

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

ALINE GOMES MOLINARI

RESPONSABILIDADE CIVIL DA UBER:
UM ESTUDO SOBRE PONTOS A SEREM SUPERADOS PARA A APLICAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE OBJETIVA À EMPRESA

São Paulo

2020

ALINE GOMES MOLINARI

Trabalho de Graduação Interdisciplinar
apresentado como requisito para obtenção do
título de Bacharel no Curso de Direito da
Universidade Presbiteriana Mackenzie.

ORIENTADOR: PROFESSOR DIOGO LEONARDO MACHADO DE MELO

São Paulo
2020

ALINE GOMES MOLINARI

RESPONSABILIDADE CIVIL DA UBER:
UM ESTUDO SOBRE PONTOS A SEREM SUPERADOS PARA A APLICAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE OBJETIVA À EMPRESA

Trabalho de Graduação Interdisciplinar
apresentado como requisito para obtenção do título
de Bacharel no Curso de Direito da Universidade
Presbiteriana Mackenzie.

Aprovada em: ___/___/___

BANCA EXAMINADORA

Examinador: Professor Doutor Diogo Leonardo Machado de Melo

Examinador: Professor Fabricio Favero

Examinador: Professor Marcelo Romão Marineli

Dedico este trabalho meus pais, Eduardo e Bela, e à minha irmã, Camila, que percorreram esse caminho ao meu lado, aconselhando e apoiando, em especial ao meu pai, que infelizmente não estará aqui para vê-lo concluído. Amo vocês.

AGRADECIMENTOS

Ao iniciar a faculdade nunca imaginei que a concluiria como estou concluindo, em meio a uma pandemia e à distância. São tempos difíceis. Este último semestre, em especial, tem sido o mais conturbado, pois antes mesmo de toda a loucura do Covid-19, me encontrei aos 22 anos perdendo meu Pai.

A vida é composta de fases, e cada uma delas traz seus desafios. Eu sempre tive o seguinte pensamento: não tem problema cair, mas é preciso saber levantar e seguir em frente. Eu aprendi durante a minha caminhada, que se torna muito mais fácil levantar e seguir em frente quando você tem pessoas do seu lado, e eu tive muitas pessoas incríveis ao meu lado, e cada uma delas me ajudou a chegar a esse momento.

Para começar gostaria de agradecer ao meu Pai, Eduardo Molinari, que sempre me apoiou, incentivou e nunca mediu esforços para que eu chegasse até aqui. Sei que de onde ele estiver vibrará, feliz e muito orgulhoso. Agradeço a minha mãe, Ascensão Bela, por sempre acreditar em mim, por todo o cuidado, dedicação e força que foram essenciais. Agradeço a minha irmã Camila Molinari por todo apoio e momentos de descontração sempre, mas especialmente durante os últimos anos.

À toda a minha família, em especial à minha avó materna, Adelaide, à minha madrinha, Maria Adelaide, e ao meu padrinho, Evaldo, por todo o apoio, força e carinho; e a todos aqueles que já não estão mais entre nós, em memória da minha avó paterna, Geni Andreza, do meu avô paterno, Sebastião, e do meu avô materno, Manuel. Agradeço também à Maria Aparecida (Cida), que considero quase uma mãe pois desde pequena cuida de mim com todo o amor e carinho.

Agradeço ao meu namorado, Marcos Godoy, por ter se tornado mais que meu parceiro de sala, mas o meu parceiro da vida. Obrigada por todos os conselhos, apoio e paciência durante essa caminhada.

Às minhas queridas amigas Beatriz Maganha e Cecília Furtado que já conheço a longa data e que também me acompanharam durante os 5 anos de faculdade, agradeço a parceria, apoio e por estarmos juntas até o final. A todos os meus queridos amigos Mackenzistas que tive o prazer de compartilhar o dia a dia na faculdade, em especial à Beatriz

Aranha, Beatriz Cavalcanti, Gabriela Gomes, Gabriela Scalão, Larissa Wenke, Luis Otávio Amorini, Maria Luiza Silveira, Mateus Zotarelli, Matheus Cecilio, Rafaela Riedel e Yasmim Leite. Sem vocês essa caminhada teria sido muito mais difícil e bem menos legal.

Gostaria de agradecer também à todas as minhas equipes do escritório De Vivo, Castro advogados onde tive a oportunidade de estagiar durante dois anos e sete meses, por todo o aprendizado e por me proporcionarem grandes e enriquecedoras experiências, agradeço em especial ao Gustavo Lorenzi de Castro, Guilherme Matos Cardoso, Patrícia Dabus Ávila e ao Alan Kim Yokoyama.

Por fim, mas não menos importante, gostaria de agradecer a todos os professores e professoras que me acompanharam durante a graduação, em especial aos meu Professor e Orientador Diogo Leonardo Machado de Melo pela paciência, pelo apoio e ensinamentos transmitidos tanto em aula como na orientação. É um prazer ser sua orientanda.

“Para viver o propósito é preciso suportar o processo”

(Autor desconhecido)

**RESPONSABILIDADE CIVIL DA UBER:
UM ESTUDO SOBRE PONTOS A SEREM SUPERADOS PARA A APLICAÇÃO DA
RESPONSABILIDADE OBJETIVA À EMPRESA**

Aline Gomes Molinari¹

Resumo: O aplicativo Uber é mundialmente conhecido e utilizado. Em sua plataforma são fornecidas ferramentas para solicitar ou programar, serviços de transporte, de logística ou de compra de bens. A ideia principal do aplicativo é a de simplificar o modo de obter um meio de transporte. Apenas ao clique de um botão, um motorista está disponível para levar o passageiro para onde quer que tenha solicitado. Porém, a Uber não se classifica como uma empresa de transporte, mas sim como uma empresa de tecnologia, que apenas aproxima usuários e motoristas. Os motoristas não são empregados e nem representantes da Uber. Os veículos não são de propriedade da Uber, mas dos motoristas. Com isto, surge a grande problemática que a presente pesquisa pretende compreender, a questão acerca da responsabilidade civil da Uber. Parece um tema simples, mas tendo em vista que os tribunais têm decidido de formas distintas, torna-se um tema complexo e cheio de incertezas.

Palavras chave: Uber. Tecnologia. Serviço de intermediação. Responsabilidade Civil.

Abstract: The application Uber is globally known and used. It provides, to request or schedule, transport, logistics or goods purchase services. The application main idea is to simplify the ways to obtain a means of transport. Just by the click of a button, a driver is available to take the passenger wherever he requested. However, Uber does not classify as a transportation company, but as a technology company that bring customers and drivers together. The drivers neither are employees nor represent Uber. The vehicles are not owned by Uber, but by drivers. Due this fact comes the question that the present research intends to understand, the question about Uber's civil liability. It seems like a simple subject, but considering the Courts have decided in different ways, it becomes a complex subject and full of uncertainties.

Keywords: Uber. Technology. Intermediation Service. Civil liability.

¹ Graduada em Direito pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. E-mail: aline.molinari@hotmail.com.

Sumário: Introdução; 1. Responsabilidade Civil; 2. Relações Jurídicas da Uber; 3. Responsabilidade Civil da Uber; Conclusão; Referências Bibliográficas.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho de Conclusão de Curso tem por objetivo informar os leitores acerca da Responsabilidade Civil da Uber, tema atual e polêmico, que nos traz certas incertezas no mundo jurídico, tendo em vista as decisões divergentes dos tribunais, e a escassa legislação sobre o assunto.

