento da vulnerabilidade tem por efeito garantir direitos por normas de ordem pública para que a relação jurídica com fornecedores se equilibre. Um dos casos mais frequentes ocorre com a inversão do ônus da prova a favor do consumidor. (MASSO, Fabiano Del. Curso de direito do consumidor. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011).

De igual modo já se manifestou o Superior Tribunal de Justiça nos seguintes termos:

Direito do Consumidor. Recurso especial. Conceito de consumidor. Critério subjetivo ou finalista. Mitigação. Pessoa Jurídica. Excepcionalidade. Vulnerabilidade. Constatação na hipótese dos autos. Prática abusiva. Oferta inadequada. Característica, quantidade e composição do produto. Equiparação (art. 29). Decadência. Inexistência. Relação jurídica sob a premissa de tratos sucessivos. Renovação do compromisso. Vício oculto. - **A relação jurídica qualificada por ser "de consumo" não se caracteriza pela presença de pessoa física ou jurídica em seus pólos, mas pela presença de uma parte vulnerável de um lado (consumidor), e de um fornecedor, de outro. - Mesmo nas relações entre pessoas jurídicas, se da análise da hipótese concreta decorrer inegável vulnerabilidade entre a pessoa-jurídica consumidora e a fornecedora, deve-se aplicar o CDC na busca do equilíbrio entre as partes. Ao consagrar o critério finalista para interpretação do conceito de consumidor, a jurisprudência deste STJ também reconhece a necessidade de, em situações específicas, abrandar o rigor do critério subjetivo do conceito de consumidor, para admitir a aplicabilidade do CDC nas relações entre fornecedores e consumidores-empresários em que fique evidenciada a relação de consumo.** - São equiparáveis a consumidor todas as pessoas, determináveis ou não, expostas às práticas comerciais abusivas. - Não se conhece de matéria levantada em sede de embargos de declaração, fora dos limites da lide (inovação recursal). Recurso especial não conhecido. (STJ. RESP nº 476428/SC. Rel. Ministra Nancy Andrighi. Terceira Turma. Julgado em: 19.04.2005).²⁵ (Grifo nosso).

4.4 Cláusula restritiva ou excludente do dever de indenizar e a sua abusividade quando à relação for aplicável o CDC

Ante o exposto, o que podemos concluir é que não há que se falar na aplicação da cláusula limitadora ou excludente do dever de indenizar quando à relação jurídica entre os aplicativos de intermediação e os usuários for aplicável o CDC.

Isto por que, tais cláusulas se revestem de patente abusividade, desproporcionalidade e ilegalidade, devendo ser declaradas nulas de pleno direito, o que não significa, contudo, que o contrato será extinto, apenas que haverá uma integração das demais cláusulas que não se encontram viciadas.

Neste sentido, é o que prescrevem os artigos 24, 25 e 51 e seus parágrafos do CDC²⁶, senão vejamos:

²⁵STJ. RESP nº 476428/SC. Rel. Ministra Nancy Andrighi. Terceira Turma. Julgado em: 19.04.2005. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/103241/recurso-especial-resp-476428-sc-2002-0145624-5>>. Acesso em: 25 out. 2019.

²⁶BRASIL, Lei 8.078 de 11 de setembro de 1990, Artigos 24, 25 e 51, **Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm>. Acesso em 23 out. 2019.

Art. 24. A garantia legal de adequação do produto ou serviço independe de termo expresso, vedada a exoneração contratual do fornecedor.

Art. 25. É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenua a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores.

§ 1º Havendo mais de um responsável pela causação do dano, todos responderão solidariamente pela reparação prevista nesta e nas seções anteriores.

§ 2º Sendo o dano causado por componente ou peça incorporada ao produto ou serviço, são responsáveis solidários seu fabricante, construtor ou importador e o que realizou a incorporação.

Art. 51. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que:

I - impossibilitem, exonem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis;

De igual modo, bem descreve o professor Fabiano Del Masso que:

A impossibilidade de cláusulas restritivas de indenização em toda e qualquer relação de consumo demanda um único e cabal fundamento, as normas de defesa do consumidor são de ordem pública e, reconhecendo-se de antemão a vulnerabilidade do consumidor, não há de reconhecer em hipótese nenhuma a validade de negócio que restrinja de alguma maneira o dever de indenizar. (MASSO, Fabiano Del. Curso de direito do consumidor. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011).

Acerca da abusividade de cláusulas contratuais no CDC, prescreve Bricks que:

Todas as cláusulas abusivas apresentam como características ou pontos em comum justamente o seu fim, que seria melhorar a situação contratual daquele que redige o contrato ou detém posição preponderante, o fornecedor, transferindo riscos a consumidor, e o seu efeito, que é o desequilíbrio do contrato em razão da falta de reciprocidade e unilateralidade dos direitos assegurados ao fornecedor. (BRICKS, Hélène. **Les Clauses abusives**. Paris: LGDJ, 1982).

Conclui-se, portanto, que havendo cláusulas que visam transferir os riscos do serviço aos consumidores ou estipulem limitar ou excluir o dever de indenizar das plataformas de intermediação, estas serão nulas de pleno direito quando aplicável o Código de Defesa do Consumidor à relação jurídica.

Insta salientar, por fim, que os aplicativos de intermediação devem assumir o risco do seu negócio e os danos advindos de sua atividade empresarial, respondendo objetivamente pelos danos causados aos usuários, o que exclui, por si só, a possibilidade da aplicação das cláusulas limitadoras ou excludentes do dever de indenizar confeccionadas pelos aplicativos de intermediação de transporte individual privado.

Neste sentido, é o que preceitua o doutrinador Rizzato Nunes:

Uma das características principais da atividade econômica é o risco”. [...] Dentro dessa estratégia geral dos negócios, como fruto da teoria do risco, um item específico é o que está intimamente ligado à sistemática normativa adotada pelo CDC. (NUNES, Rizzato. Curso de direito do consumidor, 10ª Ed. – São Paulo: Saraiva, 2015).

O CDC estabeleceu a responsabilidade objetiva dos fornecedores (especificando cada qual em seus arts. 12, 13 e 14) pelos danos advindos dos defeitos de seus produtos e serviços. (NUNES, Rizzato. Curso de direito do consumidor, 10ª Ed. – São Paulo: Saraiva, 2015).

Também é este o entendimento da jurisprudência sobre a questão, senão vejamos:

APELAÇÃO CÍVEL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. CONTRATO BANCÁRIO. CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. RESPONSABILIDADE CIVIL OBJETIVA DO FORNECEDOR. COMPROVAÇÃO. AUSÊNCIA DOS SERVIÇOS. COMPROVAÇÃO. AUSÊNCIA. **A responsabilidade dos fornecedores, segundo o CDC (art. 14), é objetiva. Portanto, independentemente da culpa dos fornecedores, eles respondem pelos danos causados aos consumidores, em razão de defeitos nos serviços que prestam – Cabe ao autor a prova do fato constitutivo do seu direito (CPC, art. 373, inciso I).** A ausência dessa prova implica na improcedência do seu pedido. (TJMG. Apelação Cível nº 102871400541590001. Relator: Ramom Tácio. Data de Julgamento: 19/06/2019).²⁷ (Grifo nosso).

²⁷TJMG. Apelação Cível nº 102871400541590001. Relator: Ramom Tácio. Data de Julgamento: 19/06/2019. Disponível em: <<https://tj-mg.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/729341978/apelacao-civel-ac-10287140054159001-mg?ref=serp>>. Acesso em: 25 out. 2019.

5. DEVER DE INDENIZAR DECORRENTE DA RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE INTERMEDIÇÃO À LUZ DO CÓDIGO CIVIL

5.1 A aplicação do Código Civil no negócio jurídico firmado entre os aplicativos de intermediação e seus usuários

Conforme já foi abordado em parágrafos anteriores, os serviços prestados pelos aplicativos de intermediação se dá em relação à aproximação entre usuários e motoristas parceiros, sendo estes últimos responsáveis pelo transporte individual de passageiros.

Isto posto, é fácil compreender que na eventual obrigação de indenizar que decorra da prestação de serviços que não digam respeito à atividade empresarial das plataformas de intermediação, esta obrigação deverá recair exclusivamente sobre quem a deu causa, ainda que tal obrigação ocorra em razão de uma conduta realizada por um de seus motoristas parceiros, pessoas estas que, conforme será demonstrado, não possuem qualquer vínculo trabalhista ou de preposição junto às plataformas de tecnologia, uma vez que entre eles apenas há uma relação cível/comercial.

Neste sentido, já se posicionou a jurisprudência, conforme decisão do Superior Tribunal de Justiça que segue abaixo:

EMENTA: Conflito negativo de competência. Incidente manejado sob a égide do NCPC. Ação de obrigação de fazer c.c. Reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo UBER. Relação de trabalho não caracterizada. Sharing Economy. Natureza cível. Competência do juízo estadual. 1. A competência *ratione materiae*, via de regra, é questão anterior a qualquer juízo sobre outras espécies de competência e, sendo determinada em função da natureza jurídica da pretensão, decorre diretamente do pedido e da causa de pedir deduzidos em juízo. 2. Os fundamentos de fato e de direito da causa não dizem respeito a eventual relação de emprego havida entre as partes, tampouco veiculam a pretensão de recebimento de verbas de natureza trabalhista. A pretensão decorre do contrato firmado com empresa detentora de aplicativo de celular, de cunho eminentemente civil. 3. As ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada (sharing economy), em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos geridos por empresas de tecnologia. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma. 4. Compete a Justiça Comum Estadual julgar ação de obrigação de fazer c.c. reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo pretendendo a reativação de sua conta UBER para que possa voltar a usar o aplicativo e realizar seus serviços. 5. Conflito conhecido para declarar competente a Justiça Estadual.

