



Responsabilidade civil dos aplicativos de transporte de passageiros e de entrega de alimentos diante dos acidentes de trânsito

Civil liability of passenger transportation and food delivery apps due to traffic accidents

 **Natália Meireles Borges**

Faculdade de Direito Milton Campos (FDMC)
Mestranda em Direito
Nova Lima, Minas Gerais / Brasil
nataliameirelesborges@gmail.com

 **Elcio Nacur Rezende**

Escola Superior Dom Helder Câmara e
Faculdade de Direito Milton Campos (FDMC)
Pós-Doutor em Direito
Belo Horizonte, Minas Gerais / Brasil
elcionrezende@yahoo.com.br

Resumo: A pesquisa pretende investigar a existência de responsabilidade civil dos aplicativos de transporte de passageiros e de *delivery* de alimentos diante dos acidentes de trânsito. Buscou-se analisar o contexto de surgimento destes aplicativos, a natureza dos serviços por eles prestados, a existência ou não de relação de consumo entre os aplicativos e os usuários e, por fim, se os aplicativos respondem civilmente em razão dos acidentes de trânsito perante os usuários e, também, perante terceiros e, caso positivo, qual é a extensão desta responsabilidade. Concluiu-se que a responsabilidade civil dos aplicativos, nas duas situações, será objetiva, com fulcro no Código de Defesa do Consumidor. Utilizou-se o método técnico-jurídico com técnica de pesquisa bibliográfica, legislativa e jurisprudencial para a realização deste trabalho.

Palavras-chave: responsabilidade civil; aplicativos de transporte; acidentes de trânsito.

Abstract: This research aims to investigate the existence of civil liability of passenger transportation and food delivery apps due to traffic accidents. It sought to analyse the context of the emergence of these apps, the nature of the services they provide, the existence of a consumption relationship between the apps and the users and, finally, whether the apps respond for damages caused to users and for damages caused to third parties involved in the accidents and, if so, what is the extent of this responsibility. It concluded that the civil liability of the apps, in both situations, will be objective, based on the Consumer Protection Code. The technical-legal method with bibliographic, legislative and jurisprudential research technique was used to carry out this work.

Keywords: civil liability; transportation apps; traffic accidents.

Para citar este artigo (ABNT NBR 6023:2018)

BORGES, Natália Meireles; REZENDE, Elcio Nacur. Responsabilidade civil dos aplicativos de transporte de passageiros e de entrega de alimentos diante dos acidentes de trânsito. **Revista Thesis Juris – RTJ**, São Paulo, v. 11, n. 1, p. 51-68, jan./jun. 2022. <http://doi.org/10.5585/rtj.v11i1.18518>

Introdução

A vida contemporânea é indissociável da tecnologia. Ela está em todos os lugares e nas mais diversas atividades, no trabalho e fora dele. Talvez a maior prova da dependência tecnológica na contemporaneidade sejam os *smartphones*, que, embora tenham surgido há não muito tempo, já se tornaram tão indispensáveis que não é mais possível imaginar a vida contemporânea sem estes dispositivos móveis e as comodidades que oferecem.

Os *smartphones* possuem incontáveis funções, que vão desde a função típica dos telefones móveis (realizar chamadas telefônicas) até funções até pouco tempo atrás desempenhadas apenas pelos computadores. O grande leque de funcionalidades dos *smartphones* se deve, principalmente, aos aplicativos móveis neles instalados, que, não obstante possam ser dos mais variados tipos, têm como objetivo comum disponibilizar uma utilidade ao usuário, geralmente facilitando ou otimizando a realização de uma tarefa específica e rotineira.

Dentre os aplicativos mais utilizados atualmente, pode-se citar, sem sombra de dúvidas, os aplicativos de entrega (*delivery*) de alimentos, a exemplo do *IFood* e do *Uber Eats*. Também ganharam posição de destaque nos últimos anos os aplicativos de transporte privado de passageiros, que supriram a demanda dos consumidores por serviços de transportes mais baratos e eficientes, substituindo, em grande medida, os serviços até então prestados com exclusividade pelos motoristas de taxi tradicional. Como exemplo, cita-se o Uber, o 99 Taxi e o Cabify,

Não raras vezes, contudo, os motoristas e entregadores de aplicativos se envolvem em acidentes de trânsito, com consequências das mais diversas, incluindo danos patrimoniais e extrapatrimoniais a eles próprios, aos usuários dos aplicativos e a terceiros envolvidos no acidente.

O objetivo deste trabalho é investigar a existência ou não de responsabilidade civil dos aplicativos em razão de acidentes de trânsito em duas situações distintas: responsabilidade perante o usuário do aplicativo e responsabilidade perante terceiros envolvidos no acidente.

A responsabilidade civil por danos à integridade física do próprio entregador ou motorista não será abordada, por se tratar de questão que interessa mais ao Direito do Trabalho e que, portanto, extrapola a temática da presente pesquisa.

O problema que se enfrentará consiste na dificuldade de se identificar, na prática, os responsáveis pela reparação civil dos danos causados por acidentes de trânsito envolvendo os veículos de aplicativos, especialmente por se tratar de questão recente e pouco enfrentada pela doutrina e jurisprudência.