Os Serviços integram uma plataforma de tecnologia que permite aos(às) Usuários(as) de aplicativos móveis ou sites de Internet da Uber, fornecidos como parte dos Serviços (cada qual um “Aplicativo”), solicitar e programar serviços de transporte e/ou logística e/ou compra de certos bens com terceiros independentes provedores desses serviços, inclusive terceiros independentes fornecedores de transporte, terceiros independentes fornecedores de logística e terceiros independentes fornecedores de bens, mediante contrato com a Uber ou com determinadas afiliadas da Uber (“Parceiros Independentes”). A menos que diversamente acordado pela Uber em contrato escrito celebrado em separado com você, os Serviços são disponibilizados para seu uso pessoal e não comercial. VOCÊ RECONHECE QUE A UBER NÃO É FORNECEDORA DE BENS, NÃO PRESTA SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA, NEM FUNCIONA COMO TRANSPORTADORA, E QUE TODOS ESSES SERVIÇOS DE TRANSPORTE OU LOGÍSTICA SÃO PRESTADOS POR PARCEIROS INDEPENDENTES, QUE NÃO SÃO EMPREGADOS (AS) E NEM REPRESENTANTES DA UBER, NEM DE QUALQUER DE SUAS AFILIADAS.²

Este é um trecho retirado do site da Uber, dos “Termos & Condições”, onde é explicado o que seria a empresa e quais os serviços que ela fornece. A partir daí, podemos ver que a Uber se apresenta como uma Empresa de Tecnologia, que atua como uma plataforma digital, colocando em contato motoristas que desejam prestar o serviço de transporte individual e privado, e usuários que desejam contratar o referido serviço.

Em outras palavras, a função da Uber – e o verdadeiro objeto de sua atividade empresarial – é, por meio de aplicativo para telefones móveis, aproximar e conectar os prestadores de serviço independentes, também chamados de “motoristas parceiros”, e os usuários que desejem se deslocar em determinada região.

Isto é, inclusive, esclarecido aos usuários tão logo eles se cadastram na plataforma. Os “Termos & Condições”³ para utilização do serviço proporcionado pela plataforma devem ser lidos e aceitos pelos usuários antes de finalizado o cadastro.

² *Termos & Condições da Uber*. Disponível em: < <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=brazil&lang=pt-br>>. Acesso em: 16.mar.2019.

³ *Termos & Condições da Uber*. Disponível em: < <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=brazil&lang=pt-br>> Acesso em: 16.mar.2019.

Olhando pela perspectiva de apresentação que a Empresa faz de si, sua responsabilidade perante eventuais danos se enquadra na responsabilidade subjetiva, pois os danos decorrentes do transporte dos passageiros não teriam qualquer relação com a Uber, visto que a esta “não transporta ninguém, não tem automóveis e não emprega motoristas”. Mas será que a responsabilidade da Uber é subjetiva mesmo? Ou será objetiva, devido à atividade desenvolvida poder ser equiparada a de transporte?

Eis a complexidade do assunto. Novas tecnologias vêm surgindo, e com elas novos debates. Nesta pesquisa iremos analisar pontos que geram discussão e que precisam ser superados para que se consolide a aplicação da responsabilidade objetiva da empresa Uber.

Feitas essas considerações iniciais, passa-se a analisar sobre o instituto da responsabilidade Civil.

1. RESPONSABILIDADE CIVIL

A responsabilidade civil é um instituto que visa a reparação de danos, com isto todo aquele que violar um dever jurídico tem o dever de repará-lo, seja o dano causado através de um ato lícito, ou um ato ilícito. Sobre o tema, Carlos Roberto Gonçalves diz que: “No campo da responsabilidade civil encontra-se a indagação sobre se o prejuízo experimentado pela vítima deve ou não ser reparado por quem o causou e em que condições e de que maneira deve ser estimado e ressarcido”.⁴ Silvio de Salvo Venosa discorre que:

Os princípios da responsabilidade civil buscam restaurar um equilíbrio patrimonial e moral violado. Um prejuízo ou dano não reparado é um fator de inquietação social. Os ordenamentos contemporâneos buscam alargar cada vez mais o dever de indenizar, alcançando novos horizontes, a fim de que cada vez menos restem danos irressarcidos.⁵

Completa Sergio Cavaliere Filho:

Só se cogita, destarte, de responsabilidade civil onde houver violação de um dever jurídico e dano. Em outras palavras, responsável é a pessoa que deve ressarcir o prejuízo decorrente da violação de um precedente dever jurídico. E assim, é porque a responsabilidade pressupõe um dever jurídico preexistente, uma obrigação descumprida.⁶

⁴ GONÇALVES, Carlos Roberto. *Responsabilidade Civil*. 17ª ed. São Paulo. Saraiva. 2016. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=_kFnDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT1715&dq=#v=onepage&q&f=false> Acesso em: 28 mai.2020

⁵ VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito Civil - Obrigações e Responsabilidade Civil - Vol. II*, 19ª edição. São Paulo; Grupo GEN, 01/2019. 9788597019728. Disponível em: <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597019728/>>. Acesso em: 04 jun.2020

⁶ FILHO, Sérgio Cavaliere. *Programa de Responsabilidade Civil*. 10 ed. – São Paulo: Atlas, 2012. Página 02.

O art. 186 do Código Civil nos traz a ideia de que “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito”.⁷

Neste artigo podemos ver quais são os quatro elementos essenciais para a responsabilidade civil, quais sejam, ação ou omissão, culpa ou dolo, nexos de causalidade e o dano. Sem a presença desses pressupostos, ou na falta de um, não existe a responsabilidade civil.

A responsabilidade civil tenta abraçar a todos os danos. Para que assim, como disse Venosa, cada vez menos restem danos irressarcidos. Com isto, surgem a responsabilidade civil objetiva e a responsabilidade civil subjetiva. Como regra geral, a culpa deve sempre ser analisada de forma subjetiva, a não ser nos casos de atividade de risco ou nas relações de consumo reguladas pelo Código de Defesa do Consumidor que será objetiva.

De acordo com Carlos Roberto Gonçalves:

Diz-se, pois, ser “subjetiva” a responsabilidade quando se esteia na ideia de culpa. A prova da culpa do agente passa a ser pressuposto necessário do dano indenizável. Dentro dessa concepção, a responsabilidade do causador do dano somente se configura se agiu com dolo ou culpa. [...]. Nos casos de responsabilidade objetiva, não se exige prova de culpa do agente para que seja obrigado a reparar o dano. Ela é de todo prescindível, porque a responsabilidade se funda no risco. [...].⁸

Diz Sílvio de Salvo Venosa que “Cada vez mais a necessidade do exame da culpa torna-se desnecessário: a responsabilidade com culpa ou subjetiva ocupa atualmente local secundário, pois existem inúmeras situações legais de responsabilidade objetiva ou sem culpa.”⁹

A responsabilidade civil objetiva, muito embora já estivesse presente no Código Civil de 1916, ganhou força após a Constituição de 1988, com a previsão de hipóteses específicas nos artigos: 7º XXVIII que se refere ao seguro contra acidentes nucleares; art. 21 XXIII que refere-se a responsabilidade por danos nucleares; e art. 37, parágrafo 6º, que refere-

⁷ BRASIL. *Código Civil*. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2002/L10406.htm> Acesso em: 20 abr.2020.

⁸ GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito Civil 3 Esquematizado: responsabilidade civil, direito de família, direito das sucessões*. 6ª ed. – São Paulo, Saraiva Educação, 2019. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=rHCwDwAAQBAJ&pg=PT72&lpg=PT72&dq#v=onepage&q&f=false> >. Acesso em: 16 abr.2020

⁹ VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito Civil - Obrigações e Responsabilidade Civil - Vol. II*. 19ª edição. São Paulo; Grupo GEN, 01/2019. 9788597019728. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597019728/>>. Acesso em: 04 jun. 2020

se a responsabilidade das pessoas jurídicas de direito público e das pessoas jurídicas de direito privado prestadoras de serviços públicos; e com o novo Código Civil de 2002.

