

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE

GUILHERME SOUTTO SOUSA

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DO LOCADOR DE VEÍCULOS NAS RELAÇÕES DE
CARSHARING**

São Paulo

2020

GUILHERME SOUTTO SOUSA

A RESPONSABILIDADE CIVIL DO LOCADOR DE VEÍCULOS NAS RELAÇÕES DE
CARSHARING

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

ORIENTADOR: DANIEL TAVELA LUIS

São Paulo

2020

GUILHERME SOUTTO SOUSA

A RESPONSABILIDADE CIVIL DO LOCADOR DE VEÍCULOS NAS
RELAÇÕES DE CARSHARING

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

Aprovado em:

BANCA EXAMINADORA

Examinador(a):

Examinador(a):

Examinador(a):

A RESPONSABILIDADE CIVIL DO LOCADOR DE VEÍCULOS NAS RELAÇÕES DE CARSHARING

Guilherme Souto Sousa¹

Resumo: O presente trabalho busca entender a aplicação da responsabilidade civil quanto os integrantes de relações de *carsharing* em caso de acidentes entre o condutor locatário e terceiros, sem nexos de causalidade ao locador. A fim de buscar previsão quanto futuras decisões nesse sentido, estudam-se decisões judiciais norte americanas a respeito desse tema e o tratamento dado a temas semelhantes no direito pátrio.

Palavras-chave: *Carsharing*. Responsabilidade Civil. Acidentes. Locação. Dano a terceiro.

Abstract: This work aims to perceive the civil liability to members of carsharing if an accident between the driver tenant and other person, without causation of the locator. In order to verify future decisions about the issue, this paper examine North American judicial decisions and the Brazilian legal treatment in near subjects.

Key words: Carsharing. Civil Liability. Accidents. Renting. Damage to other.

Sumário: 1. Introdução sobre a economia compartilhada. 1.1. Delimitação do tema. 2. Sobre o contrato privado. 2.1. Breve adendo sobre a aplicação do Código de Defesa do Consumidor. 3. Direito. 3.1. Direito Brasileiro – Jurisprudência Brasileira, conforme institutos do Direito Civil Brasileiro. 3.1.1. Distinção das jurisprudências e as características do *carsharing*. 3.2. Direito Norte Americano - Jurisprudência de Nova Iorque. 3.3. Comparativo das diferenças. 4. Conclusões: em busca de um modelo para a economia disruptiva. 5.Referências.

1. Introdução sobre a economia compartilhada

Graças a modernização e o advento da sociedade em rede, modelos de negócios baseados na economia compartilhada tem ganhado destaque.

A economia *peer-to-peer* (P2P), também chamada de economia compartilhada, pode ser considerada como um conceito amplo que abrange produtos baseados na tecnologia da informação e comunicação e consumo coletivo, os quais ensejam o consumo de bens e serviços por plataformas *online*².

¹ Graduando em direito pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, e-mail: guilhermestsousa@gmail.com.

²Juho Hamari, Mimmi Sjöklint e Antti Ukkonen definem a economia compartilhada como “an umbrella concept that encompasses several ICT developments and technologies, among others CC, which endorses sharing the of goods and services through online platforms” (HAMARI, Juho; SJÖKLINT, Mimmi; UKKONEN, Antti. The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption. **Journal of the Association for Information Science and Technology**, v. 67, p. 2047-2059, Set 2016, DOI 10.1002/asi.23552, ISSN 2330-1643. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/255698095_The_Sharing_Economy_Why_People_Participate_in_Collaborative_Consumption. Acesso em: 29 out 2020).

O consumo coletivo se baseia na alocação de recursos, em sua maioria ociosos, à demanda coletiva. Os recursos, que podem ser bens ou serviços, são compartilhados por atividades como locação, permuta e *trading* em detrimento da compra.

Nesse sentido, podemos destacar o exemplo da plataforma de transporte urbano privado Uber. A plataforma conecta ofertantes e demandantes *online*, facilitando a alocação de recursos ociosos a demanda coletiva.

Outro exemplo é a *startup* Turbi, que permite o aluguel de carros por hora pelo aplicativo de forma totalmente digital. A Turbi permite que o demandante tenha o benefício de possuir um carro sempre que necessário, não tendo que se importar com as responsabilidades de um proprietário, que ficam a cargo da *startup*.

1.1. Delimitação do tema

Nesse contexto, o modelo de negócios que será objeto de análise nesse trabalho é o *carsharing*. Esse modelo consiste no empréstimo oneroso de automóvel, sem motorista, podendo a relação ser P2P ou com a plataforma tendo papel de locadora, como a já citada Turbi.

No modelo de negócios da Turbi, que será chamado *carsharing* simples, a plataforma detém a frota de veículos e não precisa envolver terceiros para suprir a demanda. A relação ocorre apenas entre a plataforma e o locatário, se enquadrando na economia compartilhada por prezar pelo empréstimo apenas pelo tempo de uso, inibindo tempo ocioso.

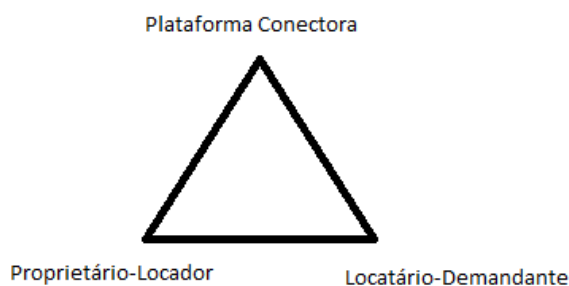
Organograma 1 – Carsharing Simples

Plataforma-Locadora ————— Locatário-Demandante

Fonte: Produção Própria

Já no modelo P2P, a plataforma *online* age apenas como conectora entre pessoas que querem locar automóveis, demandantes, e pessoas locam seus automóveis, ofertantes. Dessa forma, a relação é formada por três partes, a plataforma-conectora, a demandante-locatária e a ofertante-locadora.

Organograma 2 – Carsharing P2P



Fonte: Produção própria

Exemplo desse modelo é o aplicativo Moobie. O ofertante-locador tem a faculdade de definir os valores das diárias e os períodos de disponibilidade para locação e o demandante-locatário é beneficiado com preços inferiores e a desobrigação de prestar caução.

Tendo mesmo modelo de negócio, o Zazcar encerrou³ suas operações P2P na cidade de São Paulo em 28 de novembro de 2019. Há indícios, portanto, de que o modelo enfrenta desafios em sua estabilização no mercado. Dentre as dificuldades enfrentadas, destaca-se a necessidade de aderência dos ofertantes-locadores, proprietários de veículos ociosos, para as empresas, vez que essas não possuem frota própria.

Para atrair os proprietários, necessário garantir o retorno financeiro desses, seja garantindo a integridade do veículo, provendo clientela ou mantendo o patrimônio do proprietário incólume.

A situação mais provável a gerar lesão ao patrimônio do locador é a ocorrência de acidentes durante a posse do locatário envolvendo vítimas estranhas a locação. Nesse caso, a vítima poderia exigir sua reparação do locador, mesmo esse não tendo qualquer relação causal com o acidente⁴.

Esse trabalho se destina a pesquisar a responsabilidade civil do locador de veículos na ocorrência de acidentes entre o locatário e terceiros, sem relação causal ao locador, durante o compartilhamento de veículos, ou *carsharing*, as decisões judiciais estrangeiras a respeito desse tema, o tratamento dado ao tema no direito pátrio e a expectativa quanto a decisões futuras.

³ Informações obtidas no site oficial da empresa, <https://www.zazcar.com.br/>, acessado em 10 nov 2020.

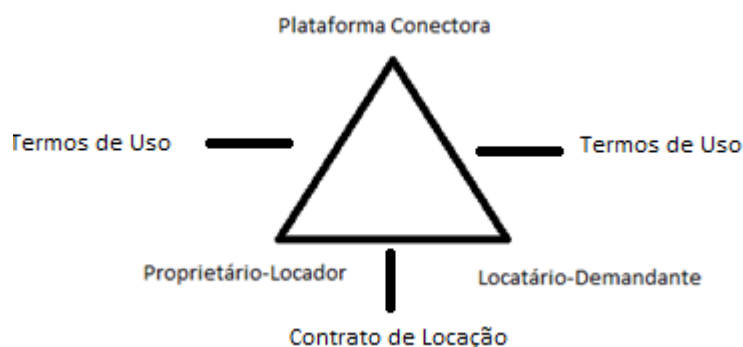
⁴ A responsabilidade solidária está pacificada no ordenamento jurídico brasileiro pela súmula 492 do STF, que prevê que “A empresa locadora de veículos responde, civil e solidariamente com o locatário, pelos danos por este causados a terceiro, no uso do carro locado.”

2. Sobre o contrato privado

De início, destaca-se que as partes da relação de *carsharing* são pessoas jurídicas do direito privado e pessoas físicas, sendo a relação regida por contratos de direito privado.