[...] A relação de emprego exige os pressupostos da pessoalidade, habitualidade, subordinação e onerosidade. Inexistente algum desses pressupostos, o trabalho caracteriza-se como autônomo ou eventual. **A empresa UBER atua no mercado através de um aplicativo de celular responsável por fazer a aproximação entre os motoristas parceiros e seus clientes, os passageiros.** Os motoristas de aplicativo não mantêm relação hierárquica com a empresa UBER porque seus serviços são prestados de forma eventual, sem horários pré-estabelecidos e não recebem salário fixo, o que descaracteriza o vínculo empregatício entre as partes. Afastada a relação de emprego, tem-se que o sistema de transporte privado individual, a partir de provedores de rede de compartilhamento, detém natureza de cunho civil. A atividade desenvolvida pelos motoristas de aplicativos foi reconhecida com a edição da Lei nº 13.640/2018, que alterou a Lei nº 12.587/2012 (Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana), para incluir em seu art. 4º o inciso X: Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se: X – transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. A lei atribuiu à atividade caráter privado, em consonância com o conceito adotado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) para o compartilhamento de bens entre pessoas, por meio de sistema informatizado, chamado de “peer-to-peer platforms” ou “peer platform markets”, ou seja, um mercado entre pares – P2P. (STJ. CONFLITO DE COMPETÊNCIA nº 164.544. Relator: Ministro Moura Ribeiro. DJ: 28/08/2019).²⁸ (Grifo nosso).

Portanto, nos casos onde houver um vício que advenha de uma atividade empresarial distinta às dos aplicativos de intermediação, não haverá a aplicação do Código de Defesa do Consumidor ao convencionado entre as plataformas e seus usuários, mas sim as disposições legais previstas no Código Civil, fato este que viabilizará a manutenção das cláusulas contratuais limitadoras ou excludentes do dever de indenizar, conforme se verá à frente.

5.2 Relação entre os motoristas parceiros e os aplicativos de tecnologia

A natureza da relação entre os motoristas parceiros e os aplicativos de intermediação de transporte individual privado, como antecipado anteriormente, é civil/comercial, haja vista que tais plataformas não são empresas de transporte, e os motoristas parceiros, seus prepostos ou empregados.

Isto se diz por que os motoristas têm total independência e autonomia, trabalham quando querem e são seus próprios chefes. Basta que tenham um veículo e uma CNH válida

²⁸STJ. CONFLITO DE COMPETÊNCIA nº 164.544. Relator: Ministro Moura Ribeiro. DJ: 28/08/2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/259898732/stj-03-09-2019-pg-6602?ref=serp>>. Acesso em: 25 out. 2019.

para que possam exercer atividade profissional por meio das diversas aplicações existentes no mercado.

Fica claro, portanto, que não há relação de subordinação entre os aplicativos e seus colaboradores, uma vez que eles podem desempenhar as suas atividades com a frequência julgada adequada ou de acordo com suas necessidades, podendo, inclusive, realizar o cadastro nos mais variados aplicativos.

Portanto, é fácil notar que tais motoristas parceiros apenas optam por contratar os serviços disponibilizados pelos aplicativos para angariar clientes e fomentar sua atividade profissional, pagando as plataformas para tanto, e não buscam fazer parte do quadro de funcionários destes aplicativos.

Neste sentido, é o que dispõe a recente decisão do Superior Tribunal de Justiça, senão vejamos:

EMENTA: Conflito negativo de competência. Incidente manejado sob a égide do NCPC. Ação de obrigação de fazer c.c. Reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo UBER. Relação de trabalho não caracterizada. Sharing Economy. Natureza cível. Competência do juízo estadual. 1. A competência *ratione materiae*, via de regra, é questão anterior a qualquer juízo sobre outras espécies de competência e, sendo determinada em função da natureza jurídica da pretensão, decorre diretamente do pedido e da causa de pedir deduzidos em juízo. **2. Os fundamentos de fato e de direito da causa não dizem respeito a eventual relação de emprego havida entre as partes, tampouco veiculam a pretensão de recebimento de verbas de natureza trabalhista. A pretensão decorre do contrato firmado com empresa detentora de aplicativo de celular, de cunho eminentemente civil.** 3. As ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada (*sharing economy*), em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos geridos por empresas de tecnologia. **Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma.** 4. Compete a Justiça Comum Estadual julgar ação de obrigação de fazer c.c. reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo pretendendo a reativação de sua conta UBER para que possa voltar a usar o aplicativo e realizar seus serviços. 5. Conflito conhecido para declarar competente a Justiça Estadual.” [...] **“A relação de emprego exige os pressupostos da pessoalidade, habitualidade, subordinação e onerosidade. Inexistente algum desses pressupostos, o trabalho caracteriza-se como autônomo ou eventual.** A empresa UBER atua no mercado através de um aplicativo de celular responsável por fazer a aproximação entre os motoristas parceiros e seus clientes, os passageiros. **Os motoristas de aplicativo não mantêm relação hierárquica com a empresa UBER porque seus serviços são prestados de forma eventual, sem horários pré-estabelecidos e não recebem salário fixo, o que descaracteriza o vínculo empregatício entre as partes.**

Afastada a relação de emprego, tem-se que o sistema de transporte privado individual, a partir de provedores de rede de compartilhamento, detém natureza de cunho civil. A atividade desenvolvida pelos motoristas de aplicativos foi reconhecida com a edição da Lei nº 13.640/2018, que alterou a Lei nº 12.587/2012 (Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana), para incluir em seu art. 4º o inciso X: Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se: X – transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. A lei atribuiu à atividade caráter privado, em consonância com o conceito adotado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) para o compartilhamento de bens entre pessoas, por meio de sistema informatizado, chamado de “peer-to-peer platforms” ou “peer platform markets”, ou seja, um mercado entre pares – P2P. (STJ. CONFLITO DE COMPETÊNCIA nº 164.544. Relator: Ministro Moura Ribeiro. DJ: 28/08/2019). 29 (Grifo nosso).

Os mais variados tribunais brasileiros também já se manifestaram acerca do vínculo dos aplicativos de intermediação para com os motoristas parceiros cadastrados em suas plataformas. Vejamos:

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. INTERMEDIÇÃO DIGITAL PARA TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR MEIO DE APLICATIVO UBER. RELAÇÃO DE CONSUMO ENTRE MOTORISTA PARCEIRO – INEXISTÊNCIA. Ao revés do deduzido pelo autor/recorrente, o pacto existente entre as partes tem como escopo a intermediação digital para transporte de passageiros, ou seja, o motorista utiliza-se da plataforma da ré/ recorrida com o fito de obter clientes em sua atividade autônoma. Assim sendo, não se insere no conceito de destinatário final, constante do artigo 2º do Código de Defesa do Consumidor. (TJSP. Apelação Cível nº 1005747-51.2018.8.26.001. 31ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Juíza Relatora: Flávia Poyares Miranda. Julgado em: 05.04.2019).30 (Grifo nosso).

AGRAVO DE INSTRUMENTO. APLICATIVO DE TRANSPORTE. UBER. DESCRENCIAMENTO DE MOTORISTA PARCEIRO. PEDIDO DE REATIVAÇÃO DE CONTA. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. REDISTRIBUIÇÃO DO ÔNUS DA PRVA. INVERSÃO COM BASE NO ART. 6º, VII DA LEI CONSUMERISTA.

²⁹STJ. CONFLITO DE COMPETÊNCIA nº 164.544. Relator: Ministro Moura Ribeiro. DJ: 28/08/2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/259898732/stj-03-09-2019-pg-6602?ref=serp>>. Acesso em: 25 out. 2019.

³⁰TJSP. Apelação Cível nº 1005747-51.2018.8.26.001. 31ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Juíza Relatora: Flávia Poyares Miranda. Julgado em: 05.04.2019. Disponível em: <<https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/695158206/apelacao-civel-ac-10057475120188260011-sp-1005747-5120188260011?ref=serp>>. Acesso em: 24 out. 2019.

INAPLICABILIDADE DAS DISPOSIÇÕES DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. REFORMA DA DECISÃO. O Código de Defesa do Consumidor não se aplica à relação jurídica mantida entre a UBER e motorista cadastrado e que utiliza o aplicativo para desenvolvimento de sua atividade econômica. Como o aplicativo é contratado pelo motorista parceiro a fim de incrementar sua atividade econômica, realizando a intermediação com o passageiro, o agravado não se adequa ao conceito de consumidor, definido pelo artigo 2º do CDC, em relação ao aplicativo. **Por não se tratar de consumo, a relação contratual mantida entre as partes se submete ao regime jurídico comum tratado no Código Civil. Afastada a incidência da relação consumerista, a controvérsia deve ser solucionada pelo meio da distribuição do ônus probatório preconizada pela lei processual no seu artigo 373, incisos I e II. Conhecimento e não provimento do recurso.** (TJRJ. Agravo de Instrumento nº 0023058-66.2019.8.19.0000. 22ª Câmara Cível de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Relator: Rogério de Oliveira Souza. Julgamento: 16.07.2019).³¹ (Grifo nosso).

Desta feita, pode-se concluir que as plataformas de intermediação de transporte individual privado apenas realizam a aproximação entre os seus usuários e motoristas parceiros, colaboradores estes que não são seus prepostos ou empregados, conforme entendimento firmado pela jurisprudência, mas apenas utilizam os aplicativos como forma de angariar passageiros.

5.3 Responsabilidade civil dos motoristas parceiros pela má-prestação dos serviços de transporte individual privado

Neste contexto, insta salientar que, ao contrário do que se viu nas relações entre as plataformas e os seus usuários, aqui iremos tratar de vícios decorrentes dos serviços prestados pelos próprios motoristas parceiros.