Para tanto, serão enfrentados os seguintes questionamentos: os serviços prestados pelos aplicativos se enquadram no conceito de serviços de tecnologia ou de transporte? Existe relação de consumo entre os aplicativos e os usuários? Os aplicativos devem responder pelos danos causados aos usuários e a terceiros em razão dos acidentes de trânsito? Caso positivo, a responsabilidade será objetiva ou subjetiva?

Justifica-se o estudo na medida em que estes aplicativos têm se tornado cada vez mais populares, seja pelo crescimento da cultura da *sharing economy* (a qual será devidamente abordada adiante), seja pela disseminação da tecnologia dos *smartphones*, ou, ainda, pelo aumento do número de entregadores e motoristas que passaram a trabalhar para os aplicativos como uma alternativa ao desemprego. Consequência lógica disso é também o aumento do número de acidentes de trânsito envolvendo estes trabalhadores.

A análise se torna ainda mais relevante quando se leva em consideração que a maior parte dos entregadores e motoristas é de baixa renda e não possui condições de arcar com eventuais prejuízos causados a terceiros em razão dos sinistros.

Utilizou-se o método técnico-jurídico com técnica de pesquisa bibliográfica, legislativa e jurisprudencial. Na pesquisa bibliográfica, deu-se preferência a artigos científicos publicados sobre o tema, bem como às doutrinas especializadas, destacando-se, como principais referenciais teóricos, as doutrinas de Sérgio Cavalieri Filho e Bruno Miragem.

Ademais, considerando tratar-se de tema atinente ao Direito Privado, para a pesquisa legislativa perquiriu-se, inicialmente, acerca da natureza da relação jurídica mantida entre os aplicativos e os motoristas e entregadores para, então, definir a incidência das normas previstas no Código Civil ou no Código de Defesa do Consumidor. Na pesquisa jurisprudencial, por fim, buscou-se as decisões de segunda instância mais relevantes sobre o tema, nos diversos Tribunais do país, não tendo a pesquisa se limitado a uma região específica.

1 Considerações sobre o surgimento e o modus operandi dos aplicativos de transporte de passageiros e delivery de alimentos

O fenômeno da *sharing economy* (ou economia de compartilhamento, em português) tem crescido substancialmente nos últimos anos. Andrew Bond (2015, p. 78) define a economia de compartilhamento (ou a *collaborative economy*, termo comumente utilizado como sinônimo de *sharing economy*) como “um sistema microeconômico construído em torno da utilização de recursos humanos e físicos subutilizados” (tradução nossa). Segundo o autor:

Esse modelo de economia colaborativa visa a completa utilização dos recursos disponíveis, em oposição ao tradicional foco na compra e venda inicial de bens e serviços. Por exemplo, um vendedor do Walmart que esteja de folga do trabalho pode utilizar o mesmo veículo que utiliza para o trajeto residência-trabalho como um veículo “Uber”, levando e buscando passageiros dos seus destinos em sua cidade natal. Ou, ainda, uma família grande com um quarto sobrando pode alugá-lo a um casal viajante que não possui condições de arcar com um hotel de qualidade semelhante. A economia de compartilhamento conecta recursos subutilizados com consumidores por intermédio da tecnologia (BOND, 2015, p. 78, tradução nossa)

No mesmo sentido, destacam Juho Hamari, Mimmi Sjöklint e Antti Ukkonen (2015, p. 4) que a economia de compartilhamento “emerge de uma série de desenvolvimentos tecnológicos que simplificaram o compartilhamento de bens e serviços, tanto materiais quanto imateriais, por meio da disponibilização de variados sistemas de informação na Internet” (tradução nossa).

Foi justamente nesse contexto que surgiram os aplicativos de transporte de passageiros e de entrega (*delivery*) de alimentos, que disponibilizam aos usuários bens e recursos humanos (veículos e motoristas) até então subutilizados, mediante contraprestação pecuniária.

Os aplicativos de *delivery* funcionam, em regra, da seguinte forma: os usuários, buscando a comodidade de receber refeições em casa, acessam a plataforma, escolhem um restaurante previamente cadastrado e a refeição desejada e, após efetuarem o pagamento, recebem a encomenda no local escolhido. O transporte é realizado por entregadores também previamente cadastrados, que se comprometem a realizar a entrega utilizando meios de transporte próprios (geralmente motocicletas ou bicicletas).

O funcionamento dos aplicativos de transporte de passageiros é semelhante: os usuários interessados em contratar um serviço de transporte acessam a plataforma e indicam o local de partida e o destino da viagem. O aplicativo localiza o motorista mais próximo, dentre aqueles previamente cadastrados, e o envia a solicitação de transporte. Estes motoristas, tal como ocorre nos aplicativos de *delivery*, também utilizam de veículos próprios para a prestação do serviço.

No que se refere ao papel dos aplicativos nesse processo, existem duas vertentes (SALOMÃO, 2020, p. 158): a primeira seria no sentido de que os aplicativos atuam como meros intermediadores, na medida em que simplesmente conectam pessoas interessadas no serviço de transporte (seja esse transporte de pessoas ou de alimentos) aos motoristas/entregadores interessados em prestar o serviço.

Com efeito, o serviço de transporte em si seria realizado pelos motoristas e entregadores, enquanto o aplicativo prestaria apenas um serviço de mediação, por meio do licenciamento do uso do software que serve como ferramenta facilitadora do contato entre os motoristas/entregadores e os clientes.