As relações entre a plataforma e o locador e locatária são definidas pelos termos de uso da plataforma. Já a relação entre o locador e locatária na modalidade P2P pode não ser formalizada por instrumento escrito, sendo regida pelos artigos 565 a 578 do Código Civil (CC).

Organograma 3 – Instrumentos jurídicos no Carsharing P2P



Fonte: Produção própria

Por se tratar de relações próprias do direito privado, terão como princípio a autonomia da vontade. Por conta disso, o contrato firmado é base de todas as obrigações das partes se aplicando as previsões legais apenas quando o contrato for omissivo ou quando conter condições ilegais.

Há discussão sobre o enquadramento da relação de plataformas-conectoras e seus clientes no direito do consumidor. Essa questão altera as regras de exegese do contrato⁵ e será tratada posteriormente. Nesse momento inicial, busca-se apenas verificar se o contrato trata da responsabilidade das partes perante terceiros e as regras gerais da relação.

A título de exemplo, a Turbi trata da responsabilidade do Locatário em caso de acidentes em seu termo de uso, afirmando que:

[...] 4.5.O Usuário é inteira e exclusivamente responsável, também, por quaisquer custos ou despesas eventuais ou extraordinários, decorrentes da utilização do automóvel alugado por meio do aplicativo da Plataforma, incluindo multas de trânsito, valores adicionais decorrentes de atraso ou inconformidade na devolução dos automóveis, custos relacionados a conserto ou reparação de automóveis e eventuais indenizações ou restituições devidas a terceiros. [...] (TURBI

⁵ A maior questão seria a inaplicabilidade de cláusulas limitando direitos dos consumidores ou os impondo obrigações abusivas, vide art. 51 do CDC, inciso IV “Art. 51. São nulas de pleno direito, entre outras, as cláusulas contratuais relativas ao fornecimento de produtos e serviços que: (...) IV - estabeleçam obrigações consideradas iníquas, abusivas, que coloquem o consumidor em desvantagem exagerada, ou sejam incompatíveis com a boa-fé ou a equidade”.

COMPARTILHAMENTO DE VEICULOS S.A., Turbi, 2019. Termos de Uso. Disponível em: <https://blog.turbi.com.br/termos-de-uso/>. Acesso em: 14 de jun. de 2020)

Já a Moobie se define como responsável apenas pela aproximação entre clientes proprietários e locatários, afirmando que:

[...] 3.2. A MOOBIE será responsável única e exclusivamente pelo licenciamento que permitir aos Parceiros o acesso à Plataforma Moobie e pela aproximação entre Parceiro e Cliente, não tendo qualquer responsabilidade pelas obrigações eventualmente assumidas por eles nos Contratos de Locação que vierem a ser firmados e/ou por eventuais Ofertas divulgadas por meio da Plataforma Moobie. [...] (MOOBIE CAR SHARING. Moobie, 2019. Termos de Uso. Disponível em: <https://www.moobie.com.br/termos-de-uso>. Acesso em: 14 de jun. de 2020)

E que:

[...] 4.2. As locações temporárias de Veículos serão feitas diretamente entre o Cliente e o Parceiro, limitando-se à MOOBIE apenas a licenciar ao Cliente, gratuitamente, o uso do aplicativo para acesso à Plataforma Moobie. [...] (Moobie, 2019)

Assim, evidente o interesse da intermediária em se eximir de qualquer obrigação quanto a relação entre as partes clientes. As únicas obrigações assumidas pela empresa são aquelas relacionadas a funcionalidade da plataforma e repasse dos valores financeiros, conforme expressamente atestado em sua cláusula quinta:

[...] 5.1. São obrigações da MOOBIE: (i) Manter a funcionalidade da Plataforma Moobie, garantindo e respeitando a usabilidade, segurança e navegabilidade, bem como facilitando a navegação sempre que possível e garantindo um ambiente confiável para processar suas operações, salvo nos casos de interrupções ou suspensões, decorrentes a: (a) manutenção de natureza técnica/operacional; (b) casos fortuitos ou força maior; (c) ações de terceiros que impeçam a utilização dos Recursos; e/ou (d) falta de fornecimento de energia elétrica por longos períodos de tempo (blackout); e, (ii) Transferir ao Parceiro, em datas estipuladas no Anexo I, o valor da transação via transferência bancária entre o Parceiro e o Cliente, descontadas as taxas devidas à título de comissão conforme descrito no Anexo I; [...] (Moobie, 2019)

Além disso, ao tratar das obrigações do locatário, os termos de uso expandem a aplicação do art. 570 do CC:

[...] 8.5. O Cliente será responsável, independente da comprovação de dolo ou culpa, por toda e qualquer perda e/ou dano, material ou moral, lucros cessantes e/ou danos emergentes etc., ocorridos durante o período de locação de Veículo, com exceção de problemas decorrentes de informações errôneas previamente prestadas pelo Parceiro e/ou gerados em virtude de desgaste natural, casos em que a responsabilidade será exclusiva e integralmente do Parceiro. [...] (Moobie, 2019)

O contrato ainda reitera a responsabilidade civil geral do art. 186 do CC:

[...] 8.5.1. Na hipótese do Cliente se envolver em um acidente ou qualquer evento que envolva prejuízo e/ou danos ao veículo e/ou a terceiros, o Cliente ficará responsável pelo pagamento de todas as despesas incorridas pela Moobie e/ou pelo Parceiro, incluindo a Coparticipação no Sinistro e/ou eventual Franquia cobrada pela seguradora para o acionamento do seguro e as quaisquer outras despesas decorrentes.

O valor da Coparticipação no Sinistro e da Franquia, inclusive para as hipóteses de perda total, roubo ou furto do Veículo locado pelo Cliente, estará especificado na Plataforma Moobie no momento da Reserva, assim como estará previsto no Contrato de Locação. [...] (Moobie, 2019)

O locador não é exonerado da responsabilidade de indenizar terceiros, mesmo que não tenha relação causal com o evento danoso, e há menção a possibilidade de o locador arcar com despesas. Ressalta-se, aqui, que não é interesse do locador proprietário ter seu patrimônio resguardado apenas por direito de regresso, vez que esse não garante a recomposição material do valor.

Por fim, necessário mencionar o seguro contratado. Todo veículo ofertado pela Moobie deve estar protegido por apólice de seguro compreensivo e por seguro da plataforma:

[...] 8.1. Seguro para Veículos objeto de locação entre Clientes e Parceiros Pessoas Físicas e Jurídicas: O Parceiro Pessoa Física e Jurídica autoriza a MOOBIE a emitir uma apólice de Seguro de Cobertura Securitária para o Veículo durante os períodos em que este for compartilhado com os Clientes, conforme as contratações que venham a ser realizadas por meio da Plataforma Moobie.

8.1.1. Todo e qualquer Veículo objeto de locação entre Clientes e Parceiros Pessoas Físicas e Jurídicas por meio da Plataforma Moobie, desde que observadas as condições previstas neste Termo, será assegurado pela seguradora contratada pela MOOBIE, em um modelo de apólice válido por cada período de vigência dos Contratos de Locação de Veículo que vierem a ser firmados. O Seguro Moobie, contemplará coberturas descritas no documento Anexo I;

8.1.2. Independentemente do Seguro Moobie, o Veículo também deverá estar previamente coberto por apólice de Seguro compreensivo contratada pelo Parceiro Pessoa Física e Jurídica (seguro que conste na lista de seguros da SUSEP), sob pena de não ser autorizada a divulgação do Veículo na Plataforma Moobie e/ou de não receber a cobertura oferecida pelo Seguro Moobie.

8.2. O Seguro Moobie visa garantir ao Parceiro Pessoa Física e Jurídica, na qualidade de proprietário/titular do Veículo, o valor de 90% da taxa FIPE, salvo exceções acordadas com o parceiro, o pagamento dos riscos contratados, observadas as condições contratuais da apólice de seguro. [...] (Moobie, 2019)

Entretanto, como se depreende do texto, o seguro da Moobie cobre o valor limite de apenas 90% da tabela FIPE. Logo, não é segurado nem ao menos o valor completo do veículo e o próprio contrato prevê que a plataforma e o locador podem vir a arcar com despesas decorrentes de acidentes com terceiros, vide cláusula 8.5.1, já colacionada.

Portanto, vez que os termos de uso não preveem a exclusão da responsabilidade do locador na relação *carsharing* P2P, abre-se margem para que esse responsada perante terceiros.

2.1. Breve adendo sobre a aplicação do Código de Defesa do Consumidor

Sobre a incidência do Código de Defesa do Consumidor (CDC) na relação de *carsharing*, devemos analisar duas relações jurídicas, a da plataforma com seus clientes (locadores e locatários) e do locador com o locatário.