No Brasil, temos diversas legislações que adotaram a tese da responsabilidade civil objetiva, em entre elas temos a Lei nº 6.983/1981, que trata sobre os danos causados ao meio ambiente, e a mais conhecida, que dispõe sobre a proteção do consumidor, o Código de Defesa do Consumidor Lei 8.078/1990.

Uma das teorias que tenta justificar a responsabilidade civil objetiva é a teoria do risco. Aqui leva-se em consideração a potencialidade de causar danos. É evidente que uma atividade nuclear, por exemplo, tem um grande potencial de causar danos, e por isso, quando esses danos ocorrem, eles independem de culpa. Em outras palavras, a teoria do risco diz que atividade exercida por qualquer pessoa cria um risco de dano à terceiros. Apenas por este fato, a pessoa deverá ser obrigada a reparar pelos danos causados, ainda que sua conduta seja isenta do elemento culpa.

O Código Civil, em seu artigo 927, prevê uma cláusula geral de responsabilidade objetiva por atividade de risco:

Art. 927 [...]Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.¹⁰

Com isto, fica claro que o sistema Brasileiro adota a teoria do risco. A norma, expressa no artigo 927, parágrafo único do Código Civil Brasileiro, encontra inspiração em normas estrangeiras, tais quais o Português e Italiano. O Código Civil Português de 1966 estabelece em seu artigo 493, o qual foi inspirado no Código Civil Italiano, o seguinte:

Art. 493 [...]2. Quem causar danos a outrem no exercício de uma atividade, perigosa por sua própria natureza ou pela natureza dos meios utilizados, é obrigado a repará-los, excepto se mostrar que empregou todas as providências exigidas pelas circunstâncias com o fim de prevenir.¹¹

Já o artigo 2.050, dispositivo do Código Civil Italiano, dispõe que:

¹⁰ BRASIL. *Código Civil*. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2002/L10406.htm> Acesso em: 20 abr. 2020

¹¹ Decreto Lei 47344 de 25 de novembro de 1966. Aprova o Código Civil e regula a sua aplicação - Revoga, a partir da data da entrada em vigor do novo Código Civil, toda a legislação civil relativa às matérias que o mesmo abrange. Disponível em:<<https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/477358/details/normal?l=1>>. Acesso em: 16 abr.2020

Qualquer um que cause dano a outros no desenvolvimento de uma atividade perigosa, por sua natureza ou pela natureza dos meios utilizados, é obrigado ao ressarcimento se não provar ter adotado todas as medidas idôneas a evitar o dano.¹²

Em suma, na teoria da culpa, ou seja, na responsabilidade civil subjetiva, o agente responde porque agiu culposamente, e a culpa nesse caso, será analisada. Na teoria do risco, ou seja, na responsabilidade civil objetiva, a responsabilidade se explica porque o agente teria criado um risco para os demais, ou porque retirou algum proveito de uma coisa ou do trabalho de outrem, e nesse caso, a responsabilidade se dá mesmo sem o elemento da culpa.

Cumprido ressaltar que a responsabilidade objetiva somente pode ser aplicada nos casos em que a lei expressamente autorizar, ou quando a atividade desenvolvida implicar em risco.

Após todas essas considerações sobre responsabilidade civil no sistema jurídico Brasileiro, passaremos a análise do serviço prestado pela Uber, a fim de identificar se este é um serviço de mera intermediação ou um serviço de transporte, levantando questões pertinentes ao tema central e que levarão a conclusão acerca da responsabilidade civil da Uber.

2. RELAÇÕES JURÍDICAS DA UBER

Apesar de este não ser o tema principal desta pesquisa, será necessário pontuarmos como funcionam as relações jurídicas da Uber, para que assim, cheguemos a um consenso sobre qual o tipo de serviço exercido pela empresa, que nos levará a entender qual a responsabilidade civil aplicável a ela.

Como já dito posteriormente, a Uber se classifica como uma empresa de tecnologia que “não transporta ninguém, não tem automóveis e não emprega motoristas”, e desta forma, conclui-se que o seu serviço seria de mera intermediação. Neste sentido, “os consumidores são os contratantes e os motoristas parceiros os contratados, sendo o objeto contratual o transporte individual privado.”¹³ Ou seja, a Uber realiza intermediação entre o motorista e o usuário, e estes que realizam o contrato de transporte entre si.

¹² Texto original do art. 2.050 do Código Civil Italiano “*Chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di un'attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno*”

¹³ LIRA, Amanda Lucena; BRAGA, Cássio Nunes de Lira. *Reflexões Jurídicas sobre as operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas: o Caso da Uber*. Disponível em: < [http:// www.cidp. pt / revistas/ rjlb/ 2017/1/2017_01_0197_0219.pdf](http://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2017/1/2017_01_0197_0219.pdf) > Acesso em: 06 abr. 2020.

Desta forma, o contrato celebrado pela Uber, assemelha-se a um contrato de corretagem. O art. 722 do Código Civil nos traz o que seria tal contrato:

Art. 722. Pelo contrato de corretagem, uma pessoa, não ligada a outra em virtude de mandato, de prestação de serviços ou por qualquer relação de dependência, obriga-se a obter para a segunda um ou mais negócios, conforme as instruções recebidas.¹⁴

Com a leitura do artigo é possível concluir que neste tipo de contrato, o mediador não é vinculado às partes, ele apenas as aproxima. A Uber, portanto, seria esse mediador, que aproxima usuários e motoristas. Assim diz Sílvio de Salvo Venosa:

Na corretagem, um agente comete a outrem a obtenção de um resultado útil de certo negócio. A conduta esperada é no sentido de que o corretor faça aproximação entre um terceiro e o comitente. A mediação é exaurida com a conclusão do negócio entre estes, graças à atividade do corretor.¹⁵

Paulo Nader pontua que:

Forma-se o contrato de corretagem ou mediação quando uma pessoa, denominada corretor ou mediador, obriga-se perante o seu cliente a se empenhar em aproximá-lo de terceiro, indicado ou não, visando à realização de negócios, mediante retribuição condicionada à eficácia de seu trabalho.¹⁶

Com isto, poderíamos classificar o contrato realizado entre a Uber e o motorista como um contrato acessório, que existe com a finalidade de que o contrato principal, qual seja, o de transporte, seja realizado entre motorista e usuário. A Uber, assim como em qualquer contrato de corretagem, recebe um percentual por cada viagem realizada, e o resto vai direto para o motorista.

Em 2016, a prefeitura de São Paulo regulamentou serviços como o da Uber através do decreto nº 56.981 de maio de 2016, criando a figura das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas – OTTCs, que são as empresas que realizam essa intermediação entre motoristas prestadores do serviço de transporte e seus usuários. Com isto, não é qualquer empresa que pode realizar este serviço de intermediação, o Decreto exige um credenciamento das OTTCs, conforme seu art. 5º¹⁷. Além disso, o Decreto cria competências

¹⁴ BRASIL. *Código Civil*. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2002/L10406.htm> Acesso em: 20 abr. 2020.

¹⁵ VENOSA, Sílvio de Salvo. *Direito civil: contratos – Vol. 3*. São Paulo; Grupo GEN, 02/2020. 9788597024692. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597024692/>. Acesso em: 12 Jun 2020.

¹⁶ NADER, Paulo. *Curso de Direito Civil, volume 3: Contratos*. 9ª ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2018. Página 407.

¹⁷ Art. 5º - A autorização do uso intensivo do viário urbano para exploração de atividade econômica de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública é condicionada ao credenciamento da OTTC perante o Poder Executivo Municipal.

