

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS  
DEPARTAMENTO DE DIREITO  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

Guilherme da Silva Francisconi

**A responsabilidade civil pelos danos causados pelo motorista do aplicativo:** uma análise da (in)aplicabilidade das excludentes de fato exclusivo de terceiro e caso fortuito em relação às plataformas digitais de transporte individual a partir da teoria do risco criado.

Florianópolis

2021

Guilherme da Silva Francisconi

**A responsabilidade civil pelos danos causados pelo motorista do aplicativo:** uma análise da (in)aplicabilidade das excludentes de fato exclusivo de terceiro e caso fortuito em relação às plataformas digitais de transporte individual a partir da teoria do risco criado.

Trabalho Conclusão do Curso de Graduação em Direito do Centro de Ciências Jurídicas da Universidade Federal de Santa Catarina como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Direito.  
Orientadora: Profa. Dra. Carolina Medeiros Bahia.

Florianópolis

2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Francisconi, Guilherme

A responsabilidade civil pelos danos causados pelo motorista do aplicativo: uma análise da (in)aplicabilidade das excludentes de fato exclusivo de terceiro e caso fortuito em relação às plataformas digitais de transporte individual a partir da teoria do risco criado. / Guilherme Francisconi ; orientadora, Carolina Bahia, 2021.

105 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Ciências Jurídicas, Graduação em Direito, Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. Direito. 2. Responsabilidade Civil. 3. Consumo Compartilhado. 4. Excludentes de responsabilidade. I. Bahia, Carolina. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em Direito. III. Título.}

Guilherme da Silva Francisconi

**A responsabilidade civil pelos danos causados pelo motorista do aplicativo:** uma análise da (in)aplicabilidade das excludentes de fato exclusivo de terceiro e caso fortuito em relação às plataformas virtuais de transporte individual a partir da teoria do risco criado.

Este Trabalho Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de “Bacharel” e aprovado em sua forma final pelo Curso de Direito.

Florianópolis, 19 de junho de 2021.

---

Prof. Dr. Luiz Henrique Cademartori  
Coordenador do Curso

**Banca Examinadora:**

---

Profa. Dra. Carolina Medeiros Bahia  
Orientadora  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Daniel Deggau Bastos  
Avaliador  
Universidade Federal de Santa Catarina

---

Karine Odorizzi  
Avaliadora  
Universidade Federal de Santa Catarina

## AGRADECIMENTOS

A elaboração deste trabalho, especialmente no cenário específico em que foi desenvolvido, foi certamente um dos maiores desafios da graduação e, pessoalmente, o mais temido pelo simbólico encerramento de um ciclo de grande transformação. Por isso, não poderia deixar de agradecer as pessoas que estiveram do meu lado ao longo da graduação e na elaboração deste trabalho.

Em primeiro lugar, agradeço imensamente aos meus pais, por sempre apoiarem meus sonhos, por seu amor e pelos sacrifícios que foram feitos para que fosse possível chegar até aqui. Também agradeço à minha irmã, minha companheira desde sempre, minha colega de apartamento nos últimos anos, pelas risadas, fofocas e eventuais discussões.

Igualmente agradeço minha orientadora, a Profa. Carolina Bahia, pela dedicação, paciência e empatia, tão necessárias em tempos como esse, sem as quais esse trabalho certamente não teria virado realidade.

Meus agradecimentos às amigadas que estão comigo desde o começo do curso e espero levar para além da graduação, principalmente, Laurin, Manuela, Taisi e Thalia, por todos os momentos que vivemos juntos na faculdade, bons ou não tão bons assim. Do mesmo modo, agradeço ao Thiago, por todo amor, parceria e compreensão.

Por último, à Universidade Federal de Santa Catarina, que parecia um sonho tão distante, agora realizado, por proporcionar experiências únicas, amigadas e uma base sobre a qual poderei construir um futuro.