De início, para designar a plataforma como fornecedora para efeitos de aplicação do Código de Defesa do Consumidor, é possível realizar duas analogias, na relação de *carsharing* simples a plataforma se equipararia a empresa locadora de automóveis, já na relação P2P a imobiliária na intermediação entre o proprietário e possíveis locatários.

Sobre a aplicação do CDC perante imobiliárias, já há posicionamento da doutrina, no sentido de que:

“A jurisprudência destes 15 anos de CDC ensinou, porém, que esta situação de vulnerabilidade não é exceção, mas sim bastante comum, e que a relação entre o consumidor-pessoa física e leigo e a administradora de imóveis deve ser, sim, considerada uma relação de consumo, diretamente ou a menos por equiparação, pois aqui a destinação final do bem imóvel é suplantada pela fática, técnica, informacional e jurídica vulnerabilidade do proprietário.” (MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor**. 8. Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016, pg. 430)

Importante ressaltar, que, seguindo a linha doutrinária colacionada acima, a aplicação do CDC por equiparação se dará na relação da plataforma de *carsharing* com o locador e o locatário, vez que há vulnerabilidade fática, técnica, informacional e jurídica nas duas relações.

Nesse contexto, as cláusulas contratuais devem ser interpretadas da maneira mais favorável aos consumidores, vide art. 47 do Código de Defesa do Consumidor (CDC), e a plataforma não poderá recorrer aos termos de uso para imputar apenas em seus clientes eventual dever de reparação.

A plataforma também responderá objetivamente perante os clientes, conforme prevê o artigo 14, do CDC, que dispõe que “O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.”, e perante terceiros quando aplicável o artigo 17 do CDC, a qual equipara a consumidores todas as vítimas do evento.

Assim, a plataforma deverá indenizar os clientes e terceiros vítimas do evento danoso, exceto quando comprovar que tendo prestado o serviço, o defeito inexistiu ou que a culpa é exclusiva do consumidor ou de terceiros, conforme previsões dos incisos I e II, § 3º, art. 14, do CDC.

Nesse sentido, entende-se que é possível a exoneração da responsabilização da plataforma em relações de *carsharing* sempre que comprovado que o veículo locado não tem defeitos ou que o locatário aceito pela plataforma era apto, podendo fazer parte da seleção de possíveis locatários.

Em outra seara, necessário se considerar, também, a possibilidade de caracterização do proprietário do veículo como fornecedor, nas relações P2P. Ao emprestar o veículo onerosamente e habitualmente⁶, o proprietário se enquadraria nas definições do art. 3, do CDC.

Entretanto, uma característica intrínseca da relação de *carsharing* P2P, e por extensão da economia compartilhada, é a possibilidade de o proprietário disponibilizar seu automóvel apenas quando desejar, afastando a habitualidade.

O bem não é destinado à locação e não existe com a finalidade única de gerar lucro. Pelo contrário, o bem é utilizado pelo proprietário aos fins que ele queira, sendo locado apenas quando ocioso.

Portanto, a locação de automóvel, no regime de *carsharing*, pode gerar uma relação consumerista. Para tanto, basta que a destinação do automóvel à locação seja pautada pela habitualidade. Esse requisito é suportado pelo modelo de negócios, tendo como exemplo o uso da plataforma por pessoas jurídicas.

Assim, têm-se as hipóteses em que os locadores ou empresas de *carsharing* serão considerados fornecedores, respondendo objetivamente por quaisquer danos ao locatário e terceiros. Porém, resta claro também que devem ser analisadas as circunstâncias do caso concreto para enquadramento no CDC.

Logo, como o locador não poderá ser considerado fornecedor sempre, sua responsabilidade não será sempre objetiva, restando possível a procura por forma de eximi-lo do dever de reparação em acidentes causados pelo locatário.

Dessa forma, passemos a buscar interpretação do direito brasileiro que possibilite resguardar o locador e, paralelamente, entender como tem se formado a jurisprudência norte americana sobre essa questão.

⁶ Embora o princípio da habitualidade não esteja expressamente previsto no CDC, trata-se de requisito pacífico na doutrina e jurisprudência, com base na menção ao desenvolvimento de atividade do artigo 3º. A título de exemplos, manifestações de Plácido e Silva, citado por José Geraldo Brito Filomeno, ““derivado do francês ‘fournir’ (fornecer, prover), de que se compõem ‘fournisseur’ (fornecedor), entende-se todo comerciante ou estabelecimento que abastece ou fornece habitualmente uma casa ou um outro estabelecimento dos gêneros e mercadorias necessários a seu consumo.” (BRITO, F.J. G. **Direitos do Consumidor**, 15ª edição. São Paulo: Grupo GEN, 2018. 9788597017069. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597017069/>. Acesso em: 05 Nov 2020) e do Tribunal de Justiça do Distrito Federal “sabe-se que a chave para encontrar a figura do fornecedor reside na expressão ‘desenvolvem atividade’, de sorte que, somente será fornecedor o agente que pratica determinada atividade com **habitualidade**.” (DISTRITO FEDERAL, Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios. Apelação n. 0010310-61.2012.8.07.0006. Rel. Desembargadora SIMONE LUCINDO, PRIMEIRA TURMA CÍVEL, julgado em 28/05/2014, DJE 06/06/2014.)

3. Direito

Devido o pouco tempo de existência do *carsharing* no Brasil, o legislador ainda não se deteve as minúcias do tema. A maioria das normas publicadas, até o presente momento, se limitam a constituir o regime jurídico tributário e administrativo aplicável, como por exemplo o decreto nº 56.981/16, da cidade de São Paulo.

Ressalta-se, porém, a lei n. 12.587/12, que incluiu princípios norteadores à Política Nacional de Mobilidade Urbana⁷. Dentre os princípios, se destaca o princípio da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços, previsto no inciso VII, artigo 5º da referida lei, por ser aplicável ao objeto desse trabalho. Todavia, por ser o termo ‘justo’ um conceito aberto, a valoração será subjetiva até estabilização jurídica do tema.

Nesse contexto, sendo a lei omissa, o art. 4 da lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro (LINDB), Decreto-Lei nº 4.657/42, concede ao juiz a possibilidade de decidir os casos por meio da analogia, dos costumes e dos princípios gerais de direito. No caso das relações de *carsharing*, seria necessário, ainda, a análise do contrato, que faz lei entre as partes. Apenas quando contrato e lei insuficientes, seria possível fundamentar a decisão nos princípios do art. 4 da LINDB.

Nesse contexto, de forma a encontrar resposta quanto a existência de responsabilidade do locador em relação a terceiros, buscar-se-á as semelhanças e diferenças das relações de *carsharing* com relações já sedimentados na jurisprudência.

Restringir-se-á a análise a duas fontes de responsabilidade intrínsecas ao *carsharing*, a responsabilidade do locador e a responsabilidade do proprietário do automóvel. Essas questões foram a base das decisões no direito norte-americano e têm sua jurisprudência consolidada no Brasil.

⁷ O artigo primeiro da referida lei prevê que “A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”. Como os programas de *carsharing* são digitais e voltados ao uso pontual, a fim de suprir necessidade de deslocamento pontual também dentro das cidades, podem ser considerados como modo de transporte urbano.

3.1. Direito Brasileiro – Jurisprudência Brasileira, conforme institutos do Direito Civil Brasileiro

As decisões brasileiras a respeito da responsabilidade do locador e do proprietário do veículo já estão pacificadas pelos tribunais superiores, respectivamente o Supremo Tribunal Federal (STF) e o Superior Tribunal de Justiça (STJ).

Há entendimento de que existe responsabilidade solidária e objetiva do proprietário de veículos por atos culposos de terceiro condutor e ele está pacificado pelo STJ. A título de exemplo, há manifestação no sentido de que:

“A jurisprudência desta Corte Superior firmou-se no sentido de que o proprietário do veículo automotor responde, solidária e objetivamente, pelos atos culposos de terceiro condutor” (BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (4. Turma). Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial 1243238/SC, Rel. Ministro MARCO BUZZI, QUARTA TURMA, julgado em 02/10/2018, DJe 08/10/2018)

E:

“Consoante a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça, o proprietário do veículo responde objetiva e solidariamente pelos atos culposos de terceiro que o conduz, provocando acidente de trânsito, pouco importando que o motorista não seja seu empregado ou preposto, ou que o transporte seja gratuito ou oneroso” (BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (3. Turma). Agravo Interno nos Embargos de Divergência em Recurso Especial n. 1815476/RS, Rel. Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, TERCEIRA TURMA, julgado em 25/11/2019, DJe 05/09/2019)

Ainda sobre o tema, o STJ especificou as modalidades de culpa aplicadas ao proprietário, fundamentando sua responsabilidade, por informativo de jurisprudência:

“na escolha impertinente da pessoa a conduzir seu carro, ou na negligência em permitir que terceiros, sem sua autorização, tomassem o veículo para utilizá-lo (culpa *in eligendo* ou *in vigilando*, respectivamente)” (BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Informativo nº 0484, 2011)

Importante ressaltar que a base legal para o raciocínio está nos artigos 186 e 927 do CC⁸. Os artigos preveem, respectivamente 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” e “Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.”