Dentre os vícios mais comuns apresentados nos serviços oferecidos pelos motoristas parceiros, temos a não devolução de objetos esquecidos no interior de seus automóveis, ofensas e agressões aos usuários, assédios morais e físicos, cancelamentos indevidos de viagens, acidentes de trânsito, dentre outros problemas que eventualmente possam ocorrer antes, durante ou após uma viagem.

Tais complicações podem ser vistas dos casos levados ao conhecimento da grande mídia. Vejamos:

³¹TJRJ. Agravo de Instrumento nº 0023058-66.2019.8.19.0000. 22ª Câmara Cível de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Relator: Rogério de Oliveira Souza. Julgamento: 16.07.2019. Disponível em: <<https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/736871477/agravo-de-instrumento-ai-230586620198190000?ref=serp>>. Acesso em: 24 out. 2019.

Evandro chega de um voo internacional e chama um Uber para levá-lo para casa. Iniciada a corrida, o motorista atende a uma ligação e pergunta se tudo bem pegar um parente que precisa resolver um problema no caminho. O "familiar" entra no carro e, armado, anuncia um sequestro-relâmpago. No caso de Evandro Luiz Feres, 50, foram horas de terror no Uber. Os criminosos o forçaram a fornecer a senha da conta e sacaram todo o limite (R\$ 1.300), além de ficar com todos os pertences que ele trazia na mala, como câmera, tablet, notebook e celulares. Rodaram com ele por aproximadamente cinco horas. 'Diziam que iam me matar, queriam que eu ligasse para a minha família', diz Feres.³² (AMÂNCIO, Thiago; CASTRO, Daniel; GOMES, Paulo. **Passageiros da Uber relatam de roubo a assédio por motoristas de aplicativo.** Folha Uol, 14 mai. 2017. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/05/1883807-passageiros-da-uber-relatam-de-roubo-a-assedio-por-motoristas-de-aplicativo.shtml>>. Acesso em: 12 out. 2019). (Grifo nosso).

Celulares, chaves, carteiras, bolsas e documentos. Estes são os objetos mais esquecidos pelos brasileiros nos veículos vinculados à Uber. Se você é daqueles que já precisou refazer os últimos passos e voltar aos lugares em que esteve para achar algum desses objetos perdidos --quem nunca?-- saiba que nos sistemas de carros compartilhados é mais fácil acionar os achados e perdidos. [...] **O mesmo problema aconteceu em dezembro passado com Amanda Pereira Siqueira, 21. Só que o transtorno foi um pouco maior. A historiadora estava num bar com o namorado e ele solicitou uma viagem pelo aplicativo. Ela só foi perceber que havia esquecido o celular depois que chegou em casa.** No dia seguinte, seu namorado telefonou para o celular de Amanda. Por sorte, o motorista atendeu e passou o seu número pessoal. Mas, durante o dia, deixou de responder às mensagens e só atendia as ligações do casal depois de muita insistência. **"Ele disse que devolveria o celular até as 21h, mas não apareceu. Ligamos para ele de novo no domingo e nos próximos dias. Oferecemos até mesmo pagar uma corrida , e ele sempre dava cano",** contou Amanda. Depois que o casal ameaçou fazer um boletim de ocorrência na delegacia, um novo encontro foi marcado.³³ (CRUZ, Bruna Souza. UOL . **Esqueceu algum objeto no Uber? Veja o que fazer para recuperá-lo,** 24 abr. 2017. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2017/04/24/esqueceu-um-objeto-no-uber-veja-o-que-fazer-para-recupera-lo.htm>>. Acesso em: 24 out. 2019). (Grifo nosso).

Tais vícios também podem ser observados dos casos levados ao conhecimento do Poder Judiciário. Vejamos:

³²AMÂNCIO, Thiago; CASTRO, Daniel; GOMES, Paulo. **Passageiros da Uber relatam de roubo a assédio por motoristas de aplicativo.** Folha Uol, 14 mai. 2017. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/05/1883807-passageiros-da-uber-relatam-de-roubo-a-assedio-por-motoristas-de-aplicativo.shtml>>. Acesso em: 12 out. 2019.

³³CRUZ, Bruna Souza. UOL . **Esqueceu algum objeto no Uber? Veja o que fazer para recuperá-lo,** 24 abr. 2017. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2017/04/24/esqueceu-um-objeto-no-uber-veja-o-que-fazer-para-recupera-lo.htm>>. Acesso em: 24 out. 2019.

Alega o autor ter tido seu veículo envolvido em acidente de carro, provocado por transporte de UBER. Sentença de procedência parcial que merece reforma. Improcedência em relação à UBER. Ausência de responsabilidade no acidente de trânsito alegadamente provocado por um de seus “motoristas parceiros”. **Inexistência de relação de trabalho ou de preposição. Isto posto, conheço do recurso e lhe DOU PROVIMENTO para reformar parcialmente a sentença julgando IMPROCEDENTE o pedido em relação à UBER. Mantida no mais a sentença.** Sem ônus de sucumbência. (TJRJ. Recurso nº 0056399-51.2017.8.19.0001. 1ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do Estado do Rio de Janeiro. Juíza Relatora: Velada Suzete Saldanha Carvalho. Julgado em: 17/12/2018).³⁴ (Grifo nosso).

Sendo assim, é correto afirmar que na existência de vícios nos serviços prestados pelos motoristas parceiros, a responsabilidade civil e o dever de indenizar deverá recair exclusivamente sobre estes colaboradores, uma vez que atuam, nestes casos, como típicos fornecedores, não havendo que se falar em responsabilidade de terceiros, que no caso, são os aplicativos de intermediação, pois a sua atividade empresarial é diversa às de seus colaboradores, pessoas estas que atuam de forma autônoma e não possuem qualquer vínculo de representação ou empregatício com as plataformas.

Neste diapasão, é também o que está sendo decidido pelos tribunais, senão vejamos:

Alega a parte autora por volta das 00:40 do dia 14/05/17, a moto de sua propriedade, que estava estacionada na calçada em frente à sua residência, foi atingida por um veículo a serviço da empresa ré. Requer ressarcimento material. A parte ré apresentou a Contestação de fls. 48/68 argumentando que há ilegitimidade passiva, pois não funciona como transportadora e os serviços são prestados por terceiros. No mérito, sustenta que inexistente responsabilidade pelos fatos narrados, inexistindo danos morais e materiais a serem indenizados. AIJ realizada à fl. 85 A Sentença julgou a demanda no seguinte sentido (fls. 87): "Ante o exposto, julgo PROCEDENTE EM PARTE o pedido para condenar a parte ré a pagar à parte autora o valor de R\$938,52, corrigido monetariamente, segundo os índices oficiais da CGJ, e acrescido de juros legais moratórios de 1% ao mês, a partir do evento danoso (STJ/43 c/c STJ/54). Declaro extinto o processo, com resolução de mérito (art. 487, I, CPC-15). Sem custas nem honorários advocatícios, nos termos do art. 55 da Lei n. 9.099/95.." A r. sentença foi homologada pela MMA. Dra. Juíza Keyla Blank De Cnop A ré interpôs o Recurso Inominado de fls. 94/103 ressaltando que há

³⁴TJRJ. Recurso nº 0056399-51.2017.8.19.0001. 1ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do Estado do Rio de Janeiro. Juíza Relatora: Velada Suzete Saldanha Carvalho. Julgado em: 17/12/2018. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/177345601/processo-n-0056399-5120178190001-do-tjrj>>. Acesso em: 25 out. 2019.

ilegitimidade passiva e que os motoristas são terceirizados. É o relatório. Presentes os requisitos de admissibilidade recursal, admito e conheço do recurso interposto pelo réu. Verifica-se que a empresa Uber por ser nova no mercado, não possui regulamentação própria, gerando assim dúvidas sobre de quem seria a responsabilidade da reparação dos danos causados. **Ocorre que, analisando a situação descrita nos autos é forçoso reconhecer a ilegitimidade passiva da parte ré. Isto porque a responsabilidade solidária ocorre por força de lei ou contrato entre as partes. A finalidade do aplicativo desenvolvido e utilizado pela recorrente é conectar quem necessita da condução com quem fornece o transporte. Não se trata de serviço de transporte mas tão somente de intermediação.** Portanto, entendo que a sentença merece ser reformada. Isto posto, VOTO no sentido de conhecer do recurso interposto pela ré e dar-lhe provimento para o fim de reconhecer a ilegitimidade passiva e extinguir o processo sem julgamento do mérito, nos termos do art. 487, II do CPC. Sem ônus sucumbenciais porque não verificada a hipótese prevista no artigo 55 caput da Lei 9099/95. (TJRJ. Recurso Inominado nº 0037899-10.2017.8.19.0203. 4ª Turma Recursal dos Juizados Cíveis e Criminais. Relatora: Flávia de Azevedo Faria Rezende Chagas, julgado em: 11.09.201).³⁵ (Grifo nosso).

