

## O transporte remunerado privado individual e o dever de reparar da empresa gestora de aplicativo por acidente de consumo

<b>Edital:</b>	Edital Piic 2020/2021
<b>Grande Área do Conhecimento (CNPq):</b>	Ciências Sociais Aplicadas
<b>Área do Conhecimento (CNPq):</b>	Direito
<b>Título do Projeto:</b>	O direito civil na pós-modernidade jurídica
<b>Título do Subprojeto:</b>	O transporte remunerado privado individual e o dever de reparar da empresa gestora de aplicativo por acidente de consumo
<b>Professor Orientador:</b>	Lucas Abreu Barroso
<b>Estudante:</b>	David Segóvia Ferreira Santos

### Resumo

A contemporaneidade impõe um repensar crítico acerca dos modelos de compreensão da realidade, uma vez que o mundo se tornou complexo, instável e até mesmo imprevisível, com novas tecnologias surgindo a todo instante e, delas, emergindo novas relações sociais. Nessa conjuntura, desponta o transporte remunerado privado individual, mediado e estruturado por uma empresa gestora de aplicativo, propulsora da interligação do passageiro-consumidor ao motorista-colaborador. Em uma sociedade de risco, com a massificação dessa modalidade de transporte, sucedem-se inevitavelmente acidentes durante o traslado. Não obstante a proliferação de demandas pleiteando a responsabilização da empresa gestora do aplicativo, os atuais aparatos legislativos não possuem previsão, aprioristicamente elaborada, acerca da imputação do dever de reparar nesta nova modalidade de transporte. A inexistência de soluções legais tem levado os julgadores em todo o país a insistirem em interpretar essa nova modalidade de transporte por meio das metodologias clássicas, inadequadas à concreção da primazia da vítima. Sob essa ótica, concluem que a responsabilidade somente recai sobre o motorista, de modo a isentar a empresa ante a justificativa de que sua função se limita a interligar o passageiro ao motorista, quando, na verdade, sua atividade vai muito além disso. Esta pesquisa procurará validar, sob um viés problemático, comprometido com a solidariedade constitucional e alicerçado na tradição jurídica, a possibilidade de responsabilização da empresa gestora de aplicativo por “acidente de consumo”, haja vista a inexorável imbricação entre as relações jurídicas polarizadas pelo consumidor-passageiro, pela empresa gestora de aplicativo e pelo motorista, a fim de materializar o escopo fundamental do paradigma da responsabilidade por danos: a sua reparação integral.

**Palavras-chave:** Economia de compartilhamento. Transporte remunerado privado individual. Direito do consumidor. Responsabilidade por danos. Empresa gestora de aplicativo. Acidente de consumo.

### 1 Introdução

O irromper célere e repentino de novas formas de relações socioeconômicas na pós-modernidade (contemporaneidade), decorrente de uma irrefreável evolução científica e tecnológica, impossibilitou uma atuação legislativa prévia e duradoura, impondo ao intérprete a construção de soluções a partir de múltiplos instrumentos decisórios, de maneira a preservar a integridade e a coerência do direito, como também visando concretizar os

ditames constitucionais (BARROSO; JESUS; FROTA, 2019, p. 8). Em tempos de incompletude sistêmica (ARONNE, 2013, p. 164), surge o transporte remunerado privado individual, pelo qual a interconexão do passageiro com o motorista é realizada via aplicativo, sendo este estruturado e gerido por uma empresa de tecnologia que aufera como lucro parte do valor das viagens realizadas.

Vivendo em um modelo social potencializador de danos (sociedade de risco), incontáveis acidentes podem ocorrer durante o traslado, e, por óbvio, deles podem decorrer lesões à integridade psicofísica e/ou moral dos passageiros (MIRAGEM, 2020, p. 575). Não obstante o limbo legiferante, proliferam as demandas pleiteando a responsabilização da empresa e, ante a inafastabilidade da jurisdição, incumbe ao direito dar uma resposta concreta aos seus destinatários (ARONNE, 2013, p. 165). Entende-se que tal resposta jurisdicional não pode submeter a reparação da lesão sofrida pelo passageiro apenas à disponibilidade patrimonial do motorista, uma vez que, na prática, a vítima, o mais das vezes, não será ressarcida, ou até pode vir a ser, mas não integralmente.

Como antes explicitado, não há uma resposta predefinida na codificação civil ou no microsistema consumerista a demandar por um novel sentido da jurisdição (NEVES, 2010, v. 3, p. 167), por meio do reconhecimento da força normativa dos princípios, entendidos como padrões de comportamento (STRECK, 2017, p. 241-243), e da necessidade do *munus* criativo jurisprudencial, visando compor uma solução concretamente adequada à substancialidade do problema (NEVES, 2010, v. 3, p. 164). Ademais, faz-se necessário reconhecer o papel da tradição jurídica na orientação do conteúdo normativo, haja vista que sua manifestação prática se revela por meio do constrangimento das atribuições de sentido do julgador, de forma a impedir decisões discricionárias. Nesse sentido, na elaboração da solução jurídica, incumbe ao intérprete perquirir o conteúdo da constituição e da praxe forense, com o fito de defrontar-se com a tradição, que irá orientar a composição da resposta jurisdicional.

Constata-se que a positivação da solidariedade constitucional alterou a dinâmica da responsabilidade civil, antes pautada por uma matriz individualista e por um excessivo rigor na análise dos pressupostos da responsabilização, experimentando, a partir de uma ótica constitucionalizada e humanizada, uma flexibilização dos elementos para a imputação do dever de reparar (SCHREIBER, 2012, p. 247-248). Em tal perspectiva, verifica-se, na praxe forense, que a culpa e o nexa causal não figuram mais como requisitos imprescindíveis à responsabilização. Este fenômeno, distintivamente de uma atecnia dos Tribunais (SCHREIBER, 2012, p. 65), sucedeu do reconhecimento do atual escopo da responsabilidade civil: a efetiva reparação dos danos, em contraponto à punição do ofensor (SCHREIBER, 2012, p. 223).