Trata-se, portanto, de dever de reparação baseada na omissão do proprietário ao dever de guarda do automóvel por esse ser um veículo perigoso, conforme interpretação do professor Rui Stoco:

⁸ Em decisões mais antigas é apontado o art. 159 do antigo Código Civil, que tinha condições análogas as dos arts. 186 e 927 do atual código.

“[...] a responsabilidade pela reparação dos danos é, assim, em regra, do proprietário do veículo, pouco importando que o motorista não seja seu empregado, uma vez que sendo o automóvel um veículo perigoso, o seu mau uso cria a responsabilidade pelos danos causados a terceiros, nos termos do art. 159 do Código Civil, independentemente de qualquer outro dispositivo legal. Ao proprietário compete a guarda da coisa. A obrigação de guarda presume-se contra ele. Pelo descumprimento do dever de guarda do veículo, o proprietário responde pelos danos causados a terceiros, quando o mesmo é confiado a outrem, seja preposto ou não (Wladimir Valler, op. cit., p.88-89). Como se vê, a responsabilidade do proprietário do veículo, que é presumida, não exclui a do causador mediato do acidente (terceiro que o dirigia). Ambos respondem solidariamente pelo evento, podendo a vítima acionar ambos ou qualquer deles, segundo sua escolha”. (STOCO, Rui, **Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial**. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997. p. 247/248, 795).

Pode-se encontrar decisões recentes nesse sentido e teor do Tribunal Superior e dos Tribunais Estaduais.

AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE CIVIL. ACIDENTE DE TRÂNSITO. PROPRIETÁRIO DO VEÍCULO. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. APLICAÇÃO DA SÚMULA N. 83/STJ. RECURSO NÃO PROVIDO. 1. "Em matéria de acidente automobilístico, o proprietário do veículo responde objetiva e solidariamente pelos atos culposos de terceiro que o conduz e que provoca o acidente, pouco importando que o motorista não seja seu empregado ou preposto, ou que o transporte seja gratuito ou oneroso, uma vez que sendo o automóvel um veículo perigoso, o seu mau uso cria a responsabilidade pelos danos causados a terceiros. Provada a responsabilidade do condutor, o proprietário do veículo fica solidariamente responsável pela reparação do dano, como criador do risco para os seus semelhantes". (REsp 577902/DF, Rel. Ministro ANTÔNIO DE PÁDUA RIBEIRO, Rel. p/ Acórdão Ministra NANCY ANDRIGHI, TERCEIRA TURMA, julgado em 13/06/2006, DJ 28/08/2006, p. 279). Aplicação da Súmula n. 83/STJ. 2. Agravo interno a que se nega provimento. (BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (4. Turma). Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial n. 1601198/GO. Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 22/06/2020, DJe 30/06/2020);

AGRAVO INTERNO NO AGRAVO EM RECURSO ESPECIAL. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. ACIDENTE DE TRÂNSITO. VIOLAÇÃO AO ART. 1.022 DO CPC. NÃO OCORRÊNCIA. **RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DO PROPRIETÁRIO DO VEÍCULO CAUSADOR DO ACIDENTE**. CULPA IN VIGILANDO DA COISA. SÚMULA 7 DO STJ. PENSÃO MENSAL. RENDA NÃO COMPROVADA. SALÁRIO MÍNIMO. AGRAVO INTERNO NÃO PROVIDO. 1. Não se viabiliza o recurso especial pela indicada violação do art. 1.022 do Código de Processo Civil. Isso porque, embora rejeitados os embargos de declaração, a matéria em exame foi devidamente enfrentada pelo Tribunal de origem, que emitiu pronunciamento de forma fundamentada, ainda que em sentido contrário à pretensão do recorrente. 2. A convicção a que chegou o acórdão de que ficou comprovada a culpa in vigilando do recorrente, uma vez que seu filho agiu com imprudência, contribuindo para a ocorrência do acidente quando dirigia um veículo de sua propriedade, decorreu da análise do conjunto fático-probatório, e o acolhimento da pretensão recursal demandaria o reexame do mencionado suporte, obstando a admissibilidade do especial à luz do enunciado 7 da Súmula desta Corte. 3. Além disso, o recorrente não impugna o argumento de que o proprietário do veículo responde objetiva e solidariamente pelos danos decorrentes de acidente de trânsito causado por culpa do condutor. Assim, a subsistência de fundamento inatacado apto a manter a conclusão do aresto impugnado impõe o não-conhecimento da pretensão recursal, a teor do entendimento disposto na Súmula nº 283/STF: "É inadmissível o recurso extraordinário quando a decisão recorrida assenta em mais de um fundamento suficiente e o recurso não abrange todos eles." 4. De acordo com a jurisprudência

desta Corte de Justiça, o proprietário responde solidariamente pelos danos causados por terceiro a quem emprestou o veículo. 5. Ademais, esta Corte Superior possui jurisprudência consolidada no sentido de que, no caso de morte de genitor(a), a pensão aos filhos é de 2/3 do salário percebido (ou o salário mínimo caso não exerça trabalho remunerado) até que estes completem 24 anos de idade. 6. Agravo interno não provido. (BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (4. Turma). Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial n. 1551780/MS. Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 10/12/2019, DJe 16/12/2019); e

A Acidente de trânsito. Ação de cobrança. Sentença de procedência. Presunção relativa de culpa do réu, condutor que atingiu a traseira do veículo que seguia a frente, não ilidida. Condução sem a manutenção de distância segura. **Responsabilidade solidária do proprietário do veículo.** Correção monetária a partir do desembolso e juros moratórios da citação. Procedência mantida. Apelos improvidos. (SÃO PAULO. Tribunal de Justiça de São Paulo. Apelação Cível n. 1032160-65.2017.8.26.0002. Rel. Soares Levada. 34ª Câmara de Direito Privado. Foro Regional II - Santo Amaro - 8ª Vara Cível. Data do Julgamento 20/01/2020; Data de Registro 20/01/2020)

Quanto a responsabilidade do locador de veículos, essa está sumulada pelo STF desde 1969, pela súmula 492, a qual afirma que “A empresa locadora de veículos responde, civil e solidariamente com o locatário, pelos danos por este causados a terceiro, no uso do carro locado”.

A súmula teve como precedentes três acórdãos proferidos pelo Supremo Tribunal nos Recursos Extraordinários 60477, 62247 e 63562.

Na primeira ocasião, a corte julgou acidente de trânsito em que o locatário exibiu, quando do recebimento do veículo, carteira de habilitação restrita de terceiro, que lhe dava possibilidade de dirigir apenas caminhões, camionetas e "jeeps" de seu uso e propriedade, vide art. 109, parágrafo único do decreto-lei 3.651/41. O ministro relator fundamentou a decisão na legislação de trânsito acima indicada e o art. 159 do antigo Código Civil, *in verbis*:

“Art. 159. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano A verificação da culpa e a avaliação da responsabilidade regulam-se pelo disposto neste Código, arts. 1.521 a 1.532 e 1.542 a 1.553.”

Após afastar a solidariedade presumida, que não se configuraria “*admodum civile*” chegou ao entendimento de que a locadora “sufere lucro com a locação mercantil, para qual a exigência de vigilância especial” e que na situação julgada “não teve a mínima cautela”. O acórdão foi ementado como:

“LOCAÇÃO MERCANTIL DE VEICULOS AUTOMOTORES, PARA USO NAS VIAS TERRESTRES ABERTAS A CIRCULAÇÃO PÚBLICA. ACIDENTE IMPUTAVEL A CULPA DO CONDUTOR DO CARRO ALUGADO. A VERIFICAÇÃO DA CO-RESPONSABILIDADE DA EMPRESA LOCADORA E, PORTANTO, DA SOLIDARIEDADE PASSIVA NA COMPOSIÇÃO DO DANO CAUSADO A TERCEIRO REGULA-SE PELO DISPOSTO NO ART. 159 DO C. CIV., QUE DEFINE O ATO ILICITO, E NO CÓDIGO NACIONAL DO TRÂNSITO, ESPECIALMENTE NO ART. 121, PARAGRAFO 4, QUE IMPÕE O

MAXIMO DE VIGILANCIA EM TAL ATIVIDADE COMERCIAL. CONHECIMENTO E PROVIMENTO DO RECURSO EXTRAORDINÁRIO INSERTO NA LETRA D DO PERMISSIVO CONSTITUCIONAL. REFORMA DO ACÓRDÃO QUE SITUOU A QUESTÃO NOS LIMITES DO C. CIVIL.” (BRASIL. Supremo Tribunal Federal (2. Turma). Recurso Extraordinário n. 60477, Rel. ANTONIO VILLAS BOAS, Segunda Turma, julgado em 07/06/1966, DJ 10/08/1966. PP-02646 EMENT VOL-00662 PP-00327 RTJ VOL-00037-03 PP-00594)