às OTTCs de forma que a Uber, e outras empresas do ramo, sigam um padrão, regras e deveres. Entre esses deveres, cumpre-nos ressaltar o que o art. 6º, inciso II e V dizem:

Art. 6º Compete à OTTC credenciada para operar o serviço de que trata esta seção:

[...]II - Intermediar a conexão entre os usuários e os motoristas, mediante adoção de plataforma tecnológica; [...]

V - Intermediar o pagamento entre o usuário e o motorista, disponibilizando meios eletrônicos para pagamento, permitido o desconto da taxa de intermediação pactuada.¹⁸

Desta forma, temos que o único dever imposto a Uber através do Decreto é o de intermediar a conexão entre usuários e motoristas, em nenhum momento lhe foi imposto o dever de prestar o serviço de transporte. O disposto no inciso V também nos confirma que é um dever da plataforma, ainda, intermediar o pagamento do serviço, e que é lícito o desconto da taxa de intermediação, que funciona mais ou menos como a taxa pelo serviço de corretagem, conforme falamos acima.

A grande maioria das cidades e Estados do Brasil já possuem legislação regulamentando o serviço prestado pela Uber, cada um com sua especificidade, mas todas classificam o serviço prestado como um serviço de intermediação. Alguns exemplos são a cidade de São José dos Campos, no Estado de São Paulo, o Estado do Paraná e do Rio de Janeiro.¹⁹

São José dos Campos, em São Paulo, foi a primeira cidade do interior do Estado a regular o serviço prestado pela Uber. O Decreto nº 17.462/17 foi considerado moderno, criando a figura das Provedoras de Redes de Compartilhamento (PRCs), que assim como no Decreto da Prefeitura de São Paulo, devem estar credenciadas conforme o artigo 3º, §1º. Já o artigo 5º, inciso III, do Decreto em questão, nos diz que compete as PRCs a intermediação entre motoristas e usuários, mediante a adoção de plataforma digital.²⁰

Paraná, estado vizinho de São Paulo, em sua capital Curitiba através do Decreto nº 1.302/17 e da resolução SMF nº 3/17 chamou as empresas de aplicativos de mobilidade urbana de ATTCs (Administradoras de Tecnologia em Transporte Compartilhado) e sua

¹⁸ BRASIL. Decreto nº 56.981 de maio de 2016. Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e dá outras providências. Disponível em: < <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56981-de-10-de-maio-de-2016> >. Acesso em: 28 abr.2020.

¹⁹ *Como o transporte individual privado por aplicativos tem sido regulamentado no Brasil*. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/transporte-individual-privado-aplicativos-regulamentado-brasil/>> Acesso em 30 abr. 2020.

²⁰ *Como o transporte individual privado por aplicativos tem sido regulamentado no Brasil*. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/transporte-individual-privado-aplicativos-regulamentado-brasil/>> Acesso em 30 abr. 2020

grande novidade foi definir um modelo de preço decrescente, que diminui proporcionalmente à medida que as distâncias se tornam maiores, incentivando dessa forma viagens mais longas e foi a forma que encontraram de não prejudicar a população que vive em regiões mais periféricas. De acordo com o artigo 6º, inciso II do Decreto nº 1.302/17 compete as ATTCs intermediar a relação entre usuários e motoristas, mediante adoção de plataforma tecnológica.²¹

O Rio de Janeiro, também vizinho de São Paulo, criou o Decreto nº 44.399/18, a primeira regulamentação após a criação da lei federal nº 13.640/18, fazendo nascer a figura das PROVER (Provedoras de Redes de Compartilhamento), que devem ter um credenciamento junto à Secretaria Municipal de Transportes – SMTR. O Decreto, em seu artigo 4º, inciso III diz que as PROVER, devidamente credenciadas ficam obrigadas a intermediar a conexão entre usuários e motoristas, mediante a adoção de plataforma digital.²²

Feitas essas considerações sobre os decretos que regulamentam o serviço da Uber em alguns Estados e Cidades do Brasil, concluiríamos que a empresa exerce um serviço de mera intermediação entre usuários e motoristas.

Porém, apesar dos decretos, cumpre trazer para a discussão a corrente que defende que a Uber integra uma cadeia de fornecimento do serviço de transporte. Nesse sentido Cristiano Chaves de Farias e Nelson Rosenvald dizem que:

"O conceito de contratos conexos é bastante abrangente e pode ser descrito pela utilização de uma pluralidade de negócios para a realização de uma mesma operação econômica. Trata-se de uma forma de conexão negocial pelo uso de vários negócios, cada um com uma função típica ou atípica, em que se persegue, não a realização dos efeitos a eles individualmente relativos, mas um único escopo: um resultado final não realizável na ausência mesmo de um só dos contratos. O ato, portanto, não pode mais ser avaliado na sua individualidade, já que apenas assume uma função, em chave procedimental, na conexão com outros atos. O conjunto dos atos coligados, representa o conteúdo de uma operação destinada a produzir um efeito unitário"²³

Portanto, entende-se que há uma coligação de contratos entre três agentes: a Uber, o motorista e o usuário. Com isto, por mais que Uber alegue ser uma empresa de tecnologia que

²¹ *Como o transporte individual privado por aplicativos tem sido regulamentado no Brasil*. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/transporte-individual-privado-aplicativos-regulamentado-brasil/>> Acesso em 30 abr. 2020

²² *Como o transporte individual privado por aplicativos tem sido regulamentado no Brasil*. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/transporte-individual-privado-aplicativos-regulamentado-brasil/>> Acesso em 30 abr. 2020

²³ FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. *Curso de direito civil: Contratos*. Teoria geral e contratos em espécie – Volume 4. São Paulo: Atlas, 2015, p. 376/377.

realiza a intermediação, esta corrente acredita que a Uber estar inserida em uma cadeia de fornecimento e que por isso ela equipara-se ao serviço de transporte.

3. RESPONSABILIDADE CIVIL DA UBER

Após todos os esclarecimentos acerca das relações jurídicas da Uber, analisaremos alguns pontos que precisam ser discutidos e superados acerca de sua responsabilidade.

A discussão é bem polêmica e não existe lado certo, vez que a jurisprudência ainda não está firmada quanto ao assunto. Quem acredita que a responsabilidade é subjetiva, defende que a Uber seria responsável pela intermediação apenas. Quem acredita que a responsabilidade é objetiva, defende que a Uber deveria ser considerada ou equiparada a uma empresa de transporte.

As atividades classificadas como de risco geram uma responsabilidade pelos danos causados, e serão analisadas objetivamente, pois prescinde de culpa. De acordo com Paulo Nader:

A relação jurídica estabelecida entre o ofensor e o ofendido somente se submete aos princípios da teoria objetiva se a atividade geradora de risco não for esporádica, eventual, mas da natureza do empreendimento. O perigo, enfim, deve estar associado às práticas habituais do agente causador dos danos.²⁴

Conforme dito por Paulo Nader, para configurar atividade de risco é necessário que a atividade geradora deste não seja esporádica, eventual, ela precisa vir da natureza do empreendimento. Para quem defende a responsabilidade subjetiva da Uber, o argumento utilizado é este, pois os decretos analisados consideram o serviço prestado como de intermediação e que, portanto, não seria geradora de riscos.