Afinal, os modelos clássicos de compreensão da realidade encontram-se superados, pois que concebidos para apreender a faticidade de estruturas bem distintas do tecido social hodierno, imerso na complexidade (BARROSO; JESUS; FROTA, 2019, p. 8). As técnicas modernas de generalidade e abstração, típicas da razão totalizadora, utilizadas na compreensão das relações jurídicas, cedem lugar à concretude e à individualização, por meio de uma visão capaz de captar o íntimo da complexidade fática (AMARAL, 2003, p. 74). Destarte, a interpretação das relações jurídicas e a composição da solução para o caso concreto devem ter como *prius* o problema e as especificidades das relações sociais concretas que o envolvem, pautadas pela justa solidarização, consagrada pela tradição jurídica.

Vislumbram-se três relações jurídicas formadas a partir do transporte remunerado privado individual. A empresa, ao aceitar o motorista como preponente, constitui uma relação jurídica. O cliente, ao utilizar o aplicativo, forma uma relação de consumo em face da empresa gestora, oriunda de uma conduta social típica (LÔBO, 2020, p. 102), uma vez presente a vulnerabilidade fática (CATALAN; FROTA, 2009, p. 167-168). O transportador, ao aceitar a solicitação de viagem, estabelece uma relação jurídica com o passageiro, cuja natureza consumerista dependerá de outros elementos a serem averiguados no caso concreto (MARQUES; MIRAGEM, 2015).

Sob essa perspectiva, e guiado pela metódica exposta mais à frente, investiga-se se a empresa gestora de aplicativo somente realiza a interligação do passageiro ao translador ou se ela estrutura e padroniza a modalidade de transporte, por meio do estabelecimento de critérios para o cadastro do motorista, da restrição dos modelos de carros aptos a realizarem o transporte, da estipulação de preço gerada por algoritmos sob controle da empresa gestora da plataforma e da criação de condições gerais rígidas e uniformes, as quais somente com a sua aceitação tornam possível a utilização do serviço.

Outrossim, constata-se que o propulsor da confiança jurídica do passageiro, no que concerne à utilização do serviço de transporte e à convicção de incolumidade ao final da viagem, não se encontra amparado no motorista em si, na medida em que não há, sequer, tratativas preliminares entre o transportador e o passageiro. Ao contrário, é a imagem da empresa que a impulsiona. Por isso, entende-se, desde logo, como indevido cindir as relações jurídicas supradelineadas, assim como interpretá-las de maneira independentes, visto haver, desde um prisma substancial, irreduzível imbricação entre elas.

A dissociação da responsabilidade civil dos juízos de culpabilidade moralizados, com a criação ou a majoração do risco como único critério prático de responsabilização sem culpa (SCHREIBER, 2012, p. 29), concomitante à flexibilização do nexos causal e, por vezes, desnecessidade de sua comprovação (SCHREIBER, 2012, p. 65-79), importaria reconhecer a possibilidade de imputação do dever de reparar à empresa, uma vez que a conexão entre as relações jurídicas e o atual estágio de solidarização das perdas produz deveres reparatórios anexos? Busca-se, pois, nesta pesquisa de iniciação científica, compreender, em sua amplitude, o dever de reparar decorrente de acidente de consumo ocorrido durante o traslado em transporte remunerado privado individual mediado e estruturado por empresa gestora de aplicativo, a fim de se garantir o efetivo ressarcimento da vítima.

## **2 Objetivos**

---

Objetivo geral: Conhecer as relações jurídicas formadas a partir do transporte remunerado privado individual mediado por empresa gestora de aplicativo, tendo como pressuposto teórico a relevância dos aspectos particulares da faticidade no trato com a juridicidade em contraste ao método abstrato-generalista clássico, inadequado à pós-modernidade jurídica. Com efeito, a partir da aplicação do critério da formação da circunstância danosa, propor soluções no que tange à imputação do dever de reparar os danos decorrentes de acidente de consumo no momento da execução do serviço, de forma consentânea ao paradigma da responsabilidade por danos.

Objetivos específicos: (a) Investigar a (in)suficiência de regulamentação legislativa no tocante aos acidentes de consumo durante transporte remunerado privado individual mediado por empresa gestora de aplicativo, como

fundamento do *munus* criativo jurisprudencial na composição da solução jurídica; (b) Examinar criticamente, por meio de ótica consentânea aos paradigmas da pós-modernidade jurídica, julgados de tribunais que analisaram pretensões de responsabilização da empresa por acidente de consumo na execução do serviço; (c) Analisar o *modus operandi* da empresa gestora de aplicativo no transporte remunerado privado individual, assim como verificar se ela estrutura e padroniza a modalidade de transporte ou apenas interliga o consumidor ao motorista, com o fito de levar concretude à sistematização das relações jurídicas; (d) Compreender as relações jurídicas decorrentes do transporte remunerado privado individual e averiguar a existência ou não de imbricação e dependência entre elas; (e) Propor melhor distribuição do dever de reparar, decorrente de acidente de consumo durante o traslado em transporte remunerado privado individual, a partir da aplicação do critério da formação da circunstância danosa, de forma a garantir o efetivo ressarcimento à vítima.