O segundo julgamento tratou de indenização por atropelamento de menor púbere por locatário devidamente habilitado. O acórdão utilizou excerto do primeiro julgamento, assim transcrito “que a solidariedade passiva da empresa proprietária na composição do dano se regula pelo artigo 159 do Código Civil e no Código de Trânsito”. Por fim, afirmou-se que não seria possível que a locadora tivesse agido com a diligência devida sem antes prover à solvência do usuário, em caso de responsabilidade civil. O acórdão foi ementado como:

RESPONSABILIDADE CIVIL. LOCAÇÃO MERCANTIL DE AUTOMOVEIS. DANO A TERCEIRO. AGE COM CULPA E RESPONDE SOLIDARIAMENTE PELO LOCADOR QUE NÃO DESTINA PARTE DO SEU LUCRO A COBERTURA DA EVENTUAL INSOLVENCIA DO CONDUTOR PARA INDENIZAR. (BRASIL. Supremo Tribunal Federal (1. Turma). Recurso Extraordinário n. 62247, Rel. ADAUCTO CARDOSO, Primeira Turma, julgado em 15/05/1967, DJ 18/08/1967. PP-02445 EMENT VOL-00698-01 PP-00250 RTJ VOL-00041-03 PP-00796)

Por fim, o terceiro acórdão entendeu que os precedentes davam interpretação construtiva ao art. 1.521 do antigo Código Civil, análogo ao art. 932 do CC, estendendo a responsabilidade civil indireta a empresa locadora de automóveis. O acórdão foi ementado como:

RESPONSABILIDADE CIVIL. LOCAÇÃO MERCANTIL DE AUTOMOVEL. CO-RESPONSABILIDADE DA LOCADORA NA COMPOSIÇÃO DE DANO CAUSADO A TERCEIRO. RECURSO EXTRAORDINÁRIO NÃO CONHECIDO. (BRASIL. Supremo Tribunal Federal (2. Turma). Recurso Extraordinário n. 63562, Rel. EVANDRO LINS, Segunda Turma, julgado em 16/04/1968, DJ 24/05/1968. PP-01870 EMENT VOL-00728-03 PP-00937 RTJ VOL-00045-01 PP-00065)

Portanto, essas duas características do *carsharing* P2P, a locação e a propriedade do automóvel, tem construções jurisprudências no sentido de que o locador e /ou proprietário deve responder civil e solidariamente por danos causados a terceiros.

Entretanto, ambas os entendimentos jurisprudenciais possuem críticas pela doutrina e distinções para as relações de *carsharing* P2P que serão analisadas a seguir.

3.1.1. Distinção entre as posições jurisprudenciais e as características do *carsharing*

Retomando, a jurisprudência do STJ aponta que a responsabilidade do proprietário do veículo atos culposos de terceiro condutor é solidária e objetiva. A responsabilidade provém

das modalidades de culpa *in eligendo* ou *in vigilando*. Ou seja, a propriedade do automóvel está ligada ao dever de vigia do automóvel e do dever de escolha de quem vai dirigi-lo, sendo presumido falha nesses deveres sempre que o condutor se envolver em acidente.

Todavia, o legislador brasileiro prevê expressamente as hipóteses de responsabilidade indireta no artigo 932 do CC, se tratando de elenco taxativo (*numerus clausus*), conforme ensinamento do professor Paulo Nader⁹.

Com mesmo entendimento, o professor Sérgio Cavaliere aponta que:

"(...) penalizar o dono do veículo pelo eventual acidente causado pelo comodatário seria responsabilizá-lo objetivamente, só pelo fato de ser o dono da coisa, hipótese de responsabilidade objetiva não prevista em nossa legislação." (CAVALIERE FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 1999. p. 129. ISBN 857420031x)

Ademais, não houve ratificação legal da jurisprudência sobre a responsabilidade solidária do proprietário de veículos quando da edição do novo código civil em 2002, sendo possível sustentar que essa posição não refletia o *standard* jurídico¹⁰ de 2002 e, dada a inércia do legislativo, o atual.

A jurisprudência que imputa responsabilidade objetiva ao proprietário de veículo seria, portanto, extralegal e ilegítima. Extralegal porque ultrapassa o rol taxativo do artigo 932 do CC e ilegítima porque exige do homem médio um grau de cuidado superior ao tipo médio de conduta esperado socialmente. Octacílio Alecrim, ao tratar do papel dos *standards* jurídicos¹¹, afirma que:

"(...) em um caso concreto, a apreciação da conduta de uma determinada pessoa em determinadas circunstâncias deverá ser feita em relação a um tipo médio de conduta social correta para determinada categoria de atos em causa e para as circunstâncias determinadas pelo próprio caso concreto." (ALECRIM, Octacílio. **Fundamentos do standard jurídico**. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1941. P 65.)

⁹ O professor é claro ao afirmar que "O elenco das hipóteses de responsabilidade indireta, constante nos cinco incisos do art. 932, é *numerus clausus*." (NADER, Paulo. **Curso de direito civil, volume 7: responsabilidade civil**. 6. ed. rev., atual. e ampl. Rio de Janeiro: Forense, 2016. Ponto 79 "Fato de outrem – aspectos gerais".)

¹⁰ *Standard* jurídico é conceito jurídico, sendo definido por Otacílio Alecrim como um critério médio de conduta, de assentimento geral e corrente que serve de ângulo para a valoração judicial, permitindo a operação do direito perante novos contextos sociais sem a alteração da legislação.

¹¹ Embora a publicação seja antiga, "não há outro autor nacional que tenha se dedicado exclusivamente ao assunto, até porque a doutrina o trata como um princípio geral do direito" (FALAVIGNA, Maria Clara Osuna Diaz. **Os princípios gerais do Direito e os standards jurídicos do Código Civil**. São Paulo, 2007. Originalmente apresentada como tese de doutorado, Universidade de São Paulo. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2131/tde-23032008-183352/publico/TESE.pdf>. Acesso em 05 nov 2020)

Nesse contexto, por não existir dever legal quanto a responsabilidade indireta do proprietário de veículo, seria necessária a análise da conduta média esperada do proprietário. Na relação de *carsharing* não existe uma relação prévia entre o proprietário do automóvel e o condutor locatário. Por conta disso, o dever de escolha tem limitações óbvias, podendo se restringir apenas a quesitos objetivos como possuir Carteira Nacional de Habilitação. Não há vigilância durante a locação, dada suas peculiaridades.

Dessa forma, não é possível alegar que o locador que confia seu veículo a locatário, considerado apto por um órgão público, falhou em seu dever de cuidado. Não há providência adicional a ser tomada, com base no tipo médio de conduta social correta, e não é exigível outra conduta do locador do que as já tomadas atualmente nos programas de *carsharing*.

Assim, havendo inexigibilidade de conduta diversa, não é possível responsabilizar o locador por atos do condutor pelas modalidades de culpa *in eligendo* ou *in vigilando*. Nesse sentido:

“O fundamento primário da reparação está, como visto, no erro de conduta do agente, no seu procedimento contrário à predeterminação da norma, que condiz com a própria noção de culpa ou dolo. Se o agente procede em termos contrários ao direito, desfere o primeiro impulso, no rumo do estabelecimento do dever de reparar, que poderá ser excepcionalmente ilidido, mas que em princípio constitui o primeiro momento da satisfação de perdas e interesses.” (PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de Direito Civil vol. I**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1993. p. 236).

E:

“A responsabilidade civil, como já assentado, decorre do descumprimento de um dever jurídico básico, definido e imposto em lei ou em convenção. Assim, ao violar o dever jurídico o agente pratica ilícito extracontratual ou contratual. Haverá a responsabilidade, ou seja, dever de reparação, em caso de dano ou conforme condições previstas em ato negocial.” (NADER, Paulo. **Curso de Direito Civil - Vol. 7 - Responsabilidade Civil**, 6ª edição. São Paulo: Grupo GEN, 2015. 9788530968724. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788530968724/>. Acesso em: 05 Nov 2020)

Já quanto a jurisprudência do STF sobre a responsabilidade do locador, há distinção da súmula para a relação de *carsharing* P2P, vez que os locadores não são necessariamente uma pessoa jurídica ou empresa destinada a locação de veículos. Dado que a função do *carsharing* é aproveitar automóveis ociosos, o locador pode ser pessoa física ou pessoa jurídica com objeto social diverso.

Nesse sentido, vez que a súmula trata somente da responsabilidade da empresa locadora de veículo, não há previsão para que empresa que tenha atividade empresarial diversa ou pessoa física responda solidariamente por danos causados pelo locatário a terceiros.

Todavia, as empresas de *carsharing* na modalidade simples, aquelas que detêm frota própria, não poderiam se eximir da responsabilidade. Trata-se de empresa, com finalidade a locação de veículos, existindo subsunção clara entre a súmula e o modelo de negócios adotado, empresa destinada a locação de veículos.