No caso não se aplica o art. 34 do CDC “o fornecedor do produto ou serviço é solidariamente responsável pelos atos de seus prepostos ou representantes autônomos”, pois embora ambos lucrem com o transporte, a finalidade da Uber é sua intermediação e o do motorista o transporte propriamente dito. O motorista do Uber para ser “parceiro” da empresa precisa preencher vários requisitos, tanto em relação a si, quanto em relação ao veículo que será utilizado para prestar o serviço, sob pena de ser descredenciado, logo, resta clara a obrigação do motorista cumprir as exigências para com a empresa, para que possa prestar o serviço de transporte na categoria que pretende se classificar e que será apresentado para o consumidor. Logo, se o motorista não corresponder ao padrão, há falha da Uber no cadastro do mesmo. **Se o aplicativo cobrar valor diverso do proposto, há falha da Uber. Porém, se o motorista se envolver num acidente, não pode a Uber, a princípio, ser responsável pela reparação dos danos dele decorrentes. Aqui, o problema foi de estouro de um pneu, motivo pelo qual entendo que o problema é do transporte em si e não especificamente da intermediação ou do aplicativo, ainda que ao chamar outros motoristas estes estivessem chegando pela via local e não pela via expressa já que nesse local, a princípio, não se faz coleta de passageiros em tal local. Assim, o responsável pelas indenizações é o motorista do veículo.** Ante o exposto, julgo improcedente a ação, julgando extinto o processo com julgamento do mérito nos termos do artigo 487, I do Código de Processo Civil. Não há condenação em custas e honorários advocatícios nesta fase processual; condeno a parte autora a pagar os honorários do(a) Sr(a). Conciliador(a), estes fixados em R\$ 50,00 nos termos do art. 55 da Lei nº 9.099/95 e da Resolução 809/2019.” (TJSP. Sentença nº 0014530-45.2019.8.26.0001. 1ª Vara do Juizado Especial Cível da Comarca

³⁵TJRJ. Recurso Inominado nº 0037899-10.2017.8.19.0203. 4ª Turma Recursal dos Juizados Cíveis e Criminais. Relatora: Flávia de Azevedo Faria Rezende Chagas, julgado em: 11.09.2018. Disponível em: <<http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=00046585DCE8A6DAC9CBA3E9AA6A73594EE2C5085F485912&USER=>>>. Acesso em: 23 out. 2019.

do São Paulo, Juiz: Rubens Hideo Arai. Julgado em 21.10.2019).³⁶ (Grifo nosso).

Agravo de instrumento contra decisão proferida em ação de indenização por danos morais e estéticos decorrentes de acidente de veículo, que reconheceu a ilegitimidade passiva e julgou extinto o processo, sem julgamento do mérito, com relação à corré Uber, nos termos do artigo 485, inciso VI, do CPC. O autor pede a reforma da decisão. Diz que o motorista do veículo, causador do acidente, informou que estava transportando passageira e executando serviço em nome da corré Uber. Defende a responsabilidade solidária da corré Uber, que auferia lucros através dos motoristas cadastrados e por cada corrida realizada, podendo se enquadrar no disposto nos artigos 932 e 933 do Código Civil e no artigo 34 do CDC. Intimado a regularizar o preparo, o agravante cumpriu a providência, fls. 79/88. É o relatório. Não citada a parte contrária, o recurso comporta julgamento de plano a fim de evitar suspensão desnecessária do processo. O autor relata na inicial foi atropelado em via pública pelo corréu Sérgio, que, por ocasião do acidente, realizava o transporte de passageiro valendo-se da plataforma Uber. Pediu a condenação solidária do condutor e proprietário do veículo e da empresa Uber, ao pagamento de indenização pelos danos morais e estéticos sofridos. O M. Juiz reconheceu a ilegitimidade passiva da corré Uber, por entender que ela apenas disponibiliza plataforma digital para o uso de aplicativo; não há nexo de causalidade entre atropelamento e a conduta da corré e inexistência de relação de emprego entre o corréu Sérgio e a empresa UBER. **Em que pesem as alegações do agravante, ainda que comprovada a vinculação do condutor do veículo, causador do acidente, como motorista parceiro da empresa administra a plataforma Uber, esta não é responsável pelos danos causados ao autor. Isto porque a corré Uber não é proprietária do veículo envolvido no acidente e não há relação de emprego entre ela e o motorista cadastrado na referida plataforma tecnológica, de modo que não se aplica ao caso a responsabilidade civil por ato de terceiro, prevista no art. 932 e 933 do Código Civil. [...] Desse modo, o autor não pode ser considerado usuário do serviço de transporte e o acidente noticiado não guarda relação com a utilização do serviço de intermediação prestado pela corré, o que afasta a aplicação do Código de Defesa do Consumidor.** (TJSP. Agravo de Instrumento nº 2146719-53.2019.8.26.0000. 33ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Juiz Relator: Eros Piceli, Julgado em 27.08.2019).³⁷ (Grifo nosso).

Não obstante, é importante aclarar que, por se tratar de uma questão jurídica recente e apenas há pouco tempo passou a ser abordada em grande escala, existem decisões em

³⁶TJSP. Sentença nº 0014530-45.2019.8.26.0001. 1ª Vara do Juizado Especial Cível da Comarca do São Paulo, Juiz: Rubens Hideo Arai. Julgado em 21.10.2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/233334559/processo-n-0014530-4520198260001-do-tjsp>>. Acesso em 23.10.2019.

³⁷TJSP. Agravo de Instrumento nº 2146719-53.2019.8.26.0000. 33ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Juiz Relator: Eros Piceli, Julgado em 27.08.2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/231907222/processo-n-2146719-5320198260000-do-tjsp?ref=serp-featured>>. Acesso em 23 out. 2019.

sentido diverso ao explicitado e defendido no presente Trabalho de Conclusão de Curso, conforme se verifica abaixo:

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. Ação de indenização por danos materiais e morais. Ação ajuizada contra empresa de transporte individual privado de passageiros por meio de aplicativo (Uber). Sentença de improcedência. Irresignação da parte autora. Cabimento em parte. Parte autora que, após realizar viagem com motorista do aplicativo da parte ré, esqueceu sua câmera fotográfica no banco traseiro do veículo, não tendo sido devolvida pelo motorista. Relação de consumo. Responsabilidade objetiva da empresa ré. Transportador responde pelos danos causados a passageiros e suas bagagens. Empresa que intermedia motoristas e consumidores, atuando na cadeia de consumo do contrato de transporte e comprometendo-se a sua fiel execução. Incidência do art. 734 do CC. Conversas travadas com a empresa ré por meio do aplicativo que demonstram a tentativa da parte autora de reaver seu objeto e o descaso da parte ré, que pretendia eximir-se da responsabilidade alegando não conseguir contatar o motorista. Dano material caracterizado. Alegado dano moral inexistente na espécie. Fatos narrados que não configuram dano à personalidade da parte autora, constituindo mero aborrecimento intrínseco à vida moderna. Ação julgada parcialmente procedente. Sucumbência recíproca caracterizada. Custas repartidas e verba honorária advocatícia devida ao Patrono de cada uma das partes fixada em R\$1.000,00, com fulcro no art. 85, §§2º, 8º, do CPC. Honorários advocatícios devidos ao Patrono da parte autora apelante majorados para R\$1.500,00, nos termos do art.85, §11, CPC. Recurso provido em parte. (TJSP. Apelação Cível nº 1020306-65.2017.8.26.0005. 24ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Juiz Relator: Walter Barone. Julgado em: 29.05.2019).³⁸

RECURSOS INOMINADOS. RELAÇÃO DE CONSUMO. APLICATIVO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE URBANO. PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE PASSIVA REJEITADA. CONTRATO PARA DESLOCAR-SE ATÉ O AEROPORTO. PREVISÃO DE TRAJETO EM CERCA DE 25 MINUTOS. ERRO DE TRAJETO. DEMORA DE 60 MINUTOS PARA CHEGADA AO DESTINO. PERDA DO VOO PELO CONSUMIDOR. FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO. DANO MORAL CONFIGURADO. EMBARQUE NO DIA SEGUINTE. TRANSTORNOS SUPERIORES AO MERO ABORRECIMENTO ? INCLUSÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANO MORAL ? SENTENÇA PARCIALMENTE REFORMADA. RECURSO DA PARTE PROMOVENTE PARCIALMENTE PROVIDO E RECURSO DA PARTE PROMOVIDA DESPROVIDO. Nos termos do artigo 17 do Código de Processo Civil para postular ou ser demandado é necessário que haja legitimidade. A legitimidade decorre da titularidade da relação jurídica de direito material objeto da demanda, de modo que legitimado ativo é aquele que atribui a si o direito que pleiteia e legitimado passivo é aquele a quem o autor atribui o dever de satisfazer a pretensão. O fornecedor de produtos e

³⁸TJSP. Apelação Cível nº 1020306-65.2017.8.26.0005. 24ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Juiz Relator: Walter Barone. Julgado em: 29.05.2019. Disponível em: <<https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/714958163/apelacao-civel-ac-10203066520178260005-sp-1020306-6520178260005/inteiro-teor-714958795?ref=serp>>. Acesso em 28 out. 2019.

serviços responde de forma objetiva e solidária por falha na prestação do serviço, nos termos do artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor. Sendo a parte promovida fornecedora, nos termos do artigo 3º do Código de Defesa do Consumidor, na medida em que representa o aplicativo colocado no mercado para transporte de passageiros, de rigor o reconhecimento da legitimidade passiva para responder aos termos da presente ação. Em sendo fato incontroverso que o motorista que representa o aplicativo errou o trajeto e que tal erro fora substancial para a perda do embarque do consumidor para o voo contratado, de rigor o reconhecimento de falha na prestação do serviço, o que enseja dano material, já reconhecido, e indenização por dano moral. Dano moral é dor, sofrimento, angústia ou sensação dolorosa que, devido ao seu grau, impende ser indenizada e, no caso, a perda do voo e o fato de somente conseguir nova passagem para o dia seguinte são fatos que ultrapassam o mero aborrecimento da vida civil, sendo imperiosa a reforma da sentença para incluir a indenização por dano moral. Reforma da sentença a fim de reconhecer o direito da parte recorrente à indenização por dano moral, fixando-a segundo os critérios de proporcionalidade e razoabilidade. Sentença parcialmente reformada. Recurso da parte promovente parcialmente provido e recurso da parte promovida desprovido. (TJMT. Recurso Inominado nº 0015614-29.2018.811.0003. Turma Recursal do Juizado Especial Cível do Estado do Mato Grosso do Sul. Juíza Relatora: Lúcia Peruffo. Julgado em: 04.06.2019).³⁹