### **3 Embasamento Teórico**

---

Esta pesquisa tem seu ponto de partida no reconhecimento da pós-modernidade como paradigma, no qual se situam o direito e as demais instituições sociais contemporaneamente. A adoção dessa premissa implica assumir a insuficiência das categorias jurídicas herdadas do ideário moderno e, conseqüentemente, na necessidade de sua ressignificação por parte da dogmática jurídica (AMARAL, 2003, p. 61-62). Para fins de delineamento conceitual da pós-modernidade, lastreou-se no pensamento de Francisco Amaral, que a compreende como um paradigma da sociedade contemporânea, complexa, multifacetada e dominada pelo conhecimento científico, expressando uma antítese ao paradigma da modernidade, sobretudo mediante a identificação da constitucionalização do direito civil e da necessidade de produção de normas e soluções jurídicas individualizadas e concretas (AMARAL, 2003, p. 74-75).

A complexidade, a incerteza e o desenvolvimento tecnológico exponencial, características inerentes à pós-modernidade, revelaram a inevitabilidade quanto à ocorrência de danos. Tal constatação vem das leituras de Ulrich Beck (2007) e Maria Alice Costa Hofmeister (2002, p. 40), trazendo à tona o conceito de sociedade de risco, conceito fundamental para a compreensão da erosão dos filtros de responsabilidade civil – notadamente a culpa e o nexos causal – e os reflexos da positivação da solidariedade constitucional, assim como a importância do gerenciamento de riscos através de instrumentos jurídicos. Entende-se o ditame constitucional de solidariedade na definição exarada por Pablo Malheiros da Cunha Frota (2013, p. 223): “a cooperação e a igualdade na afirmação dos direitos fundamentais de todos, não a solidariedade restrita aos confines de um grupo nem dissolvida na subordinação de cada um ao Estado”.

Consoante Anderson Schreiber (2012, p. 253), um dos reflexos da solidariedade constitucional, insculpida como objetivo fundamental da República no inciso I, do art. 3º, da Constituição Federal, recai na jurisprudência, que:

tem, por toda parte, se recusado a deixar as vítimas dos danos sem reparação. As cortes flexibilizam, deste modo, a configuração dos pressupostos da responsabilização, no solidário reconhecimento de que, de alguma forma, por vivermos em sociedade, todos somos culpados por todos os danos e todos somos causadores de todos os danos.

Não obstante o justo anseio social de solidarização das perdas, a fim de manter a coerência e a integridade do direito, considera-se necessário criar técnicas jurídicas para delimitar a atribuição do dever de reparação, motivo

pelo qual a presente investigação científica elegeu o critério da formação da circunstância danosa como instrumento jurídico apto a imputar de forma adequada o dever reparatório. Com amparo em Pablo Malheiros da Cunha Frota (2013, p. 251), compreende-se a formação da circunstância danosa como categoria jurídica que “permite a imputação de responsabilidade civil ou consumerista a alguém pela coligação e (ou) a correlação entre fatores naturais e (ou) condutas omissas e comissivas de sujeitos de direito que contribuíram para a ocorrência do dano”.

Além disso, a adoção de um critério dinâmico, como a formação da circunstância danosa, em contraposição aos rígidos métodos clássicos, permite alcançar a reparação integral da vítima, a qual, consoante Paulo Lôbo (2019, p. 327-328), é um dos fundamentos da responsabilidade por danos. Compreende-se como reparação integral a tutela jurisdicional reparatória que compense ou ressarcir a vítima em sua totalidade no que se refere aos danos e seus reflexos – no caso desta pesquisa, decorrentes de acidente de consumo durante o traslado do passageiro.

Por fim, entende-se como acidente de consumo, com arrimo em Bruno Miragem (2020, p. 575), para o problema de pesquisa deste subprojeto de iniciação científica, a violação do dever de segurança pelo motorista-colaborador, do qual decorre uma lesão à integridade psicofísica do passageiro quando da ocorrência de um acidente automobilístico durante o traslado.

#### **4 Metodologia**

---

A pesquisa vinculou-se à linha crítico-metodológica, já que foram questionados modelos jurídicos clássicos de compreensão da realidade, dada sua inadequação aos paradigmas da sociedade de risco e da pós-modernidade (contemporaneidade). Com efeito, adotou-se a vertente jurídico-social, conquanto voltada à efetividade do direito no ambiente social de consumo (GUSTIN; DIAS; NICÁCIO, 2020).

O raciocínio científico utilizado tem como *prius* o caso (problema) e suas implicações, a fim de decompor o objeto sem, contudo, reduzir sua complexidade. Guiado pela hermenêutica, realizou-se pesquisa teórico-prática e investigou-se o objeto de estudo sob o tipo jurídico-compreensivo (GUSTIN; DIAS; NICÁCIO, 2020).

Cumprir registrar que a pesquisa se baseou principalmente em revisão bibliográfica, que permitiu uma reflexão crítica acerca do campo da responsabilidade civil, a assimilação do paradigma da responsabilidade por danos e a percepção da necessidade de se utilizar um método capaz de apreender as circunstâncias fáticas específicas que determinam as novas relações sociais.

As obras que auxiliaram na compreensão da erosão dos filtros de imputação do dever de reparar e os novos paradigmas da responsabilidade civil foram as de autoria de Anderson Schreiber, Pablo Malheiros da Cunha Frota e Paulo Lôbo. Quanto a aspectos complementares da pesquisa, utilizaram-se as obras de Bruno Miragem e Orlando Gomes. A metodologia empregada nesta pesquisa de iniciação científica amparou-se na obra de Miracy Barbosa de Souza Gustin. Quanto às reflexões críticas acerca da realidade fático-jurídica, destacam-se as obras de Francisco Amaral, Antônio Castanheira Neves, Lênio Luiz Streck, Lucas Abreu Barroso e Ricardo Aronne.