A única defesa dessas empresas perante a súmula 492 seria apontar sua incoerência interna, vez que, como demonstrado anteriormente:

“Somente no julgamento mais antigo (precedente citado) é que se verifica a razão de o Supremo Tribunal Federal ter aplicado uma solidariedade entre a locadora e o locatário, considerando que a empresa simplesmente entregou o bem móvel nas mãos de quem não estava habilitado a dirigi-lo.

Nos demais casos houve simples aplicação do julgamento anterior sem que, contudo, houvesse similitude fática do julgamento anterior com o caso que se analisava naquele momento.” (AGUIAR, José Tito de. Súmula 492 e as locadoras de veículos: da necessidade de revisão da aplicação do enunciado. **Migalhas**, 30 out 2017. ISSN 1983-392X. Disponível em: <https://migalhas.uol.com.br/depeso/268233/sumula-492-e-as-locadoras-de-veiculos-da-necessidade-de-revisao-da-aplicacao-do-enunciado>. Acesso em 30 out 2020.)

Com esse entendimento seria possível o afastamento da responsabilidade objetiva, sendo necessária a avaliação da culpa da locadora antes de sua responsabilização. Essa abordagem também é que mais se adequa a legislação vigente, consoante parágrafo único do artigo 927 do CC, que prevê:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo.

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

Sobre essa matéria, Stefanie da Silva Castro Coelho aponta que:

“há apenas duas hipóteses para a utilização da teoria do risco: (i) determinação legal; e (ii) atividade perigosa. Quanto ao item “i”, elucida-se que não há previsão legal no sentido de determinar a aplicação da teoria da responsabilidade objetiva à atividade de locação de veículos. Quanto ao item “ii”, inicialmente, esclarece-se que atividade perigosa é aquela que ‘contém notável potencialidade danosa, em relação ao critério de normalidade média, revelada por meio de estatísticas e elementos técnicos e da experiência comum. (...) A responsabilidade fundada no risco, consiste, portanto, na obrigação de indenizar o dano produzido por atividade exercida no interesse do agente e sob seu controle, sem que haja qualquer indagação sobre o comportamento do lesante.’ (DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro Vol.7: Responsabilidade Civil. 29. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. 71 pag. ISBN 9788502616134) Necessário destacar que o perigo aqui referenciado decorre apenas da atividade e não do comportamento do agente, ou seja, o perigo decorre da essencialidade da atividade desenvolvida.” (COELHO, Stefanie da Silva Castro. Da Técnica da Distinção e a Ilegalidade da Aplicação Superficial da Súmula 492 do STF. **ANIMA: Revista Eletrônica do Curso de Direito OPET**, Curitiba, Ano XI, n. 18, jan-jun/2018. ISSN 2175-7119. Disponível em: <http://www.opet.com.br/faculdade/revista-anima/pdf/anima18/anima18-03-Da->

[Tecnica-da-Distincão-e-a-Ilegalidade-da-Aplicação-Superficial-da-Sumula-492-do-STF.pdf](#). Acesso em: 30 out 2020.)

Nesse contexto, a súmula 492 do STF só poderia ser entendida nos termos da decisão seminal do Recurso Extraordinário n. 60.477, ou seja, a empresa locadora responde civil e solidariamente com o locatário nos casos em que tenha agido com culpa.

3.2. Direito Norte Americano - Jurisprudência de Nova Iorque

Já sobre a resposta jurídica do direito norte-americano ao *carsharing*, o proprietário do automóvel é legalmente responsável no estado de Nova Iorque por previsão legal, vide seção 388 da lei de veículos e tráfego de Nova Iorque, *in termis*:

“1. Todo proprietário de veículo usado ou dirigido nesse estado será considerado responsável por mortes ou danos a pessoa ou propriedade resultantes da negligência no uso ou direção do veículo, independentemente se a serviço do proprietário, por qualquer pessoa usando ou operando com permissão, expressa ou tácita, do proprietário. (...)”¹² (ESTADO DE NOVA IORQUE. [Vehicle and Traffic Law (1960)]. **Vehicle and Traffic Law**. Tradução nossa. Disponível em: <https://www.nysenate.gov/legislation/laws/VAT>. Acesso em 30 out 2020.)

A norma tem como base a doutrina da *vicarious liability*, que prevê hipótese de responsabilidade civil indireta de um superior por atos de seu subordinado. O instituto é explicado por William Lloyd Prosser, nos seguintes termos:

"A é negligente, B não é. 'Negligência imputada' significa que, por razão de alguma relação existente entre A e B, a negligência de A pode ser cobrada contra B, apesar de B não ter cumprido papel nisso, não ter feito nada para ajudar ou encorajar isso, ou tenha, na verdade, feito tudo o possível que ele poderia fazer para prevenir isso. O resultado pode ser que B, em ação contra C por seus danos, é barrado de sua indenização por conta da negligência de A, como se ele próprio tivesse sido negligente. Isso é frequentemente chamado de "negligência contributiva imputada". Ou o resultado pode ser de que B, em ação de C contra si, se torne responsável como réu pelos danos de C, com base na negligência de A. Isso é chamado, por vezes, de negligência imputada. Mais frequentemente é chamada de *vicarious liability* (responsabilidade substituída), ou é dado ao princípio o nome latino de *respondeat superior*.”¹³ (PROSSER, William L. **Law of Torts**. 4. ed. St. Paul Minn: West Publishing, 1971. p. 458. s 69. Tradução nossa.)

¹² Tradução livre. No original “1. Every owner of a vehicle used or operated in this state shall be liable and responsible for death or injuries to person or property resulting from negligence in the use or operation of such vehicle, in the business of such owner or otherwise, by any person using or operating the same with the permission, express or implied, of such owner.”

¹³ Tradução livre. No original “A is negligent, B is not. 'Imputed negligence' means that, by reason of some relation existing between A and B, the negligence of A is to be charged against B, although B has played no part in it, has done nothing whatever to aid or encourage it, or indeed has done all that he possibly can to prevent it. The result may be that B, in an action against C for his own injuries, is barred from recovery because of A's negligence, to the same extent as if he had been negligent himself. This is commonly called 'imputed contributory negligence.' Or the result may be that B, in C's action against him, becomes liable as a defendant for C's injuries, on the basis of A's negligence. This is sometimes called imputed negligence. More often it is called vicarious liability, or the principle is given the Latin name of *respondeat superior*.”

Com base nessa tese, as cortes americanas entendiam que o proprietário do carro poderia ser responsabilizado por acidentes quando do empréstimo do veículo, sendo essa jurisprudência estabilizada pela legislação estadual.

Entretanto, desde 2005, a responsabilidade do proprietário de automóveis em Nova Iorque tem uma interação específica quando esse se tratar de locador de veículos. Isso ocorre por conta de legislação federal, a *Graves Amendment*¹⁴ (49 U.S.C. § 30106), que prevê:

“ (a) Em geral – Um proprietário de veículo que empreste ou arrende mercantilmente o veículo a pessoa (ou afiliado do proprietário) não será considerado responsável pela lei de qualquer estado ou subdivisão política de estado, em razão de ser proprietário do veículo (ou afiliado do proprietário), por danos a pessoas ou propriedades resultantes ou em decorrência do uso, direção ou posse do veículo durante o período de locação ou arrendamento mercantil se-

(1) o proprietário (ou afiliado do proprietário) está envolvido com o serviço ou negócio de locação ou arrendamento mercantil de veículos motores; e

(2) não existe negligência ou infração penal por parte do proprietário (ou afiliado do proprietário).”¹⁵ (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. [Public Law 109-59 (2006)] **Safe, accountable, flexible, efficient transportation equity act: a legacy for users**. 109º Congresso dos Estados Unidos da América. Tradução nossa.)

Ou seja, caso o locador não tenha culpa ou dolo no acidente e esteja habitualmente envolvido com o negócio de locação ou *leasing*, não terá responsabilidade indireta sobre danos causados durante o empréstimo do automóvel.

A motivação da *Graves Amendment*, segundo seu proponente Sam Graves, era diminuir os custos do aluguel de veículos, que cobririam os passivos de sentenças de responsabilização, custando cem milhões de dólares por ano aos consumidores.¹⁶

Nesse contexto, para a modalidade de *carsharing* simples não há responsabilização indireta da plataforma-locadora por ser proprietária dos veículos, vez que preenche os requisitos da *Graves Amendment*. Nesse sentido já se manifestou a Suprema Corte de Nova Iorque em caso envolvendo o Zipcar:

“Ementa: [1]-Moção das empresas por julgamento sumário do requerimento de *vicarious liability* sob a seção 388 da lei de veículos e tráfico de

¹⁴ Trata-se de emenda proposta pelo membro da câmara dos representantes dos Estados Unidos à lei pública 109–59 de 2005, “Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users”.