## RESUMO

A pesquisa proposta objetiva analisar a responsabilidade civil das plataformas digitais de transporte individual e a utilização de excludentes de responsabilidade pelos danos causados pelos seus motoristas parceiros. A partir do método de abordagem hipotético dedutivo, a pesquisa utilizou o método monográfico. Para elaboração, foi empregado levantamento bibliográfico e documental, este último consistente na compilação de decisões judiciais de três tribunais estaduais: Tribunal de Justiça de Santa Catarina, Tribunal de Justiça do Paraná e Tribunal de Justiça de São Paulo. Ao longo dos capítulos, foram trabalhados os seguintes objetivos específicos: *(ii)* compreender mais a fundo a responsabilidade civil objetiva, desde seu surgimento até as modalidades de risco, com destaque para a teoria do risco criado; *(ii)* identificar os elementos principais da relação de consumo e as excludentes de responsabilidade civil presentes na legislação consumerista, com ênfase para fortuito interno e fato exclusivo de terceiro; *(iii)* aprofundar os conceitos e elementos essenciais do consumo compartilhado; *(iv)* realizar levantamento de jurisprudência referente à responsabilização de aplicativos de transporte individual, a fim de analisar a aplicação feita pelos tribunais nos casos de danos cometidos pelos motoristas parceiros destes aplicativos. O cerne da pesquisa é analisar as possibilidades de elisão da responsabilidade civil das plataformas digitais de transporte individual frente aos danos ocasionados pelos motoristas parceiros. Dentre as excludentes debatidas, que são aceitas na legislação consumerista, a ênfase foi dada ao fato exclusivo de terceiro e ao caso fortuito. A partir do levantamento bibliográfico e da análise das decisões dos três tribunais, foi constatada a utilização da solidariedade da cadeia de fornecedores como instrumento processual para evitar discussões sobre a natureza do vínculo entre plataforma digital e motorista para, assim, afastar eventuais excludentes de responsabilidade que integram o risco criado por essas plataformas do consumo compartilhado.

**Palavras-chave:** Responsabilidade Civil. Consumo Compartilhado. Excludentes de responsabilidade. Solidariedade. Jurisprudência.

## ABSTRACT

The present research aims to analyze the civil liability of individual transport digital platforms and the use of liability exclusions for damage caused by their partner drivers. From the deductive hypothetical approach method, the research utilized the monographic method. A bibliographic and documentary survey was used for elaboration, the latter consisting of the compilation of court decisions of three state courts: Court of Justice of Santa Catarina, Court of Justice of Paraná and Court of Justice of São Paulo. Throughout the chapters, the following specific objectives were developed: (i) to better understand objective civil liability, from its emergence to the risk modalities, with emphasis on the theory of created risk; (ii) identify the main elements of the consumer relationship and those excluding civil liability present in consumer legislation, with an emphasis on internal fortuity and exclusive third-party fact; (iii) deepen the concepts and essential elements of shared consumption; (iv) carry out a survey of jurisprudence regarding the liability of individual transport applications, in order to analyze the application made by the courts in cases of damages committed by drivers who are partners of these applications. The core of the research is to analyze the possibilities of evading civil liability of digital platforms for individual transport in the face of damage caused by partner drivers. Among the debated exclusions, which are accepted in consumer legislation, emphasis was given to the exclusive fact of a third party and to the fortuitous event. From the bibliographical survey and the analysis of the decisions of the three courts, it was found that the solidarity of the supply chain was used as a procedural instrument to avoid discussions on the nature of the bond between the digital platform and the driver, in order to, thus, remove any liability exclusions that integrate the risk created by these shared consumption platforms.