Como se pode imaginar, esta primeira vertente é a defendida pelos aplicativos que, com o objetivo de excluir qualquer responsabilidade, constam expressamente em seus Termos de Uso que não realizam serviços de transporte. O aplicativo Uber, por exemplo, se descreve como uma “plataforma de tecnologia”, destacando, em seus Termos de Uso, que não é fornecedora de bens, tampouco presta serviços de transporte ou logística, bem como que todos esses serviços são prestados por “parceiros independentes” (UBER, 2022). No mesmo sentido, sustenta o Ifood que o serviço por ele prestado consiste em aproximar os usuários dos restaurantes cadastrados, tratando-se, portanto, de mero serviço de “intermediação (com opção de pagamento on-line) para comercialização de produtos alimentícios” (IFOOD, 2020).

No entanto, o que se percebe na prática é que, muito além de apenas realizar a intermediação, os aplicativos fazem toda a gestão do negócio, estipulando regras a serem seguidas pelos motoristas e entregadores cadastrados, fornecendo equipamentos para a prestação dos serviços (como bolsas térmicas com a logomarca do aplicativo) e, principalmente, definindo unilateralmente o preço do serviço.

Ademais, conforme destacam Cláudia Lima Marques e Bruno Miragem (2015), os aplicativos atuam como verdadeiros “guardiões do acesso”, criando uma espécie de confiança e gerando a “base do comportamento das partes, levando-as a aderir ao modelo de negócio e por intermédio de determinada plataforma (site ou aplicativo), manifestar a vontade de celebrar o negócio”. Significa dizer, em outras palavras, que a presença do aplicativo é o fator determinante para a contratação do serviço pelo usuário, que certamente não contrataria aquele motorista ou entregador se não tivesse respaldo na segurança propiciada pelo modelo de negócio gerido pelo aplicativo.

Diante disso, a segunda vertente considera que a principal atividade dos mencionados aplicativos é, na realidade, o transporte de pessoas (no caso do Uber e aplicativos similares) e o *delivery* de refeições (em se tratando do Ifood e demais aplicativos do gênero).

Nessa linha, vale citar o entendimento da 25ª Câmara de Direito Privado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, nos autos do Agravo de Instrumento de nº 2189150-68.2020.8.26.0000, interposto pela empresa Uber. Destacou a Câmara, naquela oportunidade, que o objeto social da Uber não está adstrito a uma plataforma digital que conecta motoristas a passageiros, notadamente porque, sem o efetivo transporte de passageiros, o seu modelo de negócios não se aperfeiçoa e a empresa não auferir renda. Ressaltaram os julgadores, ainda, que é a Uber que define as regras de conduta aos motoristas e estabelece o valor das corridas, além de determinar qual motorista realizará o transporte. Desta forma, se é a própria Uber que define as regras do jogo, inexistir mera intermediação.

No que tange aos aplicativos de transporte de passageiros, aliás, a questão parece ter sido superada com a edição da Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018, que regulamenta o transporte remunerado privado individual de passageiros, assim considerado o transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Referido diploma legal reconhece a natureza da prestação dos serviços do aplicativo Uber e similares como verdadeiros serviços de transporte, na medida em que impõe ao aplicativo a efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço, bem como a contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP).

No mesmo sentido foi uma decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia de 2017, mencionada por Renato Lovato Neto (2018, p. 172), que definiu, em um caso envolvendo a empresa Uber e cujo litígio teve origem na Espanha, que o serviço prestado pelo aplicativo não é apenas um serviço da sociedade de informação, mas também um serviço no domínio dos transportes.

2 Aplicabilidade do código de defesa do consumidor à relação jurídica existente entre o aplicativo e o usuário

Questão indispensável para se determinar a existência ou não de responsabilidade dos aplicativos pelos acidentes de trânsito e, havendo responsabilidade, qual será a sua natureza (objetiva ou subjetiva), refere-se à definição da relação jurídica mantida entre o aplicativo e o usuário como uma relação de consumo ou como uma relação regida pelo Direito Civil.

O Código de Defesa do Consumidor – CDC (Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990) define como consumidor toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final (art. 2º). O fornecedor, por sua vez, seria, nos termos do art. 3º do CDC, toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

A doutrina acrescenta, porém, que somente se enquadrará na definição de fornecedor aquela pessoa física ou jurídica que realize as atividades previstas no art. 3º do CDC com habitualidade e de forma profissional (MIRAGEM, 2016, p. 178). Não há dúvidas de que o usuário do aplicativo, que utiliza o serviço de transporte de passageiros ou de *delivery* de

refeições, o utiliza como destinatário final, enquadrando-se, portanto, na definição de consumidor.

Ainda, considerando que, conforme abordado no tópico anterior, os aplicativos aqui mencionados prestam serviços de transporte, e não apenas de tecnologia, de forma profissional, não habitual e com claro intuito de lucro (remunerando-se por meio da retenção de um percentual incidente sobre o valor pago pelo cliente), também não parece haver dúvidas de que eles se enquadram no conceito de fornecedores.

No mesmo sentido, lecionam Cláudia Lima Marques e Bruno Miragem (2015) que a presença do aplicativo, não apenas como um intermediador, “mas como aquele que torna viável e, por vezes, estrutura um determinado modelo de negócio”, mediante a “oferta de produtos e serviços no mercado de consumo”, termina por atrair a incidência do Código de Proteção e Defesa do Consumidor.