¹⁵ Tradução livre. No original “(a) In General.—An owner of a motor vehicle that rents or leases the vehicle to a person (or an affiliate of the owner) shall not be liable under the law of any State or political subdivision thereof, by reason of being the owner of the vehicle (or an affiliate of the owner), for harm to persons or property that results or arises out of the use, operation, or possession of the vehicle during the period of the rental or lease, if— (1) the owner (or an affiliate of the owner) is engaged in the trade or business of renting or leasing motor vehicles; and (2) there is no negligence or criminal wrongdoing on the part of the owner (or an affiliate of the owner).”

¹⁶ Informação obtida em notícia do jornal de seguros, no endereço eletrônico <https://www.insurancejournal.com/magazines/features/2005/12/19/63824.htm>

Nova Iorque foi concedido porque eles satisfazem todos os elementos da *Graves Amendment*, 49 U.S.C.S. § 30106, vez que locadores do veículo envolvido no acidente em termos de um acordo de locação onerosa e, portanto, estão no direito a proteção da emenda; [2]-Porque não há evidência sugerindo que um problema de manutenção ou falha mecânica causou ou tenha contribuído para o acidente, a alegação de negligência na manutenção não precluiu as empresas a requererem a imunidade sob a *Graves Amendment*; [3]-Porque a empresa de *carsharing* estava no negócio de permitir o uso de seus carros em troca de uma taxa, como uma empresa de locação tradicional, eles são consideradas como incluídas no mercado de locação ou arrendamento mercantil de automóveis sob a letra simples da *Graves Amendment*.” (ESTADO DE NOVA IORQUE. New York Supreme Court. *Moreau v. Josaphat*, 2013 NY Slip Op 23377, 42 Misc. 3d 345, 975 N.Y.S.2d 851. Relator David I. Schmidt. 23 out 2013. Disponível em: http://www.courts.state.ny.us/REPORTER/3dseries/2013/2013_23377.htm. Acesso em 30 out 2020. Tradução nossa.)¹⁷

Quanto a modalidade de *carsharing* P2P, essa não tem grande relevância no estado de Nova Iorque. A Turo, empresa referência da modalidade nos Estados Unidos, operando em quarenta e nove estados, não conduz suas atividades em Nova Iorque devido aos requisitos de seguro do estado.

Visando reverter essa situação, o senado de Nova Iorque tem propostas que visam criar segurança jurídica a empresas de *carsharing* P2P, como o *Personal Motor Vehicle Sharing Act* (*Senate Bill S3506*) e o *Peer-To-Peer Car Sharing Act* (*Senate Bill S6581*).

Portanto, não há, ainda, perante o direito de Nova Iorque, definição sobre a possibilidade de o proprietário-locador se isentar da responsabilidade indireta com base na *Graves Amendment*.

Quanto a questão de subsunção a *Graves Amendment*, a emenda não permite interpretação que a limite apenas as pessoas jurídicas. Portanto, qualquer pessoa física que esteja habitualmente envolvido com o negócio de locação ou *leasing* de automóveis, não deve ser responsabilizada por danos causados durante o empréstimo.

Entretanto, conforme já mencionada anteriormente, é característica intrínseca da relação de *carsharing* P2P a possibilidade de o proprietário disponibilizar seu automóvel apenas quando desejar, afastando a habitualidade.

¹⁷ Tradução livre. No original “HOLDINGS: [1]-The corporations’ motion for summary judgment on the claim for vicarious liability under Vehicle and Traffic Law § 388 was granted because they satisfied all the elements of the *Graves Amendment*, 49 U.S.C.S. § 30106, as lessors of the vehicle involved in the accident pursuant to a commercial lease agreement and, thus, were entitled to its protection; [2]-Because there was no evidence suggesting that a maintenance issue or mechanical failure caused or contributed to the accident, the allegation of negligent maintenance did not preclude the corporations from claiming immunity under the *Graves Amendment*; [3]-Because the car-sharing company was in the business of allowing use of their cars in exchange for a fee, just like traditional rental car companies, they were considered in the business of renting or leasing motor vehicles under the plain words of the *Graves Amendment*.”

Assim, por ser omissa a legislação e não existir jurisprudência em Nova Iorque quanto a responsabilização civil indireta, a aplicação do *Graves Amendment* em casos de *carsharing* P2P deverá levar em contas as particularidades do caso.

Porém, dado a importância da jurisprudência no sistema jurídico norte-americano, poderia ser possível adquirir-se previsibilidade para a hipóteses de *carsharing* P2P após julgamento sobre o tema, desde que adote interpretação extensiva.

Ressalta-se, ainda, que é esperado que o estado de Nova Iorque trate especificamente sobre o tema em lei. O *Peer-To-Peer Car Sharing Act* menciona especificamente o tema em seus objetivos, embora não exista menção no corpo do projeto de lei ainda.

3.3. Comparativo das diferenças entre direito brasileiro e norte americano

Os sistemas normativos, do Brasil e do estado de Nova Iorque, posições semelhantes quanto a responsabilidade indireta do proprietário de veículo e opostas quanto a responsabilidade indireta do locador de veículo.

Quanto a responsabilidade do proprietário de veículo, embora as bases teóricas sejam distintas, os dois sistemas têm como resultado prático a responsabilização indireta do proprietário em caso de acidentes.

As doutrinas da *vicarious liability* nos Estados Unidos e da culpa *in eligendo* e *in vigilando* no Brasil foram estabelecidos pela doutrina e adotados pela jurisprudência. Todavia, no estado de Nova Iorque o instituto foi ratificado pelo legislador, enquanto no Brasil a responsabilidade indireta do proprietário não foi incluída pelo legislador na edição do novo código civil em 2002.

Já quanto a responsabilidade indireta do locador, a diferença entre as posições adotadas evidencia uma prioridade diversa quanto ao bem jurídico a ser tutelado.

De um lado, o direito brasileiro, por meio de jurisprudência sumulada pelo STF, dá preferência a proteção da vítima e da reparação dos danos causados, responsabilizando objetiva e solidariamente a empresa locadora por quaisquer danos durante a locação.

Por outro, o direito norte-americano tem legislação federal que exime as locadoras se não concorrerem culposa ou dolosamente para o acidente, protegendo, portanto, a liberdade econômica e o melhor interesse comercial das partes contratantes, locadora e locatária.

Necessário, também, apontar que os Estados Unidos, ao contrário do Brasil, têm resposta estabelecida para a responsabilidade do locador em relações de *carsharing*, já existindo jurisprudência específica ao tema. Ao mesmo tempo, os legisladores norte-americanos já buscam a edição de normas concernentes ao tema.

Ressalta-se que os Estados Unidos contam com programas de *carsharing* há muito mais tempo que o Brasil, existindo registro de quarenta programas entre o período de 1994 a 2005¹⁸. Dessa forma, natural o estado avançado quando comparada ao Brasil.

Nesse contexto, o Brasil tem a oportunidade de analisar o modelo norte-americano e criar norma específica que atenda a nova realidade da economia compartilhada e as relações de *carsharing*.

4. Conclusões: em busca de um modelo para a economia disruptiva

Passada a descrição da jurisprudência atual brasileiro e sua comparação com a resposta jurídica nova iorquina, necessário apontar que a jurisprudência pátria não está preparada para responder adequadamente as demandas surgidas de relações de *carsharing*. Isso se dá por conta de distinções determinantes entre as características das jurisprudências pacífica do STJ e do STF e características intrínsecas ao *carsharing*, já mencionadas anteriormente.

Ressalta-se, ainda, que a técnica de distinção se trata de linha de defesa contenciosa para os locadores em relações de *carsharing*. Além disso, a parte da interpretação sistemática do ordenamento jurídico brasileiro e, por isso, a resposta jurídica que se pretende, de que o locador responde apenas quando agir culposamente depende da valoração judicial, não sendo segura para as plataformas.

Nesse contexto, para garantir a segurança jurídica sobre o tema, caberia as empresas interessadas criar pressão perante os legisladores a fim de influenciá-los a criar legislação específica às relações de *carsharing*.

¹⁸ Artigo publicado em 2005 analisando o mercado de *carsharing* atestava a informação nos seguintes termos: “Since 1994, a total of 40 programs have been deployed in North America—28 are operating in 36 urban regions, and 12 are now defunct. Another four are planned to launch in the next year” (SHAHEEN, Susan; COHEN, Adam; ROBERTS, J. Carsharing in North America: Market Growth, Current Developments, and Future Potential. **Journal of the Transportation Research Board**, jan 2005. Institute of Transportation Studies, UC Davis, Institute of Transportation Studies, Working Paper Series. 1986. DOI 10.3141/1986-17. ISSN 0361-1981. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/46440041_Carsharing_in_North_America_Market_Growth_Current_Developments_and_Future_Potential. Acesso em 30 out 2020.)