**Keywords:** Civil liability. Shared consumption. Liability exclusion. Joint and several liability. Case law.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Análise quantitativa das decisões no lapso temporal.....	71
Figura 2 – Análise comparativa de todas as decisões compiladas com base no reconhecimento da responsabilidade solidária e fundamento da excludente de responsabilidade .....	76



## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

AC Apelação Cível

AI Agravo de Instrumento

Art Artigo

CC Código Civil

CDC Código de Defesa do Consumidor

CF Constituição Federal

Des Desembargador

DJe Diário de Justiça Eletrônico

RI Recurso Inominado

TJPR Tribunal de Justiça do Estado do Paraná

TJSC Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina

TJSP Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>15</b>
<b>2</b>	<b>RESPONSABILIDADE OBJETIVA: A TRANSIÇÃO DA TEORIA DA CULPA PARA A DOCTRINA DO RISCO E SUAS MODALIDADES.....</b>	<b>17</b>
2.1	O INÍCIO DE TUDO: A RESPONSABILIDADE SUBJETIVA .....	17
2.2	SURGIMENTO E EVOLUÇÃO DA DOCTRINA DO RISCO .....	20
2.3	TEORIA DO RISCO CRIADO.....	23
<b>2.3.1</b>	<b>Conceito e pressupostos da teoria do risco criado .....</b>	<b>23</b>
<b>2.3.2</b>	<b>Distinção entre a teoria do risco criado e as demais teorias do risco.....</b>	<b>24</b>
2.3.2.1	<i>Teoria Do Risco Proveito .....</i>	25
2.3.2.2	<i>Teoria Do Risco Integral.....</i>	27
2.3.2.3	<i>Teoria do Risco do Empreendimento ou do Negócio.....</i>	28
<b>2.3.3</b>	<b>Recepção da teoria do risco criado pelo Código Civil e pelo CDC .....</b>	<b>30</b>
<b>3</b>	<b>RESPONSABILIDADE CIVIL NAS RELAÇÕES DE CONSUMO E EXCLUDENTES RECEPCIONADAS .....</b>	<b>33</b>
3.1	RELAÇÃO DE CONSUMO E SEUS ELEMENTOS .....	34
<b>3.1.1</b>	<b>Conceito de consumidor .....</b>	<b>34</b>
<b>3.1.2</b>	<b>Conceito de fornecedor.....</b>	<b>36</b>
<b>3.1.3</b>	<b>Objeto da Relação de Consumo.....</b>	<b>37</b>
3.2	RESPONSABILIDADE PELO FATO DO PRODUTO E DO SERVIÇO.....	37
<b>3.2.1</b>	<b>Configuração do Fato do Produto e do Serviço .....</b>	<b>38</b>
3.2.1.1	<i>Diferença entre periculosidade inerente e periculosidade adquirida.....</i>	39
<b>3.2.2</b>	<b>Responsabilização da Cadeia de Fornecedores no Fato do Serviço.....</b>	<b>40</b>
<b>3.2.3</b>	<b>Regime de Vícios nas Relações de Consumo .....</b>	<b>41</b>
3.3	EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE NAS RELAÇÕES DE CONSUMO .....	43
<b>3.3.1</b>	<b>Fato Exclusivo Da Vítima .....</b>	<b>44</b>