Utilizaram-se, ainda, artigos de plataformas jurídicas virtuais, notadamente para pesquisar sobre a responsabilidade civil das empresas gestoras de aplicativo diante do acidente de consumo. Também foram utilizados julgados do TJSP e TJDFT com o fito de confrontar suas decisões com os resultados obtidos a partir da aplicação do critério da formação da circunstância danosa (DISTRITO FEDERAL. Tribunal de Justiça, 2019, 2021; SÃO PAULO. Tribunal de Justiça, 2020). A busca por julgados se deu pelo emprego dos vocábulos responsabilidade civil – Uber – acidente de trânsito.

## 5 Resultados e Discussão

---

Vive-se em uma sociedade de características singulares. O risco que outrora se limitava a atividades específicas, hoje permeia a totalidade do tecido social, tornando inevitável a prática de comportamentos arriscados (HOFMEISTER, 2002, p. 37). Diante dessa realidade, as sociedades empresárias tendem a estruturar seus modelos de negócios de forma a alocar o risco intrínseco à sua atividade para o consumidor final. Porém, visando promover a justa alocação dos riscos e concretizar o mandamento constitucional de defesa do consumidor (inciso XXXII, do art. 5º, da CF), o legislador editou o Código de Defesa do Consumidor inserindo, entre várias inovações na ordem jurídica nacional, a responsabilidade objetiva do fornecedor.

Por outro lado, as denominadas *startups* utilizam-se de modelos de negócios muito distintos das grandes corporações do século passado e da primeira década deste século, haja vista a estrutura organizacional enxuta – com poucos trabalhadores –, a utilização de aplicativos para a prestação dos serviços – para os quais o uso da internet é imprescindível – e a intermediação de duas pessoas com interesses que se conciliam, o consumidor e o colaborador (MARQUES; MIRAGEM, 2015). Não faltam exemplos de *startups* utilizando este modelo de negócio, com destaque para o *Ifood*, o *Airbnb* e as empresas gestoras de aplicativos de transporte particular de passageiros, sendo estas o objeto da presente pesquisa de iniciação científica.

Todavia, diferentemente das grandes corporações do século passado e da primeira década deste século, as *startups* muitas vezes se blindam – ou, ao menos, tentam se blindar – da responsabilização pelos danos ocasionados no decorrer da prestação de serviços por parte de seus colaboradores, sob a justificativa de ausência denexo causal e culpa, bem como pelo fato de a prestação de serviço consistir na mera interligação do colaborador ao consumidor. É o que sustentam as empresas gestoras de aplicativos de transporte remunerado privado individual, mais precisamente, que a ausência dos pressupostos da responsabilidade civil impede a imputação do dever de indenizar (UBER ..., 2018).

O legislador até o momento não se mobilizou diante dessa nova realidade e, assim, não há no direito positivo brasileiro normativa que discipline os inevitáveis danos oriundos dessas novas relações socioeconômicas e, tampouco, uma distribuição do dever reparatório consentânea ao ditame constitucional da solidariedade. Não obstante, ao perquirir a tradição jurídica e analisar as relações socioeconômicas que circundam a prestação deste serviço sob um prisma concreto e individualizado, é possível construir uma solução jurídica adequada ao paradigma da responsabilidade por danos. Entretanto, incumbe perscrutar a tradição jurídica a fim de verificar se o fundamento suscitado pelas empresas gestoras de aplicativo é suficiente para afastar sua responsabilidade diante de um acidente de consumo durante o traslado.

A responsabilidade civil no período oitocentista alicerçava-se em três requisitos: a culpa, o nexo causal e o dano. Com efeito, a imputação do dever reparatório impreterivelmente estava condicionada à demonstração dos três requisitos de responsabilização – também denominados de pressupostos, pois necessariamente antecediam à responsabilidade –, desse modo, consistiam em verdadeiras barreiras para a obtenção da reparação (SCHREIBER, 2012, p. 11). Nesse diapasão, o Direito Civil moderno, fundado na noção de vontade e liberdade, elegeu a culpa como principal filtro para a consecução da tutela reparatória, consagrando desse modo o binômio liberdade-responsabilidade (SCHREIBER, 2012, p. 12).

Contudo, com o descortinar da Revolução Industrial, ante os inúmeros casos de acidentes industriais, a dificuldade de demonstração da culpa em juízo se tornou tamanha, a ponto de a jurisprudência e a doutrina elaborarem teorias e categorias visando mitigá-la e, em algumas hipóteses, dispensar sua demonstração, como a técnica da culpa presumida e a teoria do risco da atividade — esta consagrada no artigo 927 do Código Civil pátrio. Nesse espeque, com a erosão da culpa como filtro do dever reparatório, o nexo causal assume tal papel. A justificativa para tal reside na rigidez do instituto à época, cuja mecânica seguia rigorosamente as teorias da causalidade adequada e/ou causalidade direta ou imediata (SCHREIBER, 2012, p. 59-60), isto é, consistia em uma categoria jurídica capaz de restringir fortemente os interesses jurídicos merecedores de tutela, bem como dar primazia ao lesante (FROTA, 2013, p. 139).