Deborah Alcici Salomão (2020, p. 159) vai além, defendendo, em análise específica acerca do aplicativo Uber, que “claramente a empresa oferece serviços ao destinatário final. Independentemente de a prestação ser de intermediação tecnológica ou de transporte, a relação UBER-passageiro continua se enquadrando nas definições do CDC”.

3 Os acidentes de trânsito e a responsabilidade civil

O instituto da responsabilidade civil, no direito brasileiro, encontra-se regulado no Título IX do Código Civil de 2002, especialmente no art. 927 (c/c art. 186). Conforme previsão do art. 927, aquele que, por ato ilícito, causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. O art. 186, por sua vez, dispõe que pratica ato ilícito aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral.

Depreende-se dos referidos dispositivos que, em regra, a responsabilidade civil é subjetiva, isto é, depende da existência de culpa em sentido amplo, abrangendo tanto a culpa em sentido estrito (negligência ou imprudência) quanto o dolo (ação ou omissão voluntária).

Além da culpa, são requisitos para a configuração do dever de indenizar a existência de um dano - que pode ser de natureza patrimonial ou extrapatrimonial - e o nexo de causalidade entre este dano e a conduta (omissiva ou comissiva).

Em alguns casos, contudo, é possível a configuração da responsabilidade civil independentemente de o agente ter agido com culpa ou dolo, bastando, para tanto, que haja nexo causal entre o fato e o dano. É o que se denomina de responsabilidade objetiva, da qual

são exemplos a responsabilidade por fato de outrem prevista no art. 932 c/c art. 933 do Código Civil, a do poluidor ambiental (art. 14, §1º, da Lei 6.938/81) e, ainda, a do fornecedor pelo fato ou vício do produto ou serviço, prevista no Código de Defesa do Consumidor (CDC) (NORONHA, 2011, p. 147).

Segundo lição de Fernando Noronha (2011, p. 147), a responsabilidade civil objetiva consiste na obrigação de reparar determinados danos, acontecidos durante atividades realizadas no interesse ou sob o controle de alguém que, por este motivo, será responsável, ainda que não tenha agido com culpa. Referida modalidade de responsabilidade civil possui como fundamento não a culpa, mas sim o risco que próprio responsável criou, ou que, ao menos, acontece dentro da sua esfera de ação.

Com efeito, pode-se diferenciar a responsabilidade subjetiva da objetiva pelo fato de que, enquanto na primeira a responsabilização do agente causador do dano depende da comprovação de ele tenha agido com culpa ou dolo, na segunda bastará que haja nexo causal entre o fato e o dano, sendo prescindíveis as indagações sobre a culpa do agente (NORONHA, 2011, p. 147).

A adoção do regime de responsabilidade objetiva, nos diferentes sistemas, é uma questão de conveniência e utilidade social, a critério do legislador. Não obstante, a escolha por esse regime seguirá sempre a lógica de uma maior preocupação com a vítima, diante de situações em que a necessidade de comprovação cabal da culpa inevitavelmente implica a ausência de responsabilidade do autor do dano (MIRAGEM, 2016, p. 570-571).

Conforme ensina Paulo Nader (2016, p. 372), a responsabilidade em razão dos acidentes de trânsito segue, em regra, a lógica da responsabilidade subjetiva, somente se configurando “quando o autor da colisão, desastre ou atropelamento age culposamente”.

Ainda segundo o autor, embora o ato de trafegar implique riscos para quem dirige, bem como para eventuais passageiros e pedestres, a atividade não se enquadra na hipótese prevista no art. 927, parágrafo único, do Código Civil, que prevê a responsabilidade objetiva daquele que desenvolve atividade que, “por sua natureza, normalmente implicar risco para os direitos de outrem” (NADER, 2016, p. 372).

Não obstante, há quem defenda a aplicabilidade do referido dispositivo à responsabilidade civil em caso de danos causados a pedestres. Paulo Nader discorda deste posicionamento, explicando que:

A prevalecer tal entendimento, o dominus do veículo seria sempre responsável em caso de atropelamento, ainda que o pedestre se jogasse sob as rodas, conclusão esta absolutamente inaceitável. Entendemos mais adequada a posição sustentada por Arnaldo Rizzardo, que apenas admite a presunção de culpa do condutor, invertendo-se, destarte, o ônus da prova. Ao proprietário do veículo caberia a prova de ausência de culpa própria no evento, enquanto a vítima teria o ônus de demonstrar os danos sofridos, bem como o nexu etiológico entre estes e a conduta do motorista (NADER, 2016, p. 372).

No mesmo sentido, cita-se Flávio Tartuce, que considera possível aplicar a culpa presumida aos acidentes de trânsito na hipótese de atropelamento, com fundamento na tese da “culpa contra a legalidade”, mas rechaça a possibilidade de subsunção da cláusula geral de responsabilidade objetiva prevista no art. 927, parágrafo único, do Código Civil à hipótese (TARTUCE, 2018, p. 790).

Na aferição da culpa, observa-se o disposto no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997), que consagra normas gerais de circulação e de conduta, a serem observadas pelas pessoas que atuam no trânsito e cujo descumprimento caracteriza a imprudência ou imperícia do agente (TARTUCE, 2018, p. 780).

Dentre os dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, possui especial relevância para o tema o art. 29, que elenca as “doze regras fundamentais” na condução de veículos. Destaca-se, apenas a título exemplificativo, as regras sobre preferência, distância de segurança e ultrapassagem.

Vale ressaltar que, embora o descumprimento de quaisquer destas regras configure infração de trânsito, sujeitando o infrator a penalidades de natureza administrativa, nem sempre restará configurado o dever de indenizar, sendo necessário, para tanto, que se comprove que o descumprimento da norma de trânsito foi o fator determinante para a ocorrência do dano. Nesse sentido, cita-se novamente as lições de Paulo Nader:

A infração de importante regra de trânsito, na apreciação da culpa, constitui elemento a ser considerado pelo magistrado, mas apenas será autossuficiente se ficar comprovado tenha sido o fator determinante, necessário da ocorrência. Não sendo assim, será tão somente elemento de prova ao lado dos demais (NADER, 2016, p. 374).

De todo o exposto, conclui-se que a responsabilidade civil em razão de acidentes de trânsito é, via de regra, subjetiva, não se enquadrando na hipótese prevista no art. 927, parágrafo único, do Código Civil. Na aferição de culpa, observa-se especialmente o disposto no Código de Trânsito Brasileiro. No entanto, embora a inobservância das normas do referido Código configure infração de trânsito, sujeitando o infrator a penalidades de natureza administrativa,

nem sempre restará configurado o dever de indenizar, sendo necessário, para tanto, que se comprove o nexos causal entre a infração de trânsito e o dano causado.

4 A responsabilidade civil no código de defesa do consumidor

Como visto, embora a responsabilidade civil subjetiva seja a regra no ordenamento jurídico brasileiro, o CDC, em consonância com as demais legislações de proteção do consumidor no mundo, consagra a responsabilidade objetiva do fornecedor, dispondo que ele responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços (art. 14). A única exceção à máxima da responsabilidade objetiva no mercado de consumo diz respeito à responsabilidade dos profissionais liberais, para a qual persiste a exigência de verificação de culpa (MIRAGEM, 2016, p. 571). A responsabilidade civil de consumo, de modo geral, possui como fundamento a proteção da confiança legítima dos consumidores, isto é, o reconhecimento da existência de expectativas e interesses legítimos de que os produtos e serviços colocados no mercado de consumo são seguros e adequados ao fim a que se destinam (MIRAGEM, 2016, p. 568-569).

Em oposição à classificação geral da responsabilidade civil prevista no Código Civil, que diferencia a responsabilidade contratual da extracontratual, no direito do consumidor a responsabilidade do fornecedor se divide em responsabilidade pelo *fato* do produto ou serviço (art. 12 do CDC) e responsabilidade pelo *vício* do produto ou serviço (art. 18 do CDC). A classificação da responsabilidade civil no direito do consumidor, portanto, não se dá em razão da fonte do dever jurídico violado, mas sim em função do interesse jurídico protegido (MIRAGEM, 2016, p. 566).

Nessa classificação, responde pelo *fato* do produto ou serviço, também denominado de *acidente de consumo*, o fornecedor que não garante a *segurança* (interesse protegido) do consumidor, causando-lhe danos. Na responsabilidade pelo *vício* do produto ou serviço, por outro lado, o interesse do consumidor que se visa resguardar diz respeito à *adequação* do produto ou serviço, ou seja, à expectativa de que estes sirvam para os fins que legitimamente deles se esperam (MIRAGEM, 2016, p. 566).

No que se refere especificamente à responsabilidade objetiva, adotada como regra pelo CDC, destaca Cesar Calo Peghini (2012) que ela possui como fundamento a teoria do risco, que se divide em quatro: a do risco integral; a do risco administrativo; a do risco proveito; e a do risco criado.

A primeira, também denominada de teoria do risco exacerbado, possui caráter excepcionalíssimo e refere-se às hipóteses em que o agente responde mesmo quando não houver nexo causal entre a sua conduta e o dano.

A segunda é aquela aplicável às pessoas jurídicas de direito público ou de direito privado prestadoras de serviços públicos, nos termos do art. 37, §6º da CF/88.

A terceira, fundamento essencial do regime de responsabilidade objetiva previsto no CDC, incide sobre o agente que desenvolve uma atividade econômica (ou seja, que visa o lucro) de risco. Com efeito, respondem pelos riscos gerados por suas atividades aqueles que as promovem, obtendo delas alguma vantagem econômica (MIRAGEM, 2016, p. 572). A última teoria, por sua vez, é bastante similar à terceira, porém, se diferencia por referir-se àquele que desenvolve qualquer atividade de risco, ainda que sem fins lucrativos (PEGHINI, 2012).

Cesar Calo Peghini (2012) destaca que a teoria do risco integral (ou exacerbado) não é a adotada pelo CDC, eis que os arts. 12 e 14, §3º do referido diploma legal trazem hipóteses excludentes de responsabilidade do fornecedor. Dentre elas, destaca-se as excludentes de responsabilidade pelo fato do serviço (categoria relevante para os fins do presente estudo), quais sejam: inexistência de defeito na prestação de serviços e culpa exclusiva do consumidor ou de terceiros.

5 A responsabilidade civil dos aplicativos diante dos acidentes de trânsito

O número de motoristas e entregadores de aplicativos tem crescido consideravelmente nos últimos anos. Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do IBGE, citada pelo Jornal Correio Braziliense (2020), o número de motoristas por aplicativo cresceu 136% de 2012 a 2019.

O aumento no número de entregadores de aplicativos é ainda mais relevante: segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2019), apenas em 2018 o número de entregadores cresceu 104,2%.

Como já abordado, o grande crescimento do setor se deve não apenas à disseminação da cultura da *sharing economy* e da tecnologia dos *smartphones*, mas também ao aumento do número de entregadores e motoristas que passaram a trabalhar para os aplicativos como uma alternativa ao desemprego.

A partir do ano de 2020, o notório crescimento da demanda pelos serviços prestados pelos aplicativos de *delivery* foi também impulsionado pela pandemia do novo Coronavírus, que obrigou os governos a adotarem medidas de isolamento social.

Consequência natural do aumento do número de entregadores e motoristas e aplicativos nas ruas é o crescimento do número de acidentes de trânsito envolvendo estes trabalhadores. Desta forma, a questão atinente à responsabilidade dos aplicativos em face dos acidentes de trânsito se revela extremamente pertinente.

5.1 Responsabilidade do aplicativo por danos causados aos usuários

Para fins de se apurar a responsabilidade do aplicativo por danos causados aos usuários em razão dos acidentes de trânsito é necessário lembrar, inicialmente, que a relação jurídica existente entre o aplicativo e o usuário é uma relação de consumo.

Diante disso, não há dúvidas de que o aplicativo, enquanto fornecedor, responderá pelos danos causados ao usuário em razão de acidentes de trânsito, enquadráveis na categoria de fato do serviço, inclusive de forma objetiva.

A responsabilidade do aplicativo será ampla (por danos extrapatrimoniais, danos emergentes e lucros cessantes) e poderá se configurar tanto em razão de danos à integridade física e psicológica dos usuários envolvidos no acidente (o que se vislumbra apenas na hipótese do transporte de passageiros, a exemplo do aplicativo Uber) quanto em razão de danos decorrentes do atraso no transporte, perda ou deterioração da mercadoria transportada (na hipótese dos aplicativos de *delivery*).

Salienta-se que, embora o CDC admita como excludente de responsabilidade a culpa de terceiro, não poderia o aplicativo alegar, na hipótese, culpa exclusiva do motorista ou entregador para eximir-se de sua responsabilidade.

Isto porque, somente se considera terceiro, para fins de exclusão da responsabilidade do fornecedor, aquele que não participa da cadeia de fornecimento. Com efeito, se o fato do serviço decorrer da conduta de um agente econômico que se vincula ao fornecedor de forma direta por contrato ou, ainda, de forma indireta, associando-se a outro parceiro do negócio, de modo a viabilizar a atividade econômica do fornecedor, não há que se falar em excludente de responsabilidade (MIRAGEM, 2016, p. 607-608). No mesmo sentido, ensina Sergio Cavalieri Filho que o terceiro ao qual o CDC se refere é “alguém sem qualquer vínculo com o fornecedor, completamente estranho à cadeia de consumo” (2019, p. 338).

Considerando que os motoristas e entregadores de aplicativos se vinculam diretamente às plataformas digitais mediante contrato, sendo indispensáveis para a própria existência do negócio, parece não haver dúvidas de que eles não podem ser considerados terceiros, para fins de exclusão da responsabilidade (objetiva) dos aplicativos. Inclusive, as próprias plataformas

digitais, muito embora afirmem inexistir relação de emprego com os entregadores e motoristas, reconhecem a existência, no mínimo, de uma relação de “parceria” entre eles¹.

Ademais, dispõe o art. 34 do CDC que o fornecedor do produto ou serviço é solidariamente responsável pelos atos de seus prepostos ou representantes autônomos. Desta forma, seja em razão de os motoristas e entregadores integrarem a cadeia de fornecimento e, por consequência, não poderem ser considerados terceiros, seja por atuarem como prepostos ou representantes autônomos dos aplicativos, não podem estes alegarem culpa exclusiva daqueles para se eximirem da sua responsabilidade civil perante o usuário (consumidor).

Por fim, cumpre ressaltar que, embora seja comum nos Termos de Uso dos aplicativos a existência de cláusulas excludentes de responsabilidade, estas cláusulas são consideradas nulas, por violarem dispositivo expresso de lei (CDC).

5.2 Responsabilidade do aplicativo por danos causados a terceiros envolvidos no acidente

Questão igualmente importante e polêmica diz respeito à responsabilidade dos aplicativos de transporte e *delivery* perante terceiros. Seriam os aplicativos de transporte de passageiros responsáveis pela reparação de danos causados a terceiros em razão de acidentes de trânsito envolvendo veículos de motoristas cadastrados no aplicativo?

Da mesma forma, seriam os aplicativos de *delivery* de alimentos responsáveis perante terceiros em razão dos acidentes de trânsito envolvendo as motocicletas/bicicletas dos seus entregadores?

Inicialmente, importa ressaltar que não há qualquer relação contratual entre os aplicativos e os terceiros eventualmente envolvidos no acidente. Desta forma, poderia se cogitar, em uma primeira análise, a inexistência de responsabilidade dos aplicativos por danos causados a terceiros.

Nesse sentido, cita-se como exemplo uma decisão proferida pela 2ª Turma Recursal dos Juizados Especiais do Distrito Federal, nos autos do processo de nº 0722695-57.2018.8.07.0016, envolvendo o aplicativo Uber. No caso concreto, a parte autora pleiteou indenização por danos materiais em razão de acidente de trânsito em que o veículo de sua propriedade teria sido atingido por veículo conduzido por um motorista do aplicativo Uber.

¹ Veja-se, a propósito o teor dos Termos Gerais de Uso do aplicativo Uber: “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 Turma Recursal deu provimento ao recurso da Uber e reconheceu a sua ilegitimidade passiva, ao fundamento de que não existe qualquer relação contratual, muito menos de consumo, entre a autora e o aplicativo. A Turma entendeu, ainda, que não se pode considerar o aplicativo Uber solidariamente responsável pela reparação dos danos com fulcro no art. 932, III, do CC, pois o condutor do veículo não pode ser tido como seu empregado, tampouco, preposto.

Isto porque, segundo os magistrados, a empresa Uber “não é a proprietária do veículo envolvido no acidente, limitando-se sua atividade a facilitar a aproximação entre os interessados no serviço de transporte de passageiros e os prestadores desse serviço”.

Note-se, portanto, que a exclusão da possível responsabilidade solidária e objetiva do aplicativo foi fundamentada no fato de que os serviços prestados pela Uber teriam natureza de “serviços de intermediação” ou “de tecnologia”, e não de transporte.

No entanto, conforme defendido anteriormente no decorrer deste trabalho, o serviço prestado pelo aplicativo Uber e demais aplicativos similares não é apenas um serviço da sociedade de informação, mas também um serviço de transporte. Ademais, ainda que se considere que o aplicativo apenas realiza a intermediação entre o motorista e o passageiro, tal fato, por si só, não excluiria a incidência do Código de Defesa do Consumidor, na medida em que a empresa Uber continuaria oferecendo um serviço (intermediação) no mercado de consumo de forma profissional e com habitualidade, enquadrando-se, portanto, no conceito de fornecedor. Da mesma forma, o usuário do aplicativo faria uso do serviço de intermediação como destinatário final, enquadrando-se no conceito de consumidor.

Com efeito, sendo certo que os aplicativos móveis são fornecedores de serviços (seja de intermediação, seja de transporte e/ou *delivery*), aplicável, à hipótese, o regramento do Código de Defesa do Consumidor, que equipara a consumidor os terceiros vítimas dos acidentes de consumo (art. 17 do CDC).

Conforme explica Bruno Miragem (2016, p. 161), referida equiparação parte do pressuposto de que a garantia de qualidade e segurança vincula-se ao produto ou serviço ofertado no mercado de consumo, e não ao contrato de fornecimento, cabendo ao terceiro vítima de um acidente de consumo, enquanto consumidor equiparado, apenas realizar a prova de que o dano sofrido decorre de um defeito do serviço prestado pelo fornecedor a *outrem* (este sim consumidor padrão ou *standard*, nos termos do art. 2º do CDC).

A proteção conferida pelo ordenamento jurídico ao terceiro vítima de acidentes de consumo, ainda que não tenha sido ele o contratante dos serviços prestados pelo fornecedor, se justifica pela relevância social dos interesses protegidos pela norma, quais sejam, a segurança

e a prevenção e reparação de danos à saúde e integridade física. Para que haja a responsabilidade do fornecedor, porém, é necessário que os danos sofridos pelo terceiro sejam desdobramento lógico e imediato de um fato do serviço, isto é, que possuam com ele relação direta de causalidade, e não apenas relação indireta (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 87-89).

Vale ressaltar, por fim, que a lei não faz distinção entre o consumidor padrão e o consumidor por equiparação no que tange à natureza da responsabilidade do fornecedor, que, seguindo a lógica geral da responsabilidade civil no mercado de consumo, também será objetiva. Assim sendo, havendo nexos de causalidade direto entre o dano sofrido pelo terceiro e um acidente de consumo, configura-se a responsabilidade civil objetiva do fornecedor e, conseqüentemente, a obrigação de reparar os danos causados ao terceiro.

Em apertada síntese, conclui-se que, independentemente da natureza dos serviços prestados pelos aplicativos, não há dúvidas de que estes atuam no mercado de consumo como fornecedores, atraindo a incidência do Código de Defesa do Consumidor.

Com efeito, sendo os acidentes de trânsito verdadeiros acidentes de consumo (fatos do serviço), aplicável à hipótese a regra prevista no art. 17 do CDC, que equipara à figura do consumidor os terceiros vítimas dos acidentes de consumo, desde que haja nexos causal direto entre os danos por eles sofridos e o fato do serviço.

O aplicativo, portanto, responderá por danos causados por seus parceiros (motoristas e entregadores) a terceiros, em razão dos acidentes de trânsito, de forma objetiva, com fulcro nos artigos 12 e 17 do CDC.

Conclusão

Conclui-se, de todo o exposto, que, independentemente da natureza dos serviços prestados pelos aplicativos, não há dúvidas de que estes atuam no mercado de consumo como fornecedores, atraindo a incidência do Código de Defesa do Consumidor.

Embora a responsabilidade civil por acidentes de trânsito seja, em regra, subjetiva, os acidentes ocorridos no contexto da prestação dos serviços de transporte do aplicativo ao usuário se enquadrarão no conceito de fato do serviço, ensejando a responsabilidade objetiva do aplicativo pelos danos causados ao usuário (consumidor).

Nesse sentido, cumpre ressaltar que, embora seja comum nos Termos de Uso dos aplicativos a existência de cláusulas excludentes de responsabilidade, estas cláusulas são consideradas nulas, por violarem dispositivo expresso de lei (CDC).

No que se refere à responsabilidade civil do aplicativo perante terceiros envolvidos no acidente, embora existam entendimentos em sentido diverso, conclui-se que também haverá a

responsabilização da plataforma digital de forma objetiva, na medida em que o terceiro vítima de acidente de consumo equipara-se a consumidor, nos termos do art. 17 do CDC.

Referências

BOND, Andrew. An App for That: Local Governments and the Rise of the Sharing Economy. **Notre Dame Law Review**, v. 90, n. 2, 2015. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=2586083>. Acesso em: 29 maio 2022.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. São Paulo: Saraiva, 2007.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 11 jan. 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406compilada.htm. Acesso em: 29 maio 2022.

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 3, 27 mar. 2018. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm. Acesso em: 29 maio 2022.

BRASIL. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, suplemento, Brasília, DF, p. 1, 12 set. 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078compilado.htm. Acesso em: 29 maio 2022.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 21201, 24 set. 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm. Acesso em: 29 maio 2022.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de direito do consumidor**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

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

CODAGNONE, Cristiano; MARTENS, Bertin, Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues. **Institute for Prospective Technological Studies Digital Economy Working Paper**, 2016/01. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=2783662>. Acesso em: 29 maio 2022.

CORREIO BRAZILIENSE. **Número de motoristas por aplicativo cresceu 136% de 2012 a 2019**. Disponível em: https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2020/02/23/internas_economia,829826/numero-de-motoristas-por-aplicativo-cresceu-136-de-2012-a-2019.shtml. Acesso em: 29 maio 2022.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil: responsabilidade civil**. 15. ed. São Paulo: Saraiva, 2017. v. 3.

HAMARI, Juho; SJÖKLINT, Mimmi; UKKONEN, Antti. The sharing economy: why people participate in collaborative consumption. **Journal of the Association for Information Science and Technology**, 2015. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=2271971>. Acesso em: 29 maio 2022.

IFOOD. **Termos e Condições**. Disponível em: <https://www.ifood.com.br/termos>. Acesso em: 29 mai. 2022.

IPEA. **Número de entregadores cresce 104,2% devido ao desemprego**. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=34920. Acesso em: 29 maio 2022.

LOVATO NETO, Renato. O transporte remunerado de passageiros em veículos descaracterizados nos direitos português e inglês. **Revista de Direito do Consumidor**, v. 120, p. 161-189, nov./dez. 2018.

MARQUES, Cláudia Lima; MIRAGEM, Bruno. Economia do compartilhamento deve respeitar os direitos do consumidor. **Revista Consultor Jurídico**, São Paulo, dez./2015. Coluna Garantias de Consumo. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2015-dez-23/garantias-consumo-economia-compartilhamento-respeitar-direitos-consumidor>. Acesso em: 29 maio 2022.

MIRAGEM, Bruno. **Curso de direito do consumidor**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

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

NORONHA, Fernando. Responsabilidade civil: uma tentativa de ressystematização - responsabilidade civil em sentido estrito e responsabilidade negocial; responsabilidade subjetiva e objetiva; responsabilidade subjetiva comum ou normal, e restrita a dolo ou culpa grave; responsabilidade objetiva normal e agravada. **Doutrinas Essenciais de Responsabilidade Civil**. v. 1, p. 145-195, out. 2011.

PEGHINI, Cesar Calo. Responsabilidade civil automobilística: análise acerca de seus elementos existenciais. **Revista de Direito Brasileira**, v. 2, p. 299-340, jan./jun. 2012.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Responsabilidade civil**. 12. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

ROSENVALD, Nelson; BRAGA NETTO, Felipe Peixoto; FARIAS, Cristiano Chaves de. **Curso de direito civil: responsabilidade civil**. São Paulo: Atlas, 2015. v. 3.

SALOMÃO, Deborah Alcici. A natureza jurídica do serviço da Uber e seus efeitos para o consumidor – uma comparação entre a Alemanha e o Brasil. **Revista de Direito do Consumidor**. v. 129, p. 157-174, maio/jun. 2020.



BORGES, Natália Meireles; REZENDE, Elcio Nacur. Responsabilidade civil dos aplicativos de transporte de passageiros e de entrega de alimentos diante dos acidentes de trânsito

SILVA, Joseane Suzart Lopes da. O transporte remunerado individual de passageiros no Brasil por meio de aplicativo: a lei 13.640/2018 e a proteção dos consumidores diante da economia do compartilhamento. **Revista de Direito do Consumidor**, v. 118, p. 151-192, jul./ago. 2018.

TARTUCE, Flávio. **Manual de responsabilidade civil**. São Paulo: Método, 2018.

UBER. **Termos Gerais de Uso**. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>. Acesso em: 29 maio 2022.