<b>3.3.2</b>	<b>Fato Exclusivo De Terceiro.....</b>	<b>45</b>
<b>3.3.3</b>	<b>Caso Fortuito E Força Maior .....</b>	<b>47</b>
3.3.3.1	<i>Distinção entre Fortuito Interno e Externo .....</i>	48
3.3.3.2	<i>Recepção pelo CDC.....</i>	50
3.4	<b>CLÁUSULA DE NÃO INDENIZAR .....</b>	<b>52</b>
<b>4</b>	<b>O CONSUMO COMPARTILHADO E O TRATAMENTO JURÍDICO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS NA JURISPRUDÊNCIA .....</b>	<b>55</b>
4.1	<b>CONSUMO COMPARTILHADO E AS PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL.....</b>	<b>55</b>
4.1.1	<b>Características principais do consumo compartilhado.....</b>	<b>56</b>
4.1.2	<b>Ascensão dos aplicativos de transporte individual .....</b>	<b>59</b>
4.2	<b>O RISCO CRIADO PELOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE E SUA RESPONSABILIZAÇÃO ENQUANTO FORNECEDORES.....</b>	<b>60</b>
4.2.1	<b>O risco e a confiança nas relações de consumo compartilhado .....</b>	<b>61</b>
4.2.2	<b>A caracterização das plataformas digitais como fornecedoras de serviços....</b>	<b>63</b>
4.2.3	<b>A solidariedade como solução jurídica .....</b>	<b>65</b>
4.3	<b>TRATAMENTO JURÍDICO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PELOS TRIBUNAIS .....</b>	<b>68</b>
4.4	<b>APRESENTAÇÃO DOS CASOS ANALISADOS E A APLICAÇÃO FEITA POR CADA TRIBUNAL PESQUISADO.....</b>	<b>69</b>
4.4.1	<b>Análise dos Acórdãos do TJSC.....</b>	<b>70</b>
4.4.2	<b>Análise dos Acórdãos do TJPR .....</b>	<b>71</b>
4.4.3	<b>Análise dos Acórdãos do TJSP .....</b>	<b>72</b>
4.4.4	<b>Considerações a respeito do levantamento.....</b>	<b>75</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>77</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>79</b>
	<b>APÊNDICE A – QUADRO DE DECISÕES DIVIDIDO POR TRIBUNAL ANALISADO .....</b>	<b>88</b>



## 1 INTRODUÇÃO

A ascensão do consumo compartilhado, com especial destaque para as plataformas digitais de transporte individual, trouxe novos desafios na reparação dos danos causados aos consumidores durante a prestação do serviço. Mais do que isso, coloca em cheque a suficiência da legislação vigente para lidar com novas situações que sequer poderiam ser cogitadas pelo legislador na elaboração do Código Civil vigente, sancionado em 2001, ou do Código de Defesa do Consumidor, sancionado em 1990.

A pesquisa se mostra necessária, na medida em que a evolução do consumo compartilhado traz diversas mudanças nas relações jurídicas e sociais, com significativo crescimento no país e números expressivos. A título exemplificativo da dimensão alcançada pelos aplicativos de transporte, somente a plataforma da Uber, segundo dados divulgados por ela no ano passado<sup>1</sup>, realiza 12 (doze) milhões de viagens e entrega por dia no mundo inteiro, possui 1 (um) milhão de motoristas parceiros apenas no Brasil e conta com 22 (vinte e dois) milhões de usuários brasileiros dentre os 103 (cento e três) milhões de usuários contabilizados mundialmente.

O objetivo da presente pesquisa, nesse cenário, é entender como esse novo consumir foi encaixado nas normas já existentes no que concerne a responsabilização das plataformas digitais, intermediadoras e organizadoras do serviço, pelos danos causados pelos motoristas parceiros.

Assim, o presente trabalho busca: *(i)* resgatar os fundamentos da responsabilidade objetiva fundada no risco e seu surgimento; *(ii)* apresentar os elementos principais da relação de consumo e as excludentes de responsabilidade civil no âmbito consumerista; *(iii)* apontar as características principais do consumo compartilhado e como encaixá-lo no texto legal vigente; *(iv)* analisar a responsabilização dessas plataformas digitais de transporte individual na jurisprudência.

Para tanto, o primeiro capítulo pretende fazer uma recapitulação dos elementos principais da teoria da culpa, a fim de mostrar sua transição para a doutrina do risco. Isto posto, o capítulo abordará as teorias do risco que fundamentam a responsabilidade, suas modalidades, as distinções entre elas e, por fim, uma análise doutrinária sobre a modalidade de risco que foi acolhida pela legislação.

---

<sup>1</sup> Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acessado em: 7 de março de 2021.

A partir disso, o segundo capítulo esposará a responsabilidade civil dentro das relações de consumo, com a exposição de seus elementos principais, como consumidor, fornecedor e serviço, por exemplo. Somente após essas considerações, em um segundo momento, o enfoque se voltará para as excludentes de responsabilidade civil admitidas pela legislação consumerista, em especial o fato exclusivo de terceiro e o caso fortuito, este último subdividido em fortuito interno e externo.