Para ser uma atividade de risco, a Uber deveria ser considerada ou equiparada a uma empresa de transporte. Porque, a partir daí sua atividade seria geradora de riscos e por consequência responderia pelos danos de forma objetiva. Carlos Roberto Gonçalves diz que:

Quem toma um ônibus, ou qualquer outro meio de transporte, tacitamente celebra um contrato de adesão com a empresa transportadora. Com o pagamento da passagem, o transportado adere ao regulamento da empresa. Esta, implicitamente, assume a obrigação de conduzi-lo ao seu destino, são e salvo. Se, no trajeto, ocorre um acidente e o passageiro fica ferido,

²⁴ NADER, Paulo. *Curso de direito civil, volume 7: responsabilidade civil*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016, p.116.

configura-se o inadimplemento contratual, que acarreta a responsabilidade de indenizar, nos termos do art. 389 do Código Civil.²⁵

A responsabilidade civil do transportador é, portanto, objetiva. Independe da comprovação de culpa, pois a atividade desenvolvida é de risco. A fonte dessa responsabilidade do transportador está no Decreto que regulamenta a responsabilidade civil das estradas de ferro, Decreto nº 2.681, de 7 de dezembro de 1912. Por um tempo, esse Decreto regulava apenas as estradas de ferro, mas sua atuação se estendeu, e hoje aplica-se para vários tipos de transporte, como ônibus, taxi, automóveis.

A corrente que diz que a responsabilidade da Uber é objetiva, acredita que há uma coligação de contratos entre a empresa, o motorista e o usuário, pois tem-se que a empresa integra a cadeia de fornecimento do serviço de transporte. “O termo coligação contratual, em sentido amplo, significa apenas e tão-somente uma ligação, um vínculo entre relações jurídicas contratuais diferentes que conformam uma operação econômica unificada.”²⁶

Este foi o entendimento do Tribunal de Justiça de São Paulo:

ACÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS – Transporte de passageiros por aplicativo (Uber) – Acidente ocorrido durante a corrida - Sentença que extinguiu o processo, sem resolução do mérito, por ilegitimidade passiva – Insurgência do autor – Cabimento – Empresa de tecnologia responsável pela intermediação de passageiros e motoristas que integra a cadeia de fornecimento do serviço de transporte – Nexso funcional entre a intermediação realizada e o contrato de transporte, executado por motorista cadastrado no aplicativo, de forma que a sorte de um dos negócios jurídicos reflita no outro – Responsabilidade objetiva e solidária da ré – Precedentes do E. TJSP - Hipótese em que o passageiro do veículo sofreu lesões graves decorrentes da colisão do automóvel com um muro – Existência de nexso causal – Ausência de excludentes de responsabilidade - Necessidade de restituição dos valores gastos pelo autor com a compra de remédios – Danos morais configurados – Consequências do evento danoso e abalo psicológico sofrido pelo passageiro que extrapolam meros dissabores ordinários – Indenização fixada em R\$ 20.000,00 – Valor razoável e adequado aos fins colimados – RECURSO PROVIDO. (TJ-SP - AC: 10036977420198260348 SP 1003697-74.2019.8.26.0348, Relator: Renato

²⁵ GONÇALVES, Carlos Roberto. *Direito civil brasileiro, volume 4: responsabilidade civil*. 12ª ed. – São Paulo: Saraiva, 2017, p. 239.

²⁶ LEONARDO, Rodrigo Xavier. *Os contratos coligados*. Disponível em: <https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/37750380/Os_contratos_coligados_-_texto_geral.pdf?1432726435=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DOs_contratos_coligados.pdf&Expires=1591978422&Signature=GwXOumqVZDS7jvLtI6JU~bqouu9SKpMyPxWwUD96LT-Z4TShhxfaEV7sAk-7P~K3nNMQOive2zyiC3SYXQjwcYR7C5QRU8nIEXBR8iObTOruKAJqAyPCCezc4I-IQ0QQ6~VwmggxAaNL8gKm9EuPFTRI2y9Qer8-TCfElkFzCp3HDq~qHNUTy~o~EykmQAJb77p9GRWLR38ainhmsdl9kKVUXTzTbThUP4NpmTi-KKgnFEOJzDoBC46A6d-NwFBuxDWDDPcx8UxZECw74xMiVJpPuWwac0OnKBenWwK3ntkJcOdL-QJw2frA-dxywqCrtuh8JEGa~k6nI~jljeYBzg__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA> Acesso em: 12 jun. 2020.

Rangel Desinano, Data de Julgamento: 31/01/2020, 11ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 31/01/2020)²⁷

Porém, este não é um pensamento consolidado nos Tribunais de Justiça, as decisões divergem a depender do caso. Por isso, a partir de agora, iremos analisar alguns casos em que as decisões foram dadas classificando a responsabilidade civil da Uber como subjetiva, e justificar o porquê ainda não pode ser classificada com objetiva.

Um caso muito comum, e que está presente em massa no judiciário brasileiro é o de perda de objetos dentro de veículos dos motoristas. Dentre os objetos mais esquecidos, está o celular.

As histórias geralmente são bem parecidas. O usuário solicita uma viagem através do aplicativo da Uber. Entra no veículo, realiza a sua viagem e após a finalização desta, percebe que esqueceu o objeto no veículo do motorista. O usuário então, entra em contato com o suporte da Uber, informando que esqueceu o objeto e questiona como proceder. A empresa, neste caso, responde que irá contatar o motorista com quem a viagem fora realizada, questionando se autoriza passar o número de seu celular para o usuário, para que este o contate acerca do problema.

Deste modo, a Uber se exime de qualquer responsabilidade, pois a tratativa do problema será realizada entre usuário e motorista, reafirmando mais uma vez que a empresa apenas aproxima pessoas. Basta pensar da seguinte forma: a Uber aproximou o motorista e o usuário, encerrando nesse momento sua participação. A partir desse momento o serviço de transporte é realizado pelo motorista. Se no desenvolvimento da prestação desse serviço, ao usuário é causado um dano, a Uber não pode ser responsabilizada a responder por tais prejuízos, vez que a sua participação no negócio acabou quando realizou a aproximação.

Os argumentos usados para defender essa tese é de que veículo onde os usuários esquecem os objetos é de propriedade do motorista e não da Uber. De igual modo, os motoristas são autônomos e não empregados da empresa, ou seja, a única conduta possível seria a de, novamente, mesmo após o término da viagem, tendo em vista o objeto esquecido, de reaproximar o motorista e o usuário para que assim tentem achar uma solução.

Neste caso, parte dos Tribunais entendem que os danos causados por essas perdas não são de responsabilidade da Uber, e ainda que entendam ao contrário, essa culpa é analisada de forma subjetiva, pois a Uber é mera intermediadora do negócio.

²⁷ TJ-SP - AC: 10036977420198260348 SP 1003697-74.2019.8.26.0348, Relator: Renato Rangel Desinano, Data de Julgamento: 31/01/2020, 11ª Câmara de Direito Privado, Data de Publicação: 31/01/2020. Disponível em: <<https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/804473313/apelacao-civel-ac-10036977420198260348-sp-1003697-7420198260348/inteiro-teor-804473333?ref=serp>> Acesso em: 12 jun. 2020.