Não obstante o posicionamento da jurisprudência brasileira no sentido de o ordenamento legal ter incorporado a teoria da causalidade direta com a subteoria da necessariedade, há diversas decisões prolatadas com substrato em outras teorias demonstrando o desarranjo jurisprudencial na seara da responsabilidade civil (FROTA, 2013, p. 84). Ao contrário do que possa parecer, essa suposta falta de rigor dos julgadores na análise do nexo causal diante de casos concretos revela, nas palavras de Schreiber (2012, p. 66), que “os tribunais têm, por toda parte, se valido da miríade de teorias do nexo causal para justificar um juízo antecedente de responsabilização cuja finalidade consiste, quase sempre, em assegurar à vítima alguma compensação”.

Em síntese, a erosão do nexo causal e da culpa como filtros do dever reparatório reflete o giro paradigmático ocorrido no âmbito da responsabilidade, da ética da liberdade para a alteridade (liberdade ética) como pressuposto ético, da responsabilidade civil e consumerista para uma responsabilidade por danos, de acordo com a pesquisa de doutorado de Pablo Malheiros da Cunha Frota (2013, p. 218-223).

Sob esse viés, a assunção de uma responsabilidade por danos ao invés da clássica responsabilidade civil se mostra adequada ao estágio constitucional hodierno e aos reclamos de uma sociedade de risco pós-moderna, uma vez que concretiza a solidariedade constitucional e os princípios da reparação integral e da primazia da vítima (FROTA, 2013, p. 213). Ademais, a responsabilidade por danos compatibiliza-se com o método hermenêutico adotado nesta pesquisa, haja vista a conjugação de aspectos normativos, fáticos e aqueles concernentes à tradição jurídica, tudo isso sem ceder a autonomia do direito a pré-juízos morais – o juízo antecedente citado por Schreiber – e utilizar discricionariamente as mais variadas teorias para justificar a reparação concedida à vítima.

Por certo, o atual paradigma da responsabilidade por danos impõe dar primazia à vítima, assim como repará-la integralmente, porém isso não significa abandonar a técnica jurídica e, tampouco, a utilização do método pampriologista (STRECK, 2017, p. 150), sobretudo a arguição do princípio da dignidade da pessoa humana abstratamente e que, por si só, revela-se insuficiente para a obtenção do provimento jurisdicional reparatório.

Nessa toada, Pablo Malheiros da Cunha Frota descreve o perfil da responsabilidade por danos de modo a denotar a abissal diferença em relação ao instituto da responsabilidade civil e consumerista, a saber:

(i) foco na vítima; (ii) pressuposto ético na alteridade; (iii) rompimento com a ideia de culpa e de dolo; (iv) substituição do nexos de causalidade pelo liame da vítima; (v) prioridade na precaução e na prevenção e a tutela dos hipervulneráveis, dos vulneráveis e dos hipossuficientes: pela resposta proporcional ao agravo e concretizadora de justiça social; (vi) mitigação das excludentes do dever de reparar. (FROTA, 2013, p. 212).

Com efeito, o reconhecimento da insuficiência das teorias clássicas do nexos causal e a adesão ao paradigma da responsabilidade por danos conduzem inevitavelmente à adoção de um novo critério jurídico consentâneo aos princípios da solidariedade constitucional, reparação integral e primazia da vítima. Assim, esta pesquisa adota o critério da formação da circunstância danosa para a imputação do dever reparatório, haja vista a conciliação de elementos de incerteza, insegurança e complexidade na seara da responsabilidade por danos, categorias estas inerentes a uma sociedade de riscos (FROTA, 2013, p. 259). Com efeito, compete explicitar o instituto da formação da circunstância danosa e sua adequação à pós-modernidade, ao paradigma da responsabilidade por danos e aos reclamos de uma sociedade de riscos.

A formação da circunstância danosa, em contraposição à causalidade previsível e de alta probabilidade que se esteia nas teorias clássicas de nexos causal, consiste numa categoria jurídica fundada na causalidade complexa, tendo como premissas de sua constituição a interconexão das relações sociais e o pressuposto ético da alteridade (FROTA, 2013, p. 252). Figura-se como instrumento hábil para a compreensão da realidade fático-jurídica, notadamente as relações civis e consumeristas, porquanto introduz historicidade e dinamicidade na interpretação e, por conseguinte, na distribuição do dever reparatório, conduzindo ao que Ricardo Aronne (2013) denomina de essencial substancialismo do Direito.

Tal categoria auxilia a compreender a realidade da forma mais concreta possível, com vistas a mitigar a inevitável simplificação ocorrida durante a apreensão de sentidos, vislumbrando os polos da relação jurídica sob o prisma material – isto é, as pessoas economicamente e socialmente situadas –, e, assim, compor uma solução jurídica adequada ao paradigma da responsabilidade por danos.

A formação da circunstância danosa ressalta o protagonismo da atividade judicante como legítima fonte jurídica, visto que o intérprete assume o *munus* (re)criativo jurídico sem depender da criação de novas legislações (FROTA, 2013, p. 229), na medida em que a técnica moderna de definição prévia dos interesses jurídicos merecedores de tutela em hipóteses estanques na legislação (SCHREIBER, 2012, p. 247-248), sobretudo no *Codex*, tornou-se

insuficiente, em razão das múltiplas hipóteses de danos insurgentes em uma sociedade de riscos, para concretização dos ditames constitucionais e dos princípios da responsabilidade por danos.