Por último, o terceiro capítulo será dividido em dois momentos distintos. No primeiro, serão levantadas as características fundamentais do consumo compartilhado, sua ascensão, com destaque para as plataformas digitais de transporte individual, bem como uma análise doutrinária na tentativa de subsumir esse fenômeno à legislação. No segundo, para encerrar o trabalho, será feito um estudo, a partir da compilação de decisões de três tribunais estaduais, para verificar o tratamento jurídico dado às plataformas digitais na responsabilização pelos danos ocasionados aos consumidores pelos motoristas parceiros.

## **2 RESPONSABILIDADE OBJETIVA: DA TEORIA DA CULPA PARA A DOUTRINA DO RISCO E SUAS MODALIDADES**

Esse primeiro capítulo busca apresentar a passagem de uma responsabilidade civil com fundamento na teoria da culpa para a doutrina do risco, com o contexto de seu surgimento na sociedade moderna. Assim, inicialmente serão expostos os aspectos essenciais da responsabilidade subjetiva baseada na culpa, sua evolução histórica e, posteriormente, os motivos pelos quais essa modalidade passou a ser insuficiente para lidar com as situações cada vez mais complexas que surgem e continuam a surgir na sociedade contemporânea.

Isto posto, o capítulo passará a expor os conceitos principais da teoria do risco criado, com análise de seus aspectos essenciais e distinções das demais formas do risco que foram desenvolvidas para fundamentar a responsabilidade civil objetiva. Ademais, será esposada, ainda, as discussões da literatura especializada sobre a espécie de risco que foi acolhida na legislação pátria, tanto pelo Código Civil quanto pela lei consumerista.

### **2.1 O INÍCIO DE TUDO: A RESPONSABILIDADE SUBJETIVA**

De início, cumpre localizar a inserção do elemento da culpa entre os requisitos para responsabilização no Direito Romano, que acabou por colocar a responsabilidade em desuso até os tempos modernos (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 225). Em que pese outras sociedades terem recorrido, ainda que superficialmente sobre o tema, como na civilização mesopotâmica ou na civilização helênica, foi a civilização romana que ofereceu maiores subsídios nesse sentido, como bem reconhece Caio Mário (PEREIRA; TEPEDINO, 2018).

Em realidade, a culpa passa a integrar os elementos da responsabilidade, dentro da civilização romana, em um contexto que prevalecia a responsabilidade sem culpa. Para Tartuce (2017, p. 372), a experiência romana serviu para mostrar como a responsabilidade sem culpa, a partir da pena de Talião, também conhecida como “olho por olho, dente por dente”, poderia levar a resultados demasiadamente injustos.

Por conseguinte, segundo o autor, a culpa foi introduzida posteriormente no ordenamento romano, no âmbito da *Lex Aquilia*, do qual a sociedade contemporânea herdou o termo responsabilidade aquiliana quando se refere à responsabilidade extracontratual subjetiva (PEREIRA; TEPEDINO, 2018). De acordo Caio Mário e Tepedino, desde então, a culpa

permeou responsabilidade civil por toda a Idade Média, até chegar nos tempos modernos com a Código Napoleão (PEREIRA; TEPEDINO, 2018).

Foi apenas com a referida codificação que a teoria da culpa ganhou as feições conhecidas na contemporaneidade, focada no ato ilícito e com a necessidade de demonstração probatória da culpa do ofensor, com caráter fortemente moral, que seria revelado na conduta negligente, imprudente ou imperita (TEPEDINO; TERRA; GUEDES, 2021).

O pensamento reflete a o momento vivido à época. De um lado, a filosofia iluminista criou uma lógica em que colocava a responsabilidade como um contraponto à liberdade concedida ao agente econômico, assim só seriam responsabilizados os danos que evidenciavam o comportamento inspirado por uma vontade espontânea (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 190). De outra parte, por trás do embasamento filosófico, havia o raciocínio da economia liberal oitocentista, da primeira fase do capitalismo, que buscava impedir maiores intervenções em suas atividades econômicas, especialmente do judiciário (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 191).