Tal lei poderá prever que os locadores, quando ausente culpa, estão isentos da responsabilidade civil indireta em caso de acidentes entre o locatário e terceiros. Além disso seria possível incluir previsão de que as plataformas são responsáveis subsidiárias por eventuais danos, com exceção das situações em que forem capazes de comprovar a culpa exclusiva de terceiros ou que prestaram o serviço perfeitamente, hipóteses de exclusão da responsabilidade.

Essa espécie de concessão pelas empresas dos programas de *carsharing* torna a alteração mais palatável, facilitando a aceitação pelos legisladores e pelo judiciário. Ademais, a responsabilidade subsidiária é mais favorável as empresas do que jurisprudência atual, diminuindo as ocorrências de responsabilização da plataforma e permitindo que elas tenham maior tempo para provisionamento de eventuais passivos.

Dessa forma, eventual projeto de lei poderá adotar a isenção de responsabilidade indireta aos locadores, nos moldes da *Graves Amendment*, enquanto respeita a proteção ao consumidor e vítima característica do direito brasileiro. Esse tipo de previsão também está em maior harmonia com o princípio da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços da Política Nacional de Mobilidade Urbana, vez que prima pela reparação primeiramente pelo causador do dano e só então pela plataforma, que auferir a maior fatia de benefícios, eximindo o mero proprietário.

De igual modo, espera-se que os magistrados deixem de aplicar a jurisprudência de maneira automática, consequência do congestionamento do judiciário, e adotem uma interpretação crítica de seus posicionamentos, mesmo aqueles já consolidados.

5. Referências

AGUIAR, José Tito de. Súmula 492 e as locadoras de veículos: da necessidade de revisão da aplicação do enunciado. **Migalhas**, 30 out 2017. ISSN 1983-392X. Disponível em: <https://migalhas.uol.com.br/depeso/268233/sumula-492-e-as-locadoras-de-veiculos--da-necessidade-de-revisao-da-aplicacao-do-enunciado>. Acesso em 30 out 2020.

ALECRIM, Octacilio. **Fundamentos do standard juridico**. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio, 1941. P 65.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (3. Turma). Agravo Interno nos Embargos de Divergência em Recurso Especial n. 1815476/RS, Rel. Ministro PAULO DE TARSO SANSEVERINO, TERCEIRA TURMA, julgado em 25/11/2019, DJe 05/09/2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (4. Turma). Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial 1243238/SC, Rel. Ministro MARCO BUZZI, QUARTA TURMA, julgado em 02/10/2018, DJe 08/10/2018.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (4. Turma). Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial n. 1601198/GO. Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 22/06/2020, DJe 30/06/2020.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça (4. Turma). Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial n. 1551780/MS. Rel. Ministro LUIS FELIPE SALOMÃO, QUARTA TURMA, julgado em 10/12/2019, DJe 16/12/2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Informativo nº 0484, 2011.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (1. Turma). Recurso Extraordinário n. 62247, Rel. ADAUCTO CARDOSO, Primeira Turma, julgado em 15/05/1967, DJ 18/08/1967. PP-02445 EMENT VOL-00698-01 PP-00250 RTJ VOL-00041-03 PP-00796.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (2. Turma). Recurso Extraordinário n. 60477, Rel. ANTONIO VILLAS BOAS, Segunda Turma, julgado em 07/06/1966, DJ 10/08/1966. PP-02646 EMENT VOL-00662 PP-00327 RTJ VOL-00037-03 PP-00594.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal (2. Turma). Recurso Extraordinário n. 63562, Rel. EVANDRO LINS, Segunda Turma, julgado em 16/04/1968, DJ 24/05/1968. PP-01870 EMENT VOL-00728-03 PP-00937 RTJ VOL-00045-01 PP-00065.

BRITO, F.J. G. **Direitos do Consumidor**, 15ª edição. São Paulo: Grupo GEN, 2018. 9788597017069. Disponível em:

<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597017069/>. Acesso em: 05 Nov 2020

CAVALIERI FILHO, Sergio. **Programa de responsabilidade civil**. 2. ed. São Paulo: Malheiros, 1999. p. 129. ISBN 857420031x.

COELHO, Stefanie da Silva Castro. Da Técnica da Distinção e a Ilegalidade da Aplicação Superficial da Súmula 492 do STF. **ANIMA: Revista Eletrônica do Curso de Direito OPET**, Curitiba, Ano XI, n. 18, jan-jun/2018. ISSN 2175-7119. Disponível em: <http://www.opet.com.br/faculdade/revista-anima/pdf/anim18/anim18-03-Da-Tecnica-da-Distincao-e-a-Ilegalidade-da-Aplicacao-Superficial-da-Sumula-492-do-STF.pdf>. Acesso em: 30 out 2020.

DISTRITO FEDERAL, Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios. Apelação n. 0010310-61.2012.8.07.0006. Rel. Desembargadora SIMONE LUCINDO, PRIMEIRA TURMA CÍVEL, julgado em 28/05/2014, DJE 06/06/2014.

ESTADO DE NOVA IORQUE. [Vehicle and Traffic Law (1960)]. **Vehicle and Traffic Law**. Tradução nossa. Disponível em: <https://www.nysenate.gov/legislation/laws/VAT>. Acesso em 30 out 2020.

ESTADO DE NOVA IORQUE. New York Supreme Court. Moreau v. Josaphat, 2013 NY Slip Op 23377, 42 Misc. 3d 345, 975 N.Y.S.2d 851. Relator David I. Schmidt. 23 out 2013. Disponível em: http://www.courts.state.ny.us/REPORTER/3dseries/2013/2013_23377.htm. Acesso em 30 out 2020. Tradução nossa.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. [Public Law 109-59 (2006)] **Safe, accountable, flexible, efficient transportation equity act: a legacy for users**. 109º Congresso dos Estados Unidos da América. Tradução nossa.

FALAVIGNA, Maria Clara Osuna Diaz. **Os princípios gerais do Direito e os standards jurídicos do Código Civil**. São Paulo, 2007. Originalmente apresentada como tese de doutorado, Universidade de São Paulo. Disponível em:

<https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2131/tde-23032008-183352/publico/TESE.pdf>. Acesso em 05 nov 2020.

HAMARI, Juho; SJÖKLINT, Mimmi; UKKONEN, Antti. The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption. **Journal of the Association for Information Science and Technology**, v. 67, p. 2047-2059, Set 2016, DOI 10.1002/asi.23552, ISSN 2330-1643. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/255698095_The_Sharing_Economy_Why_People_Participate_in_Collaborative_Consumption. Acesso em: 29 out 2020.

MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor**. 8. Ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016, pg. 430.

MOOBIE CAR SHARING. Moobie, 2019. Termos de Uso. Disponível em: <https://www.moobie.com.br/termos-de-uso>. Acesso em: 14 de jun. de 2020.

NADER, Paulo. **Curso de Direito Civil - Vol. 7 - Responsabilidade Civil**, 6ª edição. São Paulo: Grupo GEN, 2015. 9788530968724. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788530968724/>. Acesso em: 05 Nov 2020.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de Direito Civil vol. I**. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1993. p. 236.

PROSSER, William L. **Law of Torts**. 4. ed. St. Paul Minn: West Publishing, 1971. p. 458. s 69. Tradução nossa.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça de São Paulo. Apelação Cível n. 1032160-65.2017.8.26.0002. Rel. Soares Levada. 34ª Câmara de Direito Privado. Foro Regional II - Santo Amaro - 8ª Vara Cível. Data do Julgamento 20/01/2020; Data de Registro 20/01/2020

SHAHEEN, Susan; COHEN, Adam; ROBERTS, J. Carsharing in North America: Market Growth, Current Developments, and Future Potential. **Journal of the Transportation Research Board**, jan 2005. Institute of Transportation Studies, UC Davis, Institute of Transportation Studies, Working Paper Series. 1986. DOI 10.3141/1986-17. ISSN 0361-1981. Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/46440041_Carsharing_in_North_America_Market_Growth_Current_Developments_and_Future_Potential. Acesso em 30 out 2020.

STOCO, Rui, **Responsabilidade civil e sua interpretação jurisprudencial**. 3. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997. p. 247/248, 795.

TURBI COMPARTILHAMENTO DE VEICULOS S.A., Turbi, 2019. Termos de Uso. Disponível em: <https://blog.turbi.com.br/termos-de-uso/>. Acesso em: 14 de jun. de 2020.

TERMO DE AUTENTICIDADE DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Eu, Guilherme Soutto Sousa

Aluno(a), regularmente matriculado(a), no Curso de Direito, na disciplina do TCC da 10ª etapa, matrícula nº 3163762-0, Período Matutino, Turma E,

tendo realizado o TCC com o título: A RESPONSABILIDADE CIVIL DO LOCADOR DE VEÍCULOS NAS RELAÇÕES DE CARSHARING

sob a orientação do(a) professor(a): Daniel Tavela Luis

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, 10 de novembro de 2020.



Assinatura do discente