Com destaque, a formação da circunstância danosa não busca assegurar a objetividade de outrora em detrimento da solidariedade e da desproteção da vítima, porém pretende possibilitar a tutela primaz da vítima por meio de uma técnica jurídica não discricionária, superando o voluntarismo e o objetivismo pela intersubjetividade. Nessa senda, Pablo Malheiros da Cunha Frota sintetiza os critérios para imputação do dever reparatório, que, conforme mencionado acima, são dinâmicos. Portanto, a enunciação abaixo não extingue eventuais fatores de imputação decorrentes de situações fáticas específicas:

(i) subjetivo (culpa e dolo, para quem ainda admite alguma função da culpa e do dolo no âmbito da responsabilidade por danos); (ii) objetivo (equidade, risco e garantia); (iii) sacrifício (fatos jurídicos lícitos ensejadores de responsabilização, de prevenção, de precaução e de reparação de danos), assim como pelo (iv) domínio ou poder fático, econômico, social, jurídico, entre outros, da atividade (habitual ou não; onerosa ou não) desenvolvida pelo agente responsável ou por outro garante da precaução, da prevenção e da reparação do dano. (FROTA, 2013, p. 251).

Exposta a compreensão da formação da circunstância danosa, incumbe descrever o *modus operandi* das empresas gestoras de aplicativo de transporte privado individual e analisar as relações jurídicas formadas no trato com o transporte remunerado privado individual, a fim de compreender a natureza, os polos e o objeto de cada relação jurídica, para, depois, pensar a distribuição do dever reparatório a partir da aplicação da formação da circunstância danosa em caso de acidente de consumo ocasionado durante o traslado.

Inicialmente, delimita-se a análise do *modus operandi* a duas empresas, a Uber e a 99pop. Essas empresas disponibilizam aplicativo por meio do qual passageiros e motoristas realizam um cadastro e a partir disso é criada uma conta. Como grande parte dos contratos celebrados hodiernamente entre particulares e pessoas jurídicas, tanto os motoristas como os passageiros celebram contratos de adesão (GOMES, 1999, p. 118) com as empresas, ante a ausência de negociação preliminar e, por derradeiro, a estipulação unilateral de condições gerais.

A relação formada entre o motorista e a empresa, conforme entendimento exarado pelo Tribunal Superior do Trabalho, não constitui vínculo empregatício, por ausência de subordinação (TST ..., 2021). Trata-se de uma relação marcada pela vulnerabilidade fática do motorista-colaborador, dada a desigualdade entre as partes, decorrente do poderio econômico e negocial da empresa. Dessa forma, a empresa disponibiliza a utilização do aplicativo para o motorista celebrar contratos de transporte com os usuários cadastrados como passageiros, que pode a seu critério determinar o seu horário de trabalho por meio do acionamento do aplicativo. Depois de realizada a corrida, a empresa retém parcela da quantia paga quando o passageiro utiliza cartão de crédito, débito ou outra forma de pagamento automática via aplicativo; quando o pagamento é efetuado em dinheiro, o valor é posteriormente descontado do motorista.

Cumprido esclarecer que, não obstante a escolha de horário de trabalho pelo motorista, a empresa gestora de aplicativo impõe uma série de requisitos para se tornar um motorista-colaborador, que variam conforme a categoria

do motorista (99APP, 2021b). Outrossim, as empresas restringem a admissão de novos motoristas pelo modelo do veículo, quantidade de assentos, portas e ano do veículo, que deve seguir o padrão de cada empresa (UBER, 2021b). Ainda, o preço da corrida é gerado automaticamente pelo aplicativo sob controle da empresa e, notadamente, não há espaço para negociação entre o motorista-colaborador e o passageiro.

De outra banda, tem-se a relação de consumo entre a empresa gestora de aplicativo e o passageiro, formada a partir do acionamento do aplicativo na busca por um motorista disponível, ato caracterizado como conduta social típica (LÔBO, 2020, p. 102). Por certo, a empresa disponibiliza a utilização do aplicativo para encontrar um motorista disponível a fim de celebrar o contrato de transporte, e em contraprestação, como já salientado, retém parcela da quantia auferida pelo motorista.

Há, ainda, a relação formada entre o motorista-colaborador e o passageiro, a qual exsurge da celebração de um contrato de transporte remunerado privado individual firmado a partir do aceite do motorista. A natureza dessa relação dependerá das circunstâncias fáticas do caso concreto para a verificação da existência ou não de alguma das vulnerabilidades consagradas na tradição jurídica.

As três relações jurídicas possuem uma interligação fática evidente e, conseqüentemente, sua interpretação deve ser conjugada, sob pena de simplificação demasiada da realidade fático-jurídica e utilização de um método abstrato generalista ultrapassado. Nesse diapasão, conclui-se que as relações travadas entre a empresa e o motorista-colaborador, e a empresa e o passageiro, são assimétricas, uma vez que a empresa estrutura e padroniza a prestação de serviço de tal modo que a confiança do passageiro quanto à qualidade e segurança do traslado esteia-se na empresa, e não no motorista. Esta compreensão acerca da imbricação irredutível entre as relações jurídicas é de suma importância à aplicação do critério da formação da circunstância danosa e da distribuição do dever reparatório em face de um acidente de consumo.

Bruno Miragem (2020, p. 575-576) define acidente de consumo como uma violação ao dever de segurança do prestador em razão de um defeito na prestação do serviço. Nesse espeque, a violação do dever de segurança reside na lesão à integridade psicofísica do passageiro quando ocorrido um acidente automobilístico durante o traslado. A responsabilidade do motorista-colaborador é, independentemente da natureza civil ou consumerista da relação jurídica, objetiva, em função do tipo contratual (BARROSO; MORRIS, 2008, p. 367), contrato de transporte de pessoas; sendo assim, a imputação do dever reparatório ao motorista colaborador está condicionada à mera demonstração do dano e do acidente. Entretanto, o problema reside na satisfação do passageiro-consumidor ao demandar o pagamento de quantia a título reparatório, uma vez que invariavelmente poderá restar frustrado ante a ausência de patrimônio para saldar o débito correspondente à reparação por parte do motorista-colaborador.