Na hipótese narrada, houve culpa exclusiva da parte autora, que rompe o nexo de causalidade e exclui a responsabilidade da parte ré, conforme se passa a expor. O autor esqueceu objetos pessoais dentro do carro de motorista parceiro da Uber. A ré não pode ser responsabilizada pelo dano sofrido pelo autor. A empresa não tem dever de guarda e vigilância sobre pertences dos passageiros. A culpa exclusiva do consumidor afasta o nexo de causalidade entre a conduta da ré e o possível dano causado, incidindo a excludente de responsabilidade prevista no art. 14, § 3º, II, do Código de Defesa do Consumidor. ” (Sentença proferida no processo nº 0066472-14.2019.8.19.0001 – 6ª Vara do JEC do Rio de Janeiro – Julgado em 25/06/2019, Juiz Ingrid Charpinel Reis).²⁸

Bem como, muitos Tribunais têm entendido que a empresa é parte ilegítima para figurar no polo passivo das demandas de objetos esquecidos dentro do veículo do motorista, vejamos:

RECURSO INOMINADO. OPERADORA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS (UBER) – ILEGITIMIDADE PASSIVA “AD CAUSAM” RECONHECIDA – AÇÃO DE INDENIZAÇÃO CONTRA FORNECEDORADE SERVIÇOS DE AGENCIAMENTO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS, PELO EXTRAVIO DE BAGAGEM CAUSADO POR MOTORISTA VINCULADO À PLATAFORMA UBER, QUANDO ESTE ÚLTIMO, UTILIZANDO CARRO PARTICULAR, TERIA EXTRAVIADO BAGAGEM DO AUTOR – INEXISTÊNCIA DE VINCULAÇÃO CONTRATUAL DIRETA ENTRE AS PARTES QUE AFASTA A RESPONSABILIDADE PESSOAL DA OPERADORA DA PLATAFORMA UBER – RECURSO PROVIDO. SENTENÇA REFORMADA”. (TJSP, Recurso Inominado nº 0004545-41.2018.8.26.0016, 8ª Turma Cível, Rel. Juíza Vanessa Fernandes Ferrari, J. 19.09.2018)²⁹

²⁸ TJ-RJ. Sentença proferida no processo nº 0066472-14.2019.8.19.0001 – 6ª Vara do JEC do Rio de Janeiro – Julgado em 25/06/2019, Juiz Ingrid Charpinel Reis. Disponível em: <<http://www4.tjrj.jus.br/consultaProcessoWebV2/consultaProc.do?v=2&FLAGNOME=&back=1&tipoConsulta=publica&numProcesso=2019.001.052464-1>> Acesso em 12 jun. 2020.

²⁹ TJSP, Recurso Inominado nº 0004545-41.2018.8.26.0016, 8ª Turma Cível, Rel. Juíza Vanessa Fernandes Ferrari, J. 19.09.2018. Disponível em: <

É importante que se diga que a reclamação sobre perda de objeto não diz respeito sobre o funcionamento da plataforma, mas sim de supostos problemas enfrentados com o motorista que, ressalta-se, é independente e não possui relação de subordinação com a Uber.

Porém, ao analisar casos como este sob a perspectiva da corrente que acredita que há uma coligação de contratos, o argumento de que o dano decorre do transporte e não da intermediação não seria válido para a não responsabilização da Uber, vez que se os contratos são coligados, a empresa também responderia pelos danos do transporte. Bem como iria por água a baixo o argumento de que a Uber não possui o dever de guarda e vigilância, pois sendo responsável pelo transporte, os danos decorrentes dele seriam respondidos objetivamente.

A grande questão que dificulta a aceitação da responsabilidade objetiva em casos de perda de objetos dentro do veículo do motorista é justamente a falta do vínculo empregatício entre Uber e motoristas. Isto porque, o entendimento de que não há vínculo de emprego leva a conclusão de que o veículo é do motorista e não propriedade da empresa e que, portanto, itens esquecidos dentro deste são de responsabilidade do motorista autônomo.

Outro caso com enorme incidência no judiciário brasileiro são os casos de valor cobrado a maior. Quando uma viagem é solicitada, o aplicativo da Uber calcula uma estimativa do valor que será cobrado, baseado no trajeto, no tempo estimado, na distância etc. Ocorre que, existem alguns casos em que o valor estimado não é o valor efetivamente cobrado.

A alteração da rota pode ocorrer por diversos fatores, entre eles a pedido do próprio usuário, ou por decisão do próprio motorista. Ao entrar no veículo do motorista a primeira pergunta que muitos fazem é: “Tem algum caminho de preferência ou pode seguir o GPS?” Levando em consideração que o GPS calcula tempo, trânsito e distância e com isto dá a estimativa do valor, quando o passageiro decide por indicar o caminho ou quando o motorista acaba por ele mesmo realizando o caminho que acha mais correto, o valor pode ser alterado.

Conforme já vimos, de acordo com as legislações que regulamentam o serviço da Uber, esta é responsável por intermediar o pagamento, mas não poderia ser responsabilizada por danos decorrente de escolhas feitas durante a viagem.

Ora, caso o valor da viagem tenha sido modificado devido a escolha de uma rota diferente pelo passageiro, não há que se falar em responsabilidade civil da Uber pelo dano causado, vez que foi escolha do usuário. Caso o valor da viagem tenha sido modificado devido a escolha de rota ineficiente pelo motorista, também não há que se falar em responsabilidade civil da Uber, vez que o motorista não é empregado, mas sim um terceiro

independente. Os motoristas e os usuários são livres para escolherem o caminho a seguir, mas como o valor é uma estimativa, este pode ser modificado.

Seguindo esse pensamento, a responsabilidade civil da Uber deverá ser analisada sob a ótica subjetiva, pois a depender do caso, a culpa pode recair sobre o próprio usuário, vez que a escolha da rota pode ser feita pelo mesmo.

Vejamos o trecho retirado do site da Uber, dos “Termos & Condições de Uso”, disponível na plataforma.

[...]O preço pago por você é final e não reembolsável, a menos que diversamente determinado pela Uber. Você tem o direito de solicitar uma redução no Preço ao Parceiro Independente por serviços ou bens recebidos desse Parceiro Independente quando receber esses serviços ou bens. A Uber responderá de acordo com qualquer solicitação de Parceiro Independente para modificar o Preço de um serviço ou bem em particular. [...]³⁰

Com isto, conclui-se que a Uber dá total liberdade ao motorista e ao passageiro para negociarem acerca do pagamento, até mesmo do valor. Isto porque a Uber é apenas uma empresa de tecnologia, que aproxima as pessoas interessadas no serviço de transporte, ou seja, por mais que o valor da viagem tenha sido modificado devido escolhas do usuário ou do motorista, este pode ser simplesmente acordado entre os dois.

Portanto, para que a responsabilidade civil da Uber seja objetiva quando o assunto for valor de viagem cobrado a maior, deverá ser levado em consideração o ponto da liberdade de escolha da rota por usuários e motoristas. Mais uma vez, a falta de vínculo de emprego entre motoristas e Uber acaba atrapalhando no âmbito da responsabilidade civil, vez que sem vínculo, as decisões do motorista não podem ser atreladas à empresa.

Um outro problema, que acaba sendo frequente são os casos de perda de voo. Nesses casos os usuários utilizam do serviço da Uber para solicitar uma viagem a aeroportos. Ocorre que, por rota ineficiente, ou trânsito o usuário acaba perdendo seu voo, e conseqüentemente enfrenta grandes prejuízos. Estes casos se relacionam com os de valor cobrado a maior, pois o que faz o usuário perder o voo, supostamente, são problemas de rota durante a viagem.

Sabe-se que o ideal quando se têm um voo para pegar é sair com a maior antecedência possível, por exemplo, em voos internacionais a recomendação é a chegada no aeroporto com antecedência mínima de três horas. No entanto, nem sempre isso ocorre, e os

³⁰*Termos & Condições da Uber*. Disponível em:< <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=brazil&lang=pt-br>> Acesso em:16 mar.2020.

usuários, tendo se utilizado do serviço, tentam de alguma forma depositar a culpa da perda do voo na Uber.