Já no direito pátrio, Caio Mário e Tepedino fazem um bom retrospecto da evolução da culpa, com sua subdivisão em três fases (PEREIRA; TEPEDINO, 2018). A primeira, marcada pelas Ordenações do Reino, que aplicavam subsidiariamente o direito romano em casos omissos, por força da Lei da Boa Razão de 1769. Posteriormente, após a independência, o Código Criminal de 1830 cria o instituto da “satisfação”, que rascunha regras para o ressarcimento. A terceira fase, por sua vez, é marcada pela revogação de institutos cíveis na lei criminal, que derroga para a legislação cível a reparação do dano, a partir de alterações na Consolidação de Leis Civis e do Código de Processo.

Já em 1916 o Código Civil positiva em seu art. 159 a responsabilidade subjetiva, com forte influência do Código Napoleão, cuja redação, ao menos da primeira parte, permanece praticamente inalterada no art. 186 do Código Civil vigente, reproduzido abaixo:

Art. 186. Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito. (BRASIL, 2002)

Desse modo, cumpre deixar claro os elementos da doutrina subjetiva, elencados pela literatura da área, quais sejam, a conduta culposa do agente, o dano e o nexo causal entre a conduta e o dano (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 32). Outros autores individualizam a culpa, separando-a da conduta, a exemplo do Tartuce (2017, p. 432) e da obra de Chaves, Rosenvald



e Braga Netto (2017, p. 152), mas a essência dos elementos centrais da responsabilidade é a mesma.

Ademais, cumpre esclarecer o sentido que a culpa possui modernamente. Como a redação do art. 186 do Código Civil de 2002 antecipa, a noção de culpa ainda possui a divisão nas suas subespécies clássicas: negligência, imprudência e imperícia. Há quem prefira fazer, antes disso, uma divisão mais abrangente, da culpa em sentido amplo, que engloba a culpa em sentido estrito (e suas subespécies) e o dolo (TARTUCE, 2017, p. 434). Nessa divisão, é dentro da culpa em sentido estrito, ou culpa aquiliana, que estão inseridas a imprudência, negligência e imperícia (GONÇALVES, 2019).

De todo modo, entende-se que a negligência é a omissão de conduta que poderia evitar a produção do dano, em outros termos, a falta de atenção às normas que demandam atuação atenta e cautelosa (TEPEDINO; TERRA; GUEDES, 2021). Já a imprudência é vista como uma conduta positiva causadora do dano, é precipitada e irrefletida, e poderia evitar a ocorrência do dano se o agente se abstivesse de realiza-la ou a fizesse com zelo (GONÇALVES, 2019). Por último, a imperícia é a falta de habilidade do agente para o exercício de determinada atividade técnica, que exige maior preparo e cautela (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 56).

Assim, percebe-se o viés psicológico presente nos três conceitos, com o reforço do juízo moral que a legislação adota para impor o dever de indenizar na responsabilidade subjetiva (TEPEDINO; TERRA; GUEDES, 2021). A partir das críticas feitas à noção clássica de culpa, surge uma concepção objetiva de culpa, na qual a conduta do agente será valorada em abstrato conforme um parâmetro prefixado, em que será considerada culposa quando se distanciar desse *standard* (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 193). Em outros termos, será investigado se a conduta do agente foi adequada ao padrão de comportamento esperado no caso concreto, não se houve direcionamento de sua vontade para violar o direito abstratamente (TEPEDINO; TERRA; GUEDES, 2021).

Essa concepção mais recente da culpa decorre da inadequação dos métodos para aferição da culpa abstratamente, a partir da noção de “bom pai de família” ou de “homem médio”. Isso, pois, como aponta a doutrina, “de um ser humano medíocre muito pouco se exigirá em termos de cuidado e diligência” (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 194), o que é incompatível com os padrões de cautela exigidos na crescente complexidade vivenciada na modernidade.