A Lei nº 13.640/2018 alterou a Lei nº 12.587/2012 e inseriu o artigo 11-A, o qual impõe às empresas gestoras de aplicativo a contratação de seguro de acidentes pessoais a passageiros – seguro APP. A despeito do célebre avanço na diluição dos danos, o seguro APP possui uma cobertura máxima. No caso da empresa Uber, constatou-se que a cobertura máxima é de R\$ 100.000,00 (cem mil reais) por morte acidental, R\$ 100.000,00 (cem mil reais) por

invalidez permanente total ou parcial por acidente e R\$ 15.000,00 (quinze mil reais) para despesas médicas e hospitalares (UBER, 2021a). Na empresa 99pop, apenas foi encontrado o valor máximo de cobertura sem maiores explicações, consiste em R\$ 100.000,00 (cem mil reais) (99APP, 2021a).

A contratação de seguro representa uma postura consentânea ao paradigma da responsabilidade por danos, porém eventualmente alguns acidentes durante o traslado produzem danos cuja reparação ultrapassa a quantia correspondente à cobertura máxima do seguro. Diante disso, o problema da indisponibilidade patrimonial do motorista-colaborador permanece, pois a reparação evidentemente deve ser integral. Assim, incumbe construir uma solução jurídica a partir da aplicação do critério da formação da circunstância danosa.

Consoante Pablo Malheiros da Cunha Frota (2013, p. 251-252), a correlação ou coligação entre o fato lesivo e a atividade desenvolvida são abarcadas pela formação da circunstância danosa, sobretudo em função de alguma assimetria existente entre as partes. Trata-se de externalidades ligadas à atividade, tendo em vista a impossibilidade de evitar eventuais acidentes de consumo em uma sociedade de riscos, ou seja, é natural que ocorram acidentes durante o traslado, em decorrência da atividade desempenhada pelo motorista-colaborador e pela empresa.

Como antes assinalado, o transporte de passageiros pelo motorista-colaborador está condicionado ao cumprimento de diversas exigências da empresa. O passageiro deposita sua confiança na imagem da empresa e o motorista-colaborador apenas realiza o transporte utilizando os aparatos da empresa, notadamente o aplicativo, o banco de dados, entre outros. Com efeito, a irredutível imbricação entre as três relações jurídicas, a correlação da empresa com danos ocasionados durante o traslado e a impossibilidade de submeter a reparação integral da lesão sofrida pelo passageiro à indisponibilidade patrimonial do motorista-colaborador – princípio da primazia da vítima e da reparação integral (LÔBO, 2019, p. 328) –, conduzem inevitavelmente à imputação do dever reparatório à empresa gestora de aplicativo.

Portanto, a empresa gestora de aplicativo possui responsabilidade solidária com o motorista-colaborador, podendo a vítima demandar em juízo em face de ambos, concretizando o princípio da primazia da vítima e a solidariedade constitucional. Com enfoque, a existência de culpa ou dolo por parte do motorista-colaborador deve servir como critério apto para definir se a empresa poderá demandar em desfavor do motorista-colaborador o valor da reparação em ação regressiva. Na existência de culpa ou dolo pelo motorista-colaborador ou terceiro, opina-se pela possibilidade de a empresa demandar a integralidade da quantia reparatória – do terceiro ou do motorista-colaborador, evidentemente a depender do sujeito que atuou de forma culposa ou dolosa – quitada, por meio de ação regressiva. Já na ausência de dolo ou culpa, conclui-se, em consagração à solidariedade constitucional e à diluição dos danos, pela justa repartição da quantia reparatória conforme as circunstâncias fáticas de cada caso e à condição socioeconômica do motorista-colaborador.

## **6 Conclusões**

---

A partir deste relatório final, depreende-se que a ausência de um marco legislativo quanto à imputação do dever reparatório à empresa gestora de aplicativo por acidente de consumo causado pelo motorista-colaborador é

insuficiente para afastar o dever reparatório, na medida em que a técnica moderna de definição prévia dos interesses jurídicos merecedores de tutela resta defasada.

Tendo o intérprete o *munus* criativo jurisprudencial, a solução jurídica deve partir de múltiplos instrumentos decisórios, notadamente da tradição jurídica, dos princípios e da faticidade, tendo sempre como *prius* o caso concreto. Ademais, deve-se distribuir o dever reparatório de forma equânime, privilegiando as particularidades de cada caso concreto, caso não seja verificada a responsabilidade do motorista.

Por fim, tem-se que as decisões prolatadas pelo judiciário brasileiro, sejam elas pela procedência ou improcedência da tutela reparatória, estão calcadas no paradigma da responsabilidade civil e consumerista, desprezando os múltiplos avanços no que tange à atenção aos reclamos de uma sociedade de riscos com a adoção do paradigma da responsabilidade por danos.

## Referências Bibliográficas

---

99APP. **Acidentes pessoais**. 2021a. Disponível em: <https://99app.com/seguranca/acidente-pessoais/>. Acesso em: 12 jul. 2021.

99APP. **Motorista**. 2021b. Disponível em: <https://99app.com/motorista/>. Acesso em: 11 jul. 2021.

AMARAL, Francisco. O direito civil na pós-modernidade. *In*: NAVES, Bruno Torquato de Oliveira; FIUZA, César; SÁ, Maria de Fátima Freire de (coord.). **Direito civil: atualidades**. Belo Horizonte: Del Rey, 2003. p. 61-77.

ARONNE, Ricardo. Sistema jurídico e unidade axiológica: os contornos metodológicos do direito civil constitucional. **Revista de Propriedade Intelectual: Direito Contemporâneo e Constituição**, Aracaju, a. 2, n. 3, p. 153-184, 2013.