Ação de indenização por danos materiais. Uber. Alegação de atraso no início da viagem e erro de percurso pelo motorista, ocasionando a perda de horário de voo. Sentença. Improcedência. Apelação. Ausência de qualquer elemento probatório acerca da confirmação do horário de início do serviço de transporte (serviço solicitado em cidade pequena 15 mil habitantes em que os serviços em geral são escassos). Atraso de 36 minutos em um trajeto total de 1h29min é razoável, principalmente, no caso, em que era necessário atravessara cidade de Belo Horizonte para chegar ao destino (aeroporto). Ausência de verossimilhança nas alegações dos autores. Inaplicabilidade da inversão do ônus da prova art. 6º, VIII, CDC. Falha na prestação dos serviços não verificada. Nexo de causalidade entre o serviço prestado e o prejuízo não verificado. Sentença mantida. Recurso desprovido.” (TJSP, Apelação nº 1013575-70.2017.8.26.0161, 21ª Câmara de Direito Privado, Rel. Des. Virgílio de Oliveira Junior, J. 29.05.2018)³¹

Conforme entendimento do acórdão, não há nexos de causalidade entre a perda do voo e o serviço prestado pela Uber, restando claro, portanto, que em casos similares, a Uber não possui qualquer responsabilidade quando o usuário não se precaveu quanto ao horário que deveria ter saído de casa para chegar no aeroporto com a antecedência recomendada.

No entanto, nem sempre os usuários são os culpados pela perda do voo. Existem vezes em que a culpa poderia recair sobre o motorista, como por exemplo quando ocorre um acidente no trajeto, ou até mesmo quando o veículo quebra no meio do caminho. Isso com certeza atrasaria o usuário a pegar o seu voo, e não seria por atraso dele ou por não ter se precavido.

Novamente, fica difícil falar na responsabilidade civil objetiva da Uber, quando os motoristas são autônomos, e sem qualquer vínculo de emprego, bem como enquanto não for

³¹ TJSP, Apelação nº 1013575-70.2017.8.26.0161, 21ª Câmara de Direito Privado, Rel. Des. Virgílio de Oliveira Junior, J. 29.05.2018. Disponível em: <

aceita em unanimidade a corrente acerca dos contratos coligados, que traria a responsabilidade do transporte para a Uber.

Pensando dessa forma, seria até mais correto a Uber retirar essa liberdade de escolha da rota, pois na responsabilidade objetiva, independe se a rota foi escolha do usuário, do motorista ou determinado pelo aplicativo, a responsabilidade pelo dano seria da empresa. Pois, fazendo uma comparação, os passageiros de ônibus não escolhem a rota que o ônibus irá fazer e se o há algum atraso no trajeto, independentemente de culpa, a empresa responsável pelo transporte irá arcar com os possíveis danos.

Outro caso muito comum, e este não exclusivo da Uber, são problemas com o cartão de crédito. As reclamações são sempre muito similares, o usuário recebe a fatura de seu cartão e nele não reconhece uma ou algumas cobranças que estão sendo feitas pela Uber. Ao entrar em contato o usuário exige alguma resposta, mas a empresa, agindo de acordo com o Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014), não é autorizada a informar a conta ou a pessoa que está utilizando seu cartão de crédito, a menos que haja ordem judicial para tal. Vejamos o que o artigo 7º, inciso II da referida lei traz:

Art. 7º O acesso à internet é essencial ao exercício da cidadania, e ao usuário são assegurados os seguintes direitos:

[...]

II - inviolabilidade e sigilo do fluxo de suas comunicações pela internet, salvo por ordem judicial, na forma da lei;³²

Ocorre que, para ser responsabilizada pelo uso indevido do cartão de crédito a Uber deveria ser a responsável pelo vazamento desses dados, e não é. Muitos desses usuários que recebem a cobrança supostamente indevida, tem o cartão de crédito utilizado por alguém da família, ou é vítima de uma fraude. Em qualquer um dos casos, o dono do cartão de crédito é quem deve zelar pela guarda e vigilância deste, sendo que se alguém teve acesso ao cartão físico ou foi com a autorização do dono ou então porque este foi vítima de fraude, da qual a Uber não teve participação.

Apesar de este ser um caso que está relacionado diretamente com um serviço prestado pela Uber, qual seja, o de intermediar o pagamento, é entendimento consolidado do Superior Tribunal de Justiça através da Súmula nº 479 que: “As instituições financeiras respondem objetivamente pelos danos gerados por fortuito interno relativo a fraudes e delitos praticados por terceiros no âmbito de operações bancárias. ”

³² BRASIL. Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014. *Marco Civil da Internet*. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/112965.htm>. Acesso em: 19 mai.2020.

Este também é o entendimento dos nossos Tribunais de Justiça:

RECURSO INOMINADO. DANOS MORAIS E MATERIAIS. COBRANÇAS INDEVIDAS EM CARTÃO DE CRÉDITO. SUPOSTA FRAUDE. PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE PASSIVA AFASTADA. MÉRITO. INVIABILIDADE DE RESPONSABILIZAÇÃO DA RECLAMADA. ANÁLISE DA AUTENTICIDADE DE TRANSAÇÕES COMPETE À ADMINISTRADORA DO CARTÃO. RECLAMANTE NÃO COMPROVOU CONTESTAÇÃO ADMINISTRATIVA DOS LANÇAMENTOS JUNTO À INSTITUIÇÃO FINANCEIRA. ILICITUDE NA CONDUTA DA RECLAMADA NÃO DEMONSTRADA. SENTENÇA AFASTADA. FEITO IMPROCEDENTE. RECURSO PROVIDO. (...) 9. Embora, de fato, tenha a Reclamada efetuado inúmeras cobranças ao Reclamante, inviável responsabilizá-la pelos fatos narrados na exordial. 10. Compete à administradora do cartão a análise de transações suspeitas, sendo inviável à Reclamada verificar a autenticidade dos dados a ela submetidos, até porque tal observação não faz parte de sua expertise. Para os operadores da Reclamada, a contraprestação ao serviço desempenhado foi, para todos os efeitos, regularmente efetuada. ” (TJAC, Apelação nº 0602610-76.2017.8.01.0070, 1ª Turma Recursal, Rel. Dr. Raimundo Nonato da Costa Maia, J. 14.11.2018).³³

Vejamos que aqui, diferentemente dos outros casos expostos, não há qualquer relação com a atividade de transporte, mas apenas com a atividade de intermediar o pagamento. Tendo em vista que a Súmula 479 do Superior Tribunal de Justiça consolidou o entendimento que as instituições financeiras respondem objetivamente pelo dano causado por fraudes, a responsabilidade da Uber deveria ser analisada subjetivamente, pois a atividade geradora de riscos, neste caso, é a bancária.

Com isto, seja fraude ou uso do cartão por alguém da família ou conhecido, não pode a Uber ser responsabilizada por esses prejuízos, em verdade que, nessas demandas, o único dever da desta deveria ser o de fornecer, caso autorizado pelo juiz, os dados de quem utilizou indevidamente o cartão de crédito.

³³ TJAC, Apelação nº 0602610-76.2017.8.01.0070, 1ª Turma Recursal, Rel. Dr. Raimundo Nonato da Costa Maia, J. 14.11.2018. Disponível em: <

Há casos em que terceiros sem qualquer relação jurídica com a Uber, ou seja, que não contrataram o serviço através do aplicativo, e tampouco são motoristas acabam, de alguma forma, sendo “vítimas” do serviço da Uber, e sofrem danos decorrentes destes. Podemos citar aqui os casos em que ocorre acidente de carro entre um motorista parceiro da Uber e um terceiro.

No caso citado, o terceiro é informado ou acaba descobrindo que a pessoa dona do veículo com o qual colidiu é motorista do aplicativo Uber, e com isto entende que a empresa possui responsabilidade para arcar com os prejuízos do acidente.

Ocorre que, pensando em todos os pontos já apresentados, quais sejam, o fato de o motorista não ser empregado da empresa, bem como a classificação dada pelos decretos de que a Uber seria apenas responsável pela intermediação, seria possível chegar à conclusão de que a sua responsabilidade é subjetiva.

Este é o entendimento dos Tribunais a esse respeito:

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, Juíza Rel. Velada Suzete Saldanha Carvalho, j. 17/12/2018)³⁴

No entanto, conforme exposto anteriormente, existe uma corrente que acredita que a Uber faça parte de uma coligação de contratos, e que dessa forma, sua atividade seria equiparada a de transporte. Seguindo esta linha de pensamento todo dano ocasionado pelo transporte seria de responsabilidade da empresa, pois a atividade é geradora de riscos. Com isto, o acidente entre motoristas e terceiros deveria sim ser responsabilidade objetiva da Uber.

O ponto a ser superado para que casos assim continuem a serem enquadrados na responsabilidade objetiva, é a inexistência da relação de emprego entre motoristas e Uber. Pois esse é o grande argumento dos defensores da responsabilidade subjetiva, juntamente com a alegação de que o serviço é de intermediação.

³⁴ TJRJ, Recurso nº 0056399-51.2017.8.19.0001, 1ª Turma Recursal dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais, Juíza Rel. Velada Suzete Saldanha Carvalho, j. 17/12/2018. Disponível em: <<http://www4.tjrj.jus.br/ejud/ConsultaProcesso.aspx?N=20187005931140> > Acesso em 12 jun. 2020.

CONCLUSÃO

A Uber desde que iniciou suas atividades aqui no Brasil vêm enfrentando dificuldades para fazer com que as pessoas entendam qual o objeto de sua empresa. Isto porque o aplicativo da Uber trouxe novidades nunca vistas antes. Antigamente, o transporte mais parecido com o fornecido através dos aplicativos como Uber, era o Táxi e neste bastava a pessoa dar o sinal na rua para que o veículo parasse, e o pagamento, diferente de como ocorre através dos aplicativos, era feito diretamente ao motorista.

A empresa, por obvio defende que seu serviço não é de transporte, pois isso a tornaria uma atividade de risco. Todos os decretos analisados, confirmam que a atividade da Uber, e de outros aplicativos similares, é a de intermediar. Porém, há quem defenda que existe uma coligação de contratos e que por isso a Uber integra a cadeia de fornecimento do serviço de transporte, sendo assim uma atividade geradora de riscos.

Nesta pesquisa, discutimos e analisamos alguns pontos que precisariam ser superados para que, de forma mais consolidada, a Uber respondesse objetivamente pelos danos causados, pois foi possível verificar que os Tribunais ainda divergem ao decidir entre a responsabilidade subjetiva e objetiva. Os dois principais pontos de divergência são em relação a existência ou não do vínculo de emprego entre o motorista e a empresa Uber, e o outro a dúvida sobre a atividade ser de transporte ou de intermediação.

Enquanto essas divergências não forem sanadas, o assunto sobre a responsabilidade civil da Uber continuará polêmico e em alta, pois sem dúvidas ainda haverá decisões nos dois sentidos, tanto a favor da responsabilidade subjetiva quanto a favor da responsabilidade objetiva.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2002/L10406.htm>. Acesso em: 20 abr.2020.

BRASIL. **Lei nº 8.078 de 11 de setembro de 1990.** Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078 .htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078.htm)>. Acesso em: 20 abr.2020.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm> Acesso em: 20 abr. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 44.399 de abril de 2018.** Disciplina o uso do Sistema Viário Urbano municipal e dá outras providências. Disponível em:< <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/2018/4439/44399/decreto-n-44399-2018-disciplina-o-uso-do-sistema->

viario-urbano-municipal-para-exploracao-de-servico-de-transporte-individual-privado-remunerado-de-passageiros-intermediado-por-plataformas-digitais-gerenciadas-por-provedoras-de-redes-de-compartilhamento-prover-e-da-outras-providencias >. Acesso em 28 abr.2020.

BRASIL. **Decreto nº 17.462 de maio de 2017**. Regulamenta o artigo 3º, §2º, inciso I alínea "a"; inciso II alínea "b"; e inciso III, alínea "b", da Lei Federal n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, disciplinando o uso do Sistema Viário Urbano de São José dos Campos e dá outras providências. Disponível em: < <http://www.sjc.sp.gov.br/legislacao/Decretos/2017/17462.pdf> > acesso em: 28 abr.2020.

BRASIL. **Decreto nº 1.302/17 de julho de 2017**. Dispõe sobre o sistema de transporte privado individual a partir de compartilhamento de veículos. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a/pr/c/curitiba/decreto/2017/131/1302/decreto-n-1302-2017-dispoe-sobre-o-sistema-de-transporte-privado-individual-a-partir-de-compartilhamento-de-veiculos?q=da+dos+pegoais> >. Acesso em: 28 abr.2020.

BRASIL. **Decreto nº 56.981 de maio de 2016**. Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e dá outras providências. Disponível em: < <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56981-de-10-de-maio-de-2016> >. Acesso em: 28 abr.2020.

BRASIL. **Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014**. Marco Civil da Internet. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/112965.htm>. Acesso em: 19 mai.2020.

BRASIL. **Decreto Lei 47344 de 25 de novembro de 1966**. Aprova o Código Civil e regula a sua aplicação - Revoga, a partir da data da entrada em vigor do novo Código Civil, toda a legislação civil relativa às matérias que o mesmo abrange. Disponível em:<<https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/477358/details/normal?l=1>>. Acesso em: 16 abr.2020

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro: Responsabilidade Civil**. 26. Ed. São Paulo: Saraiva, 2012.

DINIZ, Maria Helena. **Tratado Teórico e prático dos contratos**. 4 ed. São Paulo: Saraiva, 2002.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. **Curso de direito civil: Contratos**. Teoria geral e contratos em espécie – Volume 4. São Paulo: Atlas, 2015.

FILHO, Sérgio Cavalieri. **Programa de Responsabilidade Civil**. 10 ed. – São Paulo: Atlas, 2012.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 17ª ed. São Paulo. Saraiva. 2016.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil brasileiro, volume 4: responsabilidade civil**. 12ª ed. – São Paulo: Saraiva, 2017.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil 3 Esquematizado**: responsabilidade civil, direito de família, direito das sucessões. 6ª ed. – São Paulo, Saraiva Educação, 2019.

LIRA, Amanda Lucena; BRAGA, Cássio Nunes de Lira. **Reflexões Jurídicas sobre as operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas**: o Caso da Uber. Disponível em: < http://www.cidp.pt/revistas/rjlb/2017/1/2017_01_0197_0219.pdf > Acesso em: 06 abr.2020.

NADER, Paulo. **Curso de direito civil, volume 7**: responsabilidade civil. 6ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2016.

NADER, Paulo. **Curso de Direito Civil, volume 3**: Contratos. 9ª ed. – Rio de Janeiro: Forense, 2018.

SCHREIBER, Anderson. **Novos Paradigmas da Responsabilidade Civil – Da Erosão dos Filtros da Reparação à Diluição dos Danos**. 2ª Edição. São Paulo: Atlas, 2009.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito civil**: contratos – Vol. 3. São Paulo; Grupo GEN, 2020.

VENOSA, Sílvio de Salvo. **Direito Civil - Obrigações e Responsabilidade Civil**. Vol. II, 19ª edição. São Paulo; Grupo GEN, 2019.

COORDENADORIA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (TCC)

TERMO DE AUTENTICIDADE DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Eu, Aline Gomes Molinari

Aluno(a), regularmente matriculado(a), no Curso de Direito, na disciplina do TCC da 10ª etapa, matrícula nº 41555201, Período Matutino, Turma E,

tendo realizado o TCC com o título: A responsabilidade civil da Uber: um estudo sobre pontos a serem superados para a aplicação da responsabilidade objetiva à empresa.

sob a orientação do(a) professor(a): Diogo Leonardo Machado de Melo

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, 15 de Junho de 2020.



Assinatura do discente