Em síntese, pode-se perceber o surgimento e a evolução que a teoria da culpa teve ao longo de sua construção até chegar na concepção contemporânea. Em que pese o juízo moral

ainda permear a análise na seara da responsabilidade subjetiva, ao contrário do que era visto em seu surgimento, hodiernamente busca-se parâmetros cada vez mais claros para valorar a conduta do agente, a fim de fugir da análise que considera a conduta esperada de um “homem médio”. A compreensão de aspectos essenciais da teoria da culpa e a transição para responsabilidade objetiva fundada na doutrina do risco, a ser apresentada no tópico subsequente, é importante para entender os níveis mais recentes de cautela e segurança esperados nas relações jurídicas, especialmente as de consumo.

## 2.2 SURGIMENTO E EVOLUÇÃO DA DOCTRINA DO RISCO

Antes de tudo, cumpre apresentar o contexto em que a teoria do risco, bem como suas modalidades expostas posteriormente, surge no direito contemporâneo. De início, ressalta-se que a doutrina é unânime em relacionar a criação da doutrina do risco e a industrialização, como será observado. Como aponta Cavalieri Filho (2019, p. 226), de um lado, o maquinismo trouxe como consequência acidentes de trabalho, de outro, o progresso científico possibilitou inúmeros inventos, como automóveis, que facilitam a vida e importam em novos riscos, tudo isso somado ao crescimento populacional, pontua o autor, levaram à nova concepção de responsabilidade civil.

Destaca-se que esse movimento foi percebido já no final do século XIX, por dois juristas franceses, Raymond Saleilles e Louis Josserand que, em síntese, perceberam que a sociedade tinha chegado a um nível de desenvolvimento tecnológico onde era “extremamente difícil a identificação da culpa do ofensor para as inúmeras vítimas de acidentes de trabalho, desastres ferroviários e um sem número de lesões originárias de outras conquistas da modernidade” (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 455). Nesse ponto, aponta Schreiber (2009, p. 18) que os acidentes trazidos pela nova era, ao contrário dos que ocorriam anteriormente, eram “inteiramente despersonalizados, anônimos, provocados muitas vezes por pequenas distrações ou falhas praticamente imunes a constatação”.

A esse respeito, Alvino Lima desenha com clareza o cenário vivenciado à época que justificava um novo fundamento para a responsabilidade civil, nas seguintes palavras:

O entrechoque, entretanto, cada vez mais crescente de interesses, aumentando as lesões de direitos, em virtude da densidade progressiva das populações e da diversidade múltipla das atividades na exploração do solo e da riqueza; a multiplicação indefinida das causas produtoras de danos, advindas das invenções criadoras de perigos que se avolumam, ameaçando a segurança pessoal de cada um de

nós; a necessidade imperiosa de se proteger a vítima, assegurando-lhe a reparação do dano sofrido, em face da luta díspar entre as empresas poderosas e as vítimas desprovidas de recursos; as dificuldades, dia a dia, maiores de se provar a causa dos acidentes produtores de danos, e dela se deduzir a culpa, à vista dos inventos ainda não bem conhecidos na sua essência, como a eletricidade, o *radium*, os raios X e outros, não podiam deixar de influenciar no espírito e na consciência do jurista. Era imprescindível, pois, rebuscar um novo fundamento à responsabilidade extracontratual, que melhor resolvesse o grave problema da reparação dos danos, de molde que evitasse injustiças que a consciência jurídica e humana repudiavam. (LIMA, 1938, pp. 86-87)

Por esse motivo, o autor concluiu que a partir do critério da “responsabilidade fundada na culpa não era possível resolver um sem número de casos que a civilização moderna criara ou agravara” (LIMA, 1938, p. 87). Desse modo, segundo ele, era imprescindível o afastamento do elemento moral, “da pesquisa psicológica do íntimo do agente ou da possibilidade de previsão ou de diligência” (LIMA, 1