EMENTA. JUIZADOS ESPECIAIS CÍVEIS. DIREITO DO CONSUMIDOR. APLICATIVO DE TRANSPORTE. PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE PASSIVA UBER. PRELIMINAR REJEITADA. OFENSAS PROFERIDAS POR MOTORISTA PARCEIRO. DANOS MORAIS CONFIGURADOS. QUANTUM INDENIZATÓRIO. MINORAÇÃO. NÃO CABIMENTO. RECURSO CONHECIDO E NÃO PROVIDO. 1. Trata-se de recurso inominado movido pela empresa ré contra sentença que a condenou a pagar o valor de R\$ 5.000,00, a título de indenização por danos morais. Em suas razões recursais, arguiu preliminar de ilegitimidade passiva uma vez que não emprega motoristas parceiros. No mérito, afirma que não apenas não há nexo causal apto a ligar tal ato ao dano narrado na inicial. Pugna pela reforma da sentença afastando-se a condenação por danos morais. Subsidiariamente, requer a diminuição do quantum indenizatório. Não houve apresentação de contrarrazões. 3. Preliminar de ilegitimidade passiva. Sem razão o recorrente. A Uber funciona como aplicativo de telefonia móvel, através do qual os passageiros acionam motoristas parceiros com o intuito de deslocar-se com mais comodidade e segurança. Os motoristas que utilizam o aplicativo não mantêm relação hierárquica nem obrigacional com a Uber. Contudo, a função da UBER é, por meio do aplicativo para telefones móveis, conectar prestadores de serviços aos usuários que desejam se deslocar em determinada região. Conforme o Código de Defesa do Consumidor: Todos que participam da cadeia de consumo, auferindo vantagem econômica ou de qualquer outra natureza, por intermediarem transações entre o consumidor e terceiros devem responder solidariamente aos prejuízos causados. (Art. 3º, §2º; art. 7º, par. Único e art. 25, § 1º, do CDC). Assim, não há que se alar em ilegitimidade passiva, vez que verificada falha na prestação de serviço por parte do parceiro acionado pelo autor, através do aplicativo

³⁹TJMT. Recurso Inominado nº 0015614-29.2018.811.0003. Turma Recursal do Juizado Especial Cível do Estado do Mato Grosso do Sul. Juíza Relatora: Lúcia Peruffo. Julgado em: 04.06.2019. Disponível em: <<https://www.pontonacurva.com.br/download.php?id=7108>>. Acesso em 29 out. 2019.

disponibilizado pela empresa com finalidade lucrativa. Preliminar de ilegitimidade passiva rejeitada. . Do dano moral. Após acionar veículo através d aplicativo Uber, o motorista parceiro informou ao consumidor que não possuía combustível suficiente para completar a corrida, solicitando então que o autor cancelasse a corrida, o que recusado, em virtude de possível repasse de cobrança. O motorista, então, através de mensagens, começou o autor, fazendo considerações cerca de sua capacidade intelectual e nível social, atingindo, inclusiva, a esposa do filho do ocorrido, os quais também aguardavam transporte (vc eh muito burro mesmo”; lidar com gente burra é fogo”; Pobre burro é a pior desgraça do mundo, o Brasil é um lixo por causa de pessoas como você”; “agora se fode ai esperando”; Vou cancelar porra nenhuma”; e vc pr ser burro não cancelou”; “agora se fode aí amigo”; se usasse camisinha ela não estaria gestante”; “Vai botar mais um animal burro igual vc no mundo e ec). Presente, portanto, a ofensa aos direitos da personalidade do autor, a qual é indenizável através de condenação extrapatrimonial. Fixação do dano. A fixação do valor a título de dano moral deve levar em conta critérios doutrinários e jurisprudenciais, tais como a extensão do dano e o efeito pedagógico/inibitório para o ofensor e a vedação ao enriquecimento sem causa do ofendido ou empobrecimento do ofensor. Ainda, a indenização deve ser proporcional à lesão à honra, moral ou dignidade do ofendido, às circunstancias que envolvem o fato, às condições pessoais e econômicas dos envolvidos, e a gravidade objetiva do dano moral. 6. Entendo que o valor de R\$ 5.000,00, portanto, é adequado às circunstâncias do caso concreto, uma vez que repara o dano experimentado, sem, contudo, acarretar ao autor enriquecimento sem causa. 7. RECURSO CONHECIDO, PRELIMINAR REJEITADA E, NO MÉRITO, NÃ PROVIDO. Sentença mantida por seus próprios fundamentos. (TJDF. Recurso Inominado nº 0705445-38.2018.8.07.0007. 2ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do Distrito Federal. Juiz Relator: Arnaldo Corrêa Silva. Julgado em: 15.08.2018).⁴⁰

5.4 Aplicação dos termos do Código Civil aos aplicativos de tecnologia quando da má-prestação do serviço de transporte

Uma vez que os serviços de transporte não são prestados pelas plataformas de intermediação, mas sim por parceiros independentes, também chamados de motoristas parceiros, é evidente que nestes casos não estamos mais falando da aplicação do CDC ao contrato firmado entre as aplicações e seus usuários.

Isto por que, aqui, não há um serviço prestado pelos aplicativos, mas sim por seus colaboradores, razão pela qual qualquer vício decorrente da prestação destes serviços deverá ser imputado exclusivamente aos motoristas parceiros, e não às plataformas de intermediação. Vejamos o entendimento da jurisprudência acerca do tema:

⁴⁰TJDF. Recurso Inominado nº 0705445-38.2018.8.07.0007. 2ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do Distrito Federal. Juiz Relator: Arnaldo Corrêa Silva. Julgado em: 15.08.2018. Disponível em: <<https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/616159715/7054453820188070007-df-0705445-3820188070007?ref=serp>>. Acesso em: 28 out. 2019.

EXTINÇÃO DO PROCESSO. ARTIGO 485, VI do CPC – ILEGITIMIDADE PASSIVA – ACIDENTE DE VEÍCULO TERRESTRE. **Alega a parte autora que seu veículo, que se encontrava estacionado na rua e foi abalroado por outro veículo conduzido por motorista da ré UBER no dia 02/12/2017, o qual se evadiu do local.** Aduz que o passageiro do UBER era amigo de seu irmão e que testemunhou todo o ocorrido e que não conseguiu localizar o motorista do UBER razão pela qual lavrou o boletim de ocorrência de fls. 26/27. Requer ressarcimento material no importe de R\$ 755,40 e compensação por dano moral. [...] **Merece acolhimento a preliminar suscitada pela Ré de ilegitimidade passiva da UBER nos termos de recente jurisprudência específica da 4ª Turma Recursal em voto de Relatoria da I. Magistrada Flavia Rezende Chagas** [...] **Ocorre que, analisando a situação descrita nos autos é forçoso reconhecer a ilegitimidade passiva da parte ré. Isto porque a responsabilidade solidária ocorre por força de lei ou contrato entre as partes. A finalidade do aplicativo desenvolvido e utilizado pela recorrente é conectar quem necessita da condução com quem fornece o transporte. Não se trata de serviço de transporte mas tão somente de intermediação. Portanto, entendo que a sentença merece ser reformada. Isto posto, VOTO no sentido de conhecer do recurso interposto pela ré e dar-lhe provimento para o fim de reconhecer a ilegitimidade passiva e extinguir o processo sem julgamento do mérito, nos termos do art. 487, II do CPC.** Sem ônus sucumbenciais porque não verificada a hipótese prevista no artigo 55 caput da Lei 9099/95. Rio de Janeiro, 11 de Setembro de 2018. (TJRJ. Recurso Inominado nº 0015847-65.2018.8.19.0209. 1ª Turma Recursal dos Juizados Cíveis e Criminais. Juiz Rel. Flavio Citro Vieira de Mello. julgado em: 14/02/2019).⁴¹ (Grifo nosso).

Nesta senda, resta evidente que a aplicação correta aos casos onde haja um dano realizado por motoristas parceiros seria a do artigo 927⁴² do Código Civil, conforme abaixo.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Ou seja, se um motorista parceiro não agiu de maneira esperada pelo usuário ou terceiros, tal fato não pode ser motivo para que a plataforma de intermediação os indenize, na medida em que não podem se responsabilizar por atos de terceiros que com eles não estão vinculados, bem com por atividade empresarial que não tenha sido realizada por si ou seja diversa do seu escopo comercial.

⁴¹TJRJ. Recurso Inominado nº 0015847-65.2018.8.19.0209. 1ª Turma Recursal dos Juizados Cíveis e Criminais. Juiz Rel. Flavio Citro Vieira de Mello. julgado em: 14/02/2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/216961923/processo-n-0015847-6520188190209-do-tjrj?ref=serp-featured>>. Acesso em 28 out. 2019.

⁴²BRASIL, Lei 10.406 de 10 janeiro de 2002, Art. 927, **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 28 out. 2019.

Cumpra reiterar, por fim, que os serviços prestados pelos motoristas parceiros não se dão às plataformas, mas sim aos usuários que contratam as viagens por meio do aplicativo. Em verdade, são os motoristas parceiros quem contratam os aplicativos para se utilizarem do serviço por eles disponibilizados – a plataforma digital – e não o contrário.

5.5 Possibilidade de aplicação da cláusula excludente do dever de indenizar prevista no contrato elaborado pelas plataformas de tecnologia quando aplicável o Código Civil

Sendo assim, é perfeitamente viável a aplicação de cláusulas restritivas ou excludentes do dever de indenizar nos casos onde um determinado vício decorra do serviço prestado por terceiros, inclusive quando este terceiro se tratar de um motorista parceiro cadastrado junto a um aplicativo, justamente porque neste caso existe a ausência de uma relação de emprego ou preposição entre as plataformas e seus colaboradores, bem como a inexistência de um ato ou dano que advenha de sua atividade empresarial.

Como visto, o ato dito como ilícito não é, nestes casos, praticado pelos aplicativos, seus empregados, serviçais ou prepostos. Daí porque não existe, em relação à eventuais danos na prestação do serviço de transporte, o necessário nexo de causalidade que ligaria tais causas a eventual conduta danosa praticada pelas plataformas de intermediação, o que inviabilizaria uma pretensão indenizatória, pois os requisitos para a sua aplicação são: conduta - ação ou omissão do agente - (contrária ao ordenamento jurídico), culpa, dano e nexo de causalidade.

Desaparecendo qualquer um destes elementos, restaria prejudicada eventual pretensão indenizatória proposta em desfavor das plataformas de tecnologia, sendo a manutenção das cláusulas limitadoras ou excludentes do dever de indenizar medida de rigor, uma vez que não estaria presente nenhuma lesão aos usuários em decorrência dos serviços ofertados pelos aplicativos e asseguraria que eles (usuários) tenham apenas aquilo que legitimamente poderiam esperar dos serviços contratados junto às aplicações tecnológicas.

De outro lado, não há que se falar em responsabilidade civil objetiva dos aplicativos por atos de terceiros ou responsabilidade civil indireta, consoante prega o Art. 932⁴³ e incisos do Código Civil, bem como o artigo 933⁴⁴ do mesmo código, haja vista que ausentes os seus requisitos e ao caso não se aplicar o Código de Defesa do Consumidor no que toca às primeiras possibilidades mencionadas.

⁴³BRASIL, Lei 10.406 de 10 janeiro de 2002, Art. 932 e incisos, **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 28 out. 2019.

⁴⁴BRASIL, Lei 10.406 de 10 janeiro de 2002, Art. 933, **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 28 out. 2019.

Art. 932. São também responsáveis pela reparação civil:

I - os pais, pelos filhos menores que estiverem sob sua autoridade e em sua companhia;

II - o tutor e o curador, pelos pupilos e curatelados, que se acharem nas mesmas condições;

III - o empregador ou comitente, por seus empregados, serviçais e prepostos, no exercício do trabalho que lhes competir, ou em razão dele;

IV - os donos de hotéis, hospedarias, casas ou estabelecimentos onde se albergue por dinheiro, mesmo para fins de educação, pelos seus hóspedes, moradores e educandos;

V - os que gratuitamente houverem participado nos produtos do crime, até a concorrente quantia.

Art. 933. As pessoas indicadas nos incisos I a V do artigo antecedente, ainda que não haja culpa de sua parte, responderão pelos atos praticados pelos terceiros ali referidos.

Outro ponto que merece destaque é a não aplicação do artigo 424⁴⁵ do Código Civil e a respectiva declaração de nulidade das cláusulas limitadoras ou excludentes do dever de indenizar nestes casos. Vejamos:

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

E isto se diz por que, aqui, não há uma renúncia ao direito resultante do negócio firmado entre os aplicativos e seus usuários, posto que atividade empresarial das plataformas não gira em torno do transporte de passageiros, mas sim no plano tecnológico de intermediação entre motoristas parceiros e passageiros.

Nesta senda, temos que a manutenção das mencionadas cláusulas, nestes casos, é possível, visto que apenas corroboram a impossibilidade de se imputar o dever de indenizar às plataformas por ato exclusivo de terceiro que com os aplicativos não possuam qualquer relação de preposição/emprego ou guarde relação com a sua atividade empresarial.

Portanto, é possível concluir que, nos casos onde houver um ato lesivo praticado por um dos motoristas parceiros cadastrados junto aos aplicativos de intermediação, inexistente a

⁴⁵BRASIL, Lei 10.406 de 10 janeiro de 2002, Art. 424, **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 28 out. 2019.

possibilidade de se falar em responsabilidade civil objetiva em razão da conduta de terceiros ou pela aplicação do Código de Defesa do Consumidor, tampouco na responsabilidade civil indireta.

De outro lado, igualmente não é viável cogitar a imputação de responsabilidade às plataformas por atos de seus colaboradores utilizando-se como argumento o dever de se assumir eventuais riscos de sua atividade empresarial, pois os serviços prestados por seus parceiros nada tem a ver com o exercício de sua atividade.

A despeito da teoria do risco, preconiza o doutrinador Cláudio Luiz Buen de Godoy que:

Seria então admitir que quem organiza uma atividade e desencadeia uma estrutura, provocando com isso danos a outrem, deve responder pelo risco em si que há na escolha, na prática dessa sucessão de atos coordenados à obtenção de um resultado, de um objetivo. (GODOY, Cláudio Luiz Bueno de. Responsabilidade civil pelo risco da atividade: uma cláusula geral no Código Civil de 2002. 2ª Ed. – São Paulo, Editora Saraiva, 2010).

Sendo assim, uma vez que os aplicativos de intermediação não organizam as atividades dos motoristas parceiros, que são autônomos e decidem como e quando irão desenvolver suas atividades, e apenas disponibilizam uma plataforma para que possam angariar passageiros, é correto afirmar que os mencionados colaboradores são os únicos responsáveis pelos vícios ou danos causados em razão dos serviços de transporte, consoante preconiza o art. 927⁴⁶ do Código Civil.

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

Desta forma, nestes casos, a cláusula contratual que mitiga ou exclui o dever de indenizar apenas corrobora a impossibilidade de se imputar a responsabilização das plataformas por vícios e danos gerados por terceiros, ainda que estes sejam seus parceiros, sendo que tal fato não vai de encontro à função social do quanto pactuado, mas apenas reafirma os preceitos legais e assegura a viabilidade da atividade comercial dos aplicativos de intermediação de transporte individual privado no Brasil.

⁴⁶BRASIL, Lei 10.406 de 10 janeiro de 2002, Art. 927, **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 28 out. 2019.

Isto posto, é correto afirmar que ainda que tenhamos um típico contrato de adesão, a manutenção das cláusulas que estipulam a renúncia antecipada de direitos, exclusivamente nestes casos, é possível.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os aplicativos de intermediação de transporte individual privado exercem papel de suma importância no setor de transporte no Brasil, bem como na seara que diz respeito à geração de renda e dinamização da economia brasileira.

Isto se diz por que a atividade empresarial destes aplicativos atingem uma parcela significativa da população, e isto se dá de diversas maneiras.

Uma delas está na geração de renda aos motoristas parceiros cadastrados em suas plataformas, bem como mediante a oferta de emprego às pessoas responsáveis pela manutenção de sua atividade comercial, fato este que, por óbvio, culmina na movimentação da economia brasileira como um todo, uma vez que mais pessoas estão auferindo renda e, conseqüentemente, consumindo mais.

Por outro lado, temos também a implementação de uma ideia inovadora e disruptiva da velha relação entre os meios de transporte e seus usuários a qual, por muito tempo, vigorou no Brasil.

Ao encontro deste novo ideal e destas novas relações, temos a falência de um sistema de transporte individual privado que, até pouco tempo atrás, era monopolizado nas mãos de uma categoria única e que paulatinamente vinha sendo desacreditada por uma parcela da população brasileira.

Tais rupturas e a implementação de novos ideais foram, pouco a pouco, juntamente com a revolução tecnológica incorrida no Brasil, ganhando espaço e se difundindo em território nacional.

E justamente por se difundirem e se solidificarem no Brasil foi que estas inovações trazidas pelos aplicativos de transporte individual privado passaram a afetar, de maneira positiva e, por vezes negativa, parte considerável da população brasileira.

Estas novas relações comerciais e sociais, além de gerarem grande impacto no cotidiano de diversos brasileiros, também provocaram a reflexão e a formação de um novo entendimento doutrinário e jurisprudencial acerca das novas relações sociais e tecnológicas existentes no cenário nacional, o que, em parte, decorre da relação existente entre os aplicativos de intermediação, seus colaboradores e usuários.

Conforme se demonstrou no deslinde do presente projeto, as plataformas de intermediação são responsáveis pela prestação de um serviço específico à população, que se resume em efetuar a aproximação entre motoristas parceiros e seus usuários, bem como na cobrança das viagens realizadas por intermédio de suas plataformas.

Contudo, para que uma pessoa possa utilizar o mencionado serviço, esta é compelida a aceitar os termos de um contrato confeccionado exclusivamente por parte dos aplicativos, sem a possibilidade de que haja negociações preliminares.

Neste cenário, foi possível notar que as cláusulas destes contratos nem sempre poderiam ser aplicadas de acordo com sua confecção, haja vista que, em algumas situações, eram visivelmente desfavoráveis aos seus usuários, mesmo que em outras circunstâncias tais ocorrências desvantajosas e ilícitas não fossem verificadas.

O estudo deste projeto recaiu, portanto, na análise das mencionadas cláusulas, que ora se demonstraram prejudiciais aos contratantes e ora não.

Foi possível notar, ao decorrer do presente estudo, que estas cláusulas buscam limitar ou excluir o dever de indenizar das plataformas na ocorrência de eventual dano decorrente de um vício nos serviços que por elas eram oferecidos e colocados junto ao mercado, bem como buscavam delimitar ou elidir eventual responsabilização pelos serviços prestados por seus parceiros em relação a elas.

Ocorre que estas cláusulas, em situações específicas, revestiam-se de patentemente nulidade, o que não se pode admitir, e em outros casos, consoante análise do quanto produzido pela doutrina e disposições legais, entendeu-se que são perfeitamente viáveis e, a sua manutenção, deverá prevalecer.

Contudo, insta salientar que, para que fosse possível ser feita a análise detalhada dos casos onde estas cláusulas restritivas de direitos poderiam ser aplicadas ou não, foi necessário destrinchar a real natureza dos aplicativos de intermediação e de seus colaboradores, sujeitos estes responsáveis pelos vícios dos serviços postos à disposição dos usuários das plataformas de tecnologia.

O que foi possível constatar deste destrinchamento foi que as plataformas de intermediação, ao contrário da crença popular, não são “aplicativos de transporte”, na medida em que estas plataformas apenas oferecem o serviço de intermediação entre seus usuários e os motoristas parceiros cadastrados em sua plataforma.

Por outro lado, percebeu-se que tais motoristas são meros parceiros, isto se diz por que, conforme recentes decisões dos tribunais brasileiros, notou-se que estes colaboradores não possuem qualquer vínculo empregatício com os aplicativos, tampouco são seus prepostos, ou seja, são prestadores de serviços independentes e responsáveis pelo transporte de passageiros, no caso, os usuários dos aplicativos de intermediação.

Nesta senda, uma vez que as plataformas são apenas empresas de tecnologia que visam a aproximação de motoristas e passageiros, bem como a cobrança pelos valores

decorrentes das viagens realizadas, percebeu-se que estes aplicativos apenas poderiam ser responsabilizados por vícios decorrentes exclusivamente de sua atividade empresarial.

Isto quer dizer que, na ocorrência de vícios que decorram de sua atividade, estas plataformas devem responder como fornecedoras, pois oferecem serviços aos seus usuários, pessoas estas que, por outro lado, podem ser classificadas como consumidores, vez que adquirem o serviço prestado com o fito de serem os seus destinatários finais.

Neste sentido, foi fácil concluir que nos casos onde há um defeito no serviço oferecido exclusivamente pelas plataformas, o contrato celebrado entre as aplicações e seus usuários deverá ser interpretado e regido de acordo com o quanto previsto no Código de Defesa do Consumidor.

A importância de tal constatação repousa na impossibilidade, pelo Código de Defesa do Consumidor, em se estipular cláusulas contratuais que visam mitigar ou excluir o dever de indenizar do fornecedor, haja vista que tal cláusula se revestiria de caráter abusivo e, portanto, seria nula de pleno direito.

Sendo assim, podemos concluir que, nos casos onde haja um defeito no serviço prestado exclusivamente pelas plataformas, serão nulas de pleno direito as cláusulas que venham restringir a obrigação de indenizar formuladas pelos aplicativos de intermediação de transporte individual privado, pois tais estipulações são expressamente proibidas pelo Código de Defesa do Consumidor.

Já nos casos que versam sobre vícios decorrentes do serviço prestado pelos motoristas parceiros, foi possível chegar a conclusão de que aos aplicativos de intermediação nada pode ser oponível por seus usuários.

Isto por que, conforme já foi dito, tais colaboradores não são empregados ou prepostos das plataformas, e os serviços oferecidos por eles não guardam qualquer relação com a natureza dos serviços oferecidos pelos aplicativos, motivo pelo qual não há eu se falar em responsabilidade civil objetiva por atos de terceiros, responsabilidade civil indireta ou na aplicação do Código de Defesa do Consumidor.

Desta feita, é foi possível vislumbrar que, uma vez que as plataformas não podem responder por atos ilícitos de terceiros, inclusive seus motoristas parceiros, as estipulações que versarem sobre a limitação ou exclusão do dever de indenizar, nestes casos, devem ser mantidas, pois são apenas o reflexo do quanto pregado pelo próprio ordenamento jurídico, ou seja, uma mera corroboração dos ditames legais.

Portanto, qualquer ação proposta em desfavor dos aplicativos de intermediação que decorra de um dano causado por um de seus motoristas parceiros será indevida, haja vista que

a busca por ressarcimento teria em seu polo passivo um sujeito ilegítimo, o que não ocorreria caso tal pretensão indenizatória fosse proposta somente perante aos próprios colaboradores.

Finalizada a análise do escopo do presente Trabalho de Conclusão de Curso, foi possível notar que o estudo das novas relações comerciais, sociais e tecnológicas é de suma importância para o desenvolvimento do cenário jurídico brasileiro, seja doutrinário ou jurisprudencial.

Isto se diz por que o progresso social está diretamente interligado com a capacidade da justiça de se modernizar e acompanhar as inovações que a ela são contemporâneas, sendo que, apenas assim seria possível concretizar um estado de paz social e segurança jurídica desejado por toda a população brasileira.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMÂNCIO, Thiago; CASTRO, Daniel; GOMES, Paulo. Folha Uol. **Passageiros da Uber relatam de roubo a assédio por motoristas de aplicativo**, 14 mai. 2017. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/05/1883807-passageiros-da-uber-relatam-de-roubo-a-assedio-por-motoristas-de-aplicativo.shtml>>. Acesso em: 12 out. 2019.
- BERNARDES, Adriana. Correio Braziliense. **Táxi: Serviço ruim e caro**, 18 abr. 2011. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2011/04/18/interna_cidadesdf,248284/taxi-servico-ruim-e-caros.html>. Acesso em: 12 set. 2019.
- BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**, Art. 170. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 23 set. 2019.
- BRASIL, Lei 8.078 de 11 de setembro de 1990, artigos 2º e 3º, **Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm>. Acesso em 23 out. 2019.
- BRASIL, Lei 8.078 de 11 de setembro de 1990, Artigos 24, 25 e 51, **Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm>. Acesso em 23 out. 2019.
- BRASIL, Lei nº 9503 de 23 de set. de 1997, artigo 231, inciso VIII, **Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em: 12 set. 2019.
- BRASIL, Lei 10.406 de 10 jan. de 2002, Art. 189, **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 22 out. 2019.
- BRASIL, Lei 10.406 de 10 janeiro de 2002, Art. 424, **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 28 out. 2019.
- BRASIL, Lei 10.406 de 10 janeiro de 2002, Art. 927, **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 28 out. 2019.
- BRASIL, Lei 10.406 de 10 janeiro de 2002, Art. 932 e incisos, **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 28 out. 2019.
- BRASIL, Lei 10.406 de 10 janeiro de 2002, Art. 933, **Código Civil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 28 out. 2019.

BRASIL, Lei 12.468 de 26 de ago. de 2011, artigo 5º, **Lei dos Taxistas**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 12 set. 2019.

BRICKS, Hélène. **Les Clauses abusives**. Paris: LGDJ, 1982

CALAIS-AULOY, Jean. **Droit de la Consommation**. Paris: Dalloz, 1986, 3ª Ed., 1992.

COSTA, Mário Júlio Brito de Almeida. **Direito das obrigações**. 9ª Ed – Coimbra: Almedina, 2001.

CRUZ, Bruna Souza. UOL. **Esqueceu algum objeto no Uber? Veja o que fazer para recuperá-lo**, 24 abr. 2017. Disponível em: <<https://www.uol.com.br/tilt/noticias/redacao/2017/04/24/esqueceu-um-objeto-no-uber-veja-o-que-fazer-para-recupera-lo.htm>>. Acesso em: 24 out. 2019.

DANTAS, Carolina; DOMINGOS, Roney. G1.Globo . **Câmara aprova projeto de lei que proíbe aplicativo Uber em SP**, 09 set. 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/09/camara-aprova-projeto-de-lei-que-proibe-aplicativo-uber-em-sp.html>>. Acesso em: 13 set. 2019.

DIAS, José Aguiar. **Cláusula de não-indenizar**. 4ª Ed. Rio de Janeiro: Forense, 1980.

DONATO, Maria Antonieta Zanardo. **Proteção ao consumidor: conceito e extensão**. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1993.

Equipe Uber. **Fatos e dados sobre a Uber**. Uber.com, 10 mai. 2019. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 06 set. 2019.

GAGLIANO, Pablo Stolze. **Novo curso de direito civil, volume 4: Contratos**. 2ª Ed. Unificada - São Paulo. Saraiva Educação. 2019.

GODOY, Cláudio Luiz Bueno de. **Responsabilidade civil pelo risco da atividade: uma cláusula geral no Código Civil de 2002**. 2ª Ed. – São Paulo, Editora Saraiva, 2010.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil brasileiro: contratos e atos unilaterais**. 12º Ed. – São Paulo: Saraiva, 2015.

GONÇALVES, Fábio Antunes. **Contratos de adesão: Cláusulas de exclusão e limitação do dever de indenizar**. Ed. Juruá, Curitiba-PR, 2018.

GUAL ACOSTA, José Manuel. **Cláusulas restrictivas de responsabilidad. Observaciones al régimen vigente y propuestas de reforma**. Civilizar – Ciencias Sociales y Humanas, Bogotá, v. 8, n. 15, 2008.

G1.Globo. **Motorista do Uber é agredido por taxistas e carro fica destruído em SP**, 05 jan. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/01/05/motorista-do-uber-e-agredido-por-taxistas-e-carro-fica-destruido-em-sp.html>>. Acesso em: 06 set. 2019.

paulo/noticia/2016/01/motorista-do-uber-e-agredido-por-taxistas-e-carro-fica-destruido-em-sp.html>. Acesso em: 13 set. 2019.

G1.Globo. **Uber e 99 devem regularizar serviço em Fortaleza até o fim do mês, estima prefeito**, 21 nov. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/2018/11/21/uber-e-99-devem-regularizar-servico-em-fortaleza-ate-o-fim-do-mes-estima-prefeito.ghtml>>. Acesso em: 18 set. 2019.

JÚNIOR, Ralphe Manzoni; LOUREIRO, Rodrigo. **Uma Statup bilionária**. ISTO É Dinheiro, 10 jan. 2018. Disponível em: <<https://www.istoedinheiro.com.br/como-tres-estudantes-usp-criaram-99-startup-bilionaria/>>. Acesso em: 06 set. 2019

LATA, Natalia Álvarez. **Cláusulas restrictivas de responsabilidad civil**. Granada: Editorial Comares, 1998.

LUCCA, Newton de. **Direito do Consumidor**. São Paulo: Quartier Latin, 2003.

MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor: O novo regime de relações contratuais**. 8ª ed. - São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2016.

MASSO, Fabiano Del. **Curso de direito do consumidor**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

MENDONÇA, Alba Valéria. G1 Globo. **Taxista denuncia fraudes de táxis do Aeroporto Tom Jobim, no Rio**, 17 jan. 2017. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/09/taxista-denuncia-fraude-em-taxis-do-aeroporto-tom-jobim-no-rio.html>>. Acesso em: 12 set. 2019.

MIRAGEM, Bruno. **Curso de direito do consumidor**. 3ª Ed. – São Paulo, Editora Revista dos Tribunais, 2012.

NUNES, Rizzatto. **Curso de direito do consumidor**. 10ª Ed. – São Paulo: Saraiva, 2015.

PAIXÃO, Marcelo Barros Falcão da. **Os desafios do direito do consumidor e da regulação na sharing economy**. Revista dos Tribunais - São Paulo: Ed. RT, agosto 2018, pp. 227/228.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 38º Ed. Editora Malheiros – São Paulo, 2015.

SILVA, Joseane Suzart Lopes da. **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**. Revista de Direito do Consumidor, vol. 118, ano 27, pp. 157/158.

SILVA, Natalício Bezerra. Época.Globo. **Uber: Uma concorrência desleal, ilegal e imoral**, 21 jun. 2016. Disponível em:

<<https://epoca.globo.com/ideias/noticia/2015/05/uber-uma-concorrencia-desleal-ilegal-e-imoral.html>>. Acesso em: 13 set. 2019

STF. **RECURSO EXTRAORDINÁRIO n. 1.054.110**. Relator: Min. Roberto Barroso. DJ: 09.05.2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/156256644/processo-n-1054110-do-stf>>. Acesso em 23 set. 2019.

STJ. **CONFLITO DE COMPETÊNCIA n° 164.544**. Relator: Ministro Moura Ribeiro. DJ: 28/08/2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/diarios/259898732/stj-03-09-2019-pg-6602?ref=serp>>. Acesso em: 25 out. 2019.

STJ. **RESP n° 476428/SC**. Rel. Ministra Nancy Andrigli. Terceira Turma. Julgado em: 19.04.2005. Disponível em: <<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/103241/recurso-especial-resp-476428-sc-2002-0145624-5>>. Acesso em: 25 out. 2019.

TARTUCE, Flávio. Direito Civil - Vol. 3 - **Teoria Geral dos Contratos e Contratos em Espécie**, 13ª Edição, Rio de Janeiro - Ed. Forense, 2018.

TEIXEIRA, Lucas Borges. UOL. **Apps de transporte garantiram a criação de empregos no trimestre, aponta IBGE**, 01 abr. 2019. Disponível em: <<https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2019/04/01/aplicativos-impulsionam-setor-transporte-gerar-empregos.htm>>. Acessado em: 06 set. 2019.

TJDF. **Recurso Inominado n° 0705445-38.2018.8.07.0007**. 2ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do Distrito Federal. Juiz Relator: Arnaldo Corrêa Silva. Julgado em: 15.08.2018. Disponível em: <<https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/616159715/7054453820188070007-df-0705445-3820188070007?ref=serp>>. Acesso em: 28 out. 2019.

TJMG. **Apelação Cível n° 102871400541590001**. Relator: Ramom Tácio. Data de Julgamento: 19/06/2019. Disponível em: <<https://tj-mg.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/729341978/apelacao-civel-ac-10287140054159001-mg?ref=serp>>. Acesso em: 25 out. 2019.

TJMT. **Recurso Inominado n° 0015614-29.2018.8.11.0003**. Turma Recursal do Juizado Especial Cível do Estado do Mato Grosso do Sul. Juíza Relatora: Lúcia Peruffo. Julgado em: 04.06.2019. Disponível em: <<https://www.pontonacurva.com.br/download.php?id=7108>>. Acesso em 29 out. 2019.

TJRJ. **Agravo de Instrumento n° 0023058-66.2019.8.19.0000**. 22ª Câmara Cível de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro. Relator: Rogério de Oliveira Souza. Julgamento: 16.07.2019. Disponível em: <<https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/736871477/agravo-de-instrumento-ai-230586620198190000?ref=serp>>. Acesso em: 24 out. 2019.

TJRJ. **Recurso Inominado n° 0015847-65.2018.8.19.0209**. 1ª Turma Recursal dos Juizados Cíveis e Criminais. Juiz Rel. Flavio Citro Vieira de Mello. julgado em: 14/02/2019.

Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/216961923/processo-n-0015847-6520188190209-do-tjrj?ref=serp-featured>>. Acesso em 28 out. 2019.

TJRJ. Recurso Inominado nº 0037899-10.2017.8.19.0203. 4ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do TJRJ. Juíza Relatora: Flávia de Azevedo Faria Rezende Chagas. Julgado em: 11.09.2018. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/165720779/processo-n-0037899-1020178190203-do-tjrj>>. Acesso em: 25 out. 2019.

TJRJ. Recurso Inominado nº 0056399-51.2017.8.19.0001, 1ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais do TJRJ. Juíza Relatora: Velada Suzete Saldanha Carvalho. Julgado em: 17/12/2018. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/177345601/processo-n-0056399-5120178190001-do-tjrj>>. Acesso em: 25 out. 2019.

TJRS. Apelação Cível nº 70075879346. 16ª Câmara Cível, Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul. Relatora: Cláudia Maria Hardt. Data de Julgamento: 26.04.2018. Disponível em: <<https://tj-rs.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/574112197/apelacao-civel-ac-70075879346-rs?ref=juris-tabs>>. Acesso em: 25 out. 2019.

TJSP. Agravo de Instrumento nº 2146719-53.2019.8.26.0000. 33ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Juiz Relator: Eros Piceli, Julgado em 27.08.2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/231907222/processo-n-2146719-5320198260000-do-tjsp?ref=serp-featured>>. Acesso em 23 out. 2019.

TJSP. Apelação Cível nº 1020306-65.2017.8.26.0005. 24ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Juiz Relator: Walter Barone. Julgado em: 29.05.2019. Disponível em: <<https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/714958163/apelacao-civel-ac-10203066520178260005-sp-1020306-6520178260005/inteiro-teor-714958795?ref=serp>>. Acesso em 28 out. 2019.

TJSP. Apelação nº 1005465-27.2017.8.26.0438. 38ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça de São Paulo. Relator: Fernando Sastre Redondo, Data do Julgamento: 25.07.2018. Disponível em: <<https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/605862792/10054652720178260438-sp-1005465-2720178260438?ref=serp>>. Acesso em 25 out. 2019.

TJSP. Apelação Cível nº 1005747-51.2018.8.26.001. 31ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Juíza Relatora: Flávia Poyares Miranda. Julgado em: 05.04.2019. Disponível em: <<https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/695158206/apelacao-civel-ac-10057475120188260011-sp-1005747-5120188260011?ref=serp>>. Acesso em: 24 out. 2019.

TJSP. Sentença nº 0014530-45.2019.8.26.0001. 1ª Vara do Juizado Especial Cível da Comarca do São Paulo, Juiz: Rubens Hideo Arai. Julgado em 21.10.2019. Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/processos/233334559/processo-n-0014530-4520198260001-do-tjsp>>. Acesso em 23.10.2019.

COORDENADORIA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (TCC)

TERMO DE AUTENTICIDADE E AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Eu, Vinícius de Souza Oliveira

Aluno(a), regularmente matriculado(a), no Curso de Direito, na disciplina do TCC da 10ª etapa, matrícula nº 3158962-6, Período noturno, Turma R,

tendo realizado o TCC com o título: “A extensão dos efeitos da cláusula contratual limitadora ou excludente do dever de indenizar decorrente da responsabilidade civil dos aplicativos de intermediação de transporte individual privado no Brasil”

sob a orientação do(a) professor(a): Fábio Souza Trubilhano

declaro para os devidos fins que tenho pleno conhecimento das regras metodológicas para confecção do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), informando que o realizei sem plágio de obras literárias ou a utilização de qualquer meio irregular.

Declaro ainda que, estou ciente que caso sejam detectadas irregularidades referentes às citações das fontes e/ou desrespeito às normas técnicas próprias relativas aos direitos autorais de obras utilizadas na confecção do trabalho, serão aplicáveis as sanções legais de natureza civil, penal e administrativa, além da reprovação automática, impedindo a conclusão do curso.

São Paulo, 08 de novembro de 2019.

Assinatura do discente

COORDENADORIA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (TCC)

Material Bibliográfico: () Artigo Científico (X) Monografia

Graduação em Direito

Título do Trabalho: A extensão dos efeitos da cláusula contratual limitadora ou excludente do dever de indenizar decorrente da responsabilidade civil dos aplicativos de intermediação de transporte individual privado no Brasil”.

Nome do Autor(a): Vinícius de Souza Oliveira

E-mail: viniciusdesouza_oliveira@outlook.com

Este e-mail pode ser divulgado (X) SIM () NÃO

Orientador(a): Fábio Souza Trubilhano

Na qualidade de titular dos direitos autorais da publicação supracitada, de acordo com a Lei nº 9.610/98, (x) AUTORIZO () NÃO AUTORIZO a Universidade Presbiteriana Mackenzie – UPM, a disponibilizar gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, o documento, em meio eletrônico, no *site* da base de dados Adelpha, para fins de leitura pela internet, a título de divulgação da produção científica gerada pela Universidade, a partir desta data. Igualmente, declaro que a versão do Trabalho de Conclusão de Curso entregue em meio eletrônico corresponde fielmente e na íntegra à versão similar depositada de forma impressa em papel para a defesa ou apresentação.

Motivos no Caso de Não Autorização

() Exigência de periódico de não divulgação até a publicação (exige justificativa, informe e nome do periódico)

() Outros (justificar): _____

São Paulo, 08 de novembro de 2019.

Assinatura do(a) Autor(a)