BARROSO, Lucas Abreu; JESUS, Morgana Neves de; FROTA, Pablo Malheiros da Cunha. El derecho-praxis como concepción de una hermenéutica civilística contemporánea. **Revista Crítica de Derecho Privado**, Montevideo, v. 16, p. 3-18, 2019.

BARROSO, Lucas Abreu; MORRIS, Amanda Zoe (coord.). **Direito dos contratos**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2008.

BECK, Ulrich. **Vivir en la sociedad del riesgo mundial / Living in the world risk society**. Barcelona: Fundación CIDOB, 2007. Dinámicas interculturales, n. 8.

CATALAN, Marcos Jorge; FROTA, Pablo Malheiros da Cunha. A pessoa jurídica consumidora duas décadas depois do advento do Código de Defesa do Consumidor. **Revista Brasileira de Direito Civil, Constitucional e Relações de Consumo**, São Paulo, v. 1, n. 1, p. 145-180, 2009.

DISTRITO FEDERAL. Tribunal de Justiça. (2ª Turma). Recurso nominado nº 0722695-57.2018.8.07.0016. Relator: Des. Arnaldo Corrêa Silva. **Diário de Justiça Eletrônico**, Brasília, 09 abr. 2019. Disponível em: <https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/696166707/7226955720188070016-df-0722695-5720188070016/inteiro-teor-696166805>. Acesso em: 14 jul. 2021.

DISTRITO FEDERAL. Tribunal de Justiça. (3ª Turma). Recurso nominado nº 0743773-39.2020.8.07.0016. Relator: Des. Carlos Alberto Martins Filho. **Diário de Justiça Eletrônico**, Brasília, 29 maio 2021. Disponível em: <https://tj-df.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1220267325/7437733920208070016-df-0743773-3920208070016/inteiro-teor-1220267334>. Acesso em: 14 jul. 2021.

FROTA, Pablo Malheiros da Cunha. **Imputação sem nexo causal e a responsabilidade por danos**. 2013. 170 f. Tese (Doutorado em Direito) – Programa de Pós-Graduação em Direito, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2013.

GOMES, Orlando. **Contratos**. 18. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1999.

GUSTIN, Miracy Barbosa de Sousa; DIAS, Maria Tereza Fonseca; NICÁCIO, Camila Silva. **(Re)pensando a pesquisa jurídica: teoria e prática**. 5. ed. rev., ampl. e atual. São Paulo: Almedina, 2020. *E-book*.

HOFMEISTER, Maria Alice Costa. **O dano pessoal na sociedade de risco**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

LÔBO, Paulo. **Direito civil: contratos**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 2020. *E-book*.

LÔBO, Paulo. **Direito civil: obrigações**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2019.

MARQUES, Cláudia Lima; MIRAGEM, Bruno. Economia do compartilhamento deve respeitar os direitos do consumidor. **Revista Consultor Jurídico**, São Paulo, 23 dez. 2015. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2015-dez-23/garantias-consumo-economia-compartilhamento-respeitar-direitos-consumidor>. Acesso em: 19 fev. 2020.

MIRAGEM, Bruno. **Curso de direito do consumidor**. 6. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2020.

NEVES, António Castanheira. Entre o legislador, a sociedade e o juiz ou entre sistema, função e problema - os modelos actualmente alternativos da realização jurisdicional do direito. *In*: NEVES, António Castanheira.

**Digesta**: escritos acerca do direito, do pensamento jurídico, da sua metodologia e outros. Coimbra: Coimbra Editora, 2010. v. 3, p. 161-198.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. (1ª Turma). Recurso inominado nº 0021230-86.2019.8.26.0405. Relator Des. Paulo Ricardo Cursino de Moura. **Diário de Justiça Eletrônico**, São Paulo, 03 jul. 2020. Disponível em: <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/1119850476/recurso-inominado-civel-ri-212308620198260405-sp-0021230-8620198260405/inteiro-teor-1119850482>. Acesso em: 14 jul. 2021.

SCHREIBER, Anderson. **Novos paradigmas da responsabilidade civil: da erosão dos filtros da reparação à diluição dos danos**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

STRECK, Lênio Luiz. Pamprincipiologismo. *In*: STRECK, Lênio Luiz. **Dicionário de hermenêutica**. Belo Horizonte: Letramento; Casa do Direito, 2017. p. 149-152.

STRECK, Lênio Luiz. Princípios jurídicos. *In*: STRECK, Lênio Luiz. **Dicionário de hermenêutica**. Belo Horizonte: Letramento; Casa do Direito, 2017. p. 239-244.

TST reitera pela 4ª vez que não existe vínculo entre motoristas e a Uber. **Revista Consultor Jurídico**, São Paulo, 11 maio 2021. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2021-mai-11/tst-reitera-vez-nao-existe-vinculo-entre-motoristas-uber>. Acesso em: 9 jul. 2021.

UBER não responde por danos de acidente de trânsito envolvendo motorista do aplicativo. **Migalhas**, Ribeirão Preto, 26 out. 2018. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/quentes/289955/uber-nao-responde-por-danos-de-acidente-de-transito-envolvendo-motorista-do-aplicativo>. Acesso em: 11 jul. 2021.

UBER. **Dirigir**. 2021a. Disponível em: <https://www.uber.com/br/pt-br/drive/insurance/>. Acesso em: 12 jul. 2021.

UBER. **Veículos elegíveis em Vitória**. 2021b. Disponível em: <https://www.uber.com/global/pt-br/eligible-vehicles/?city=vitoria>. Acesso em: 11 jul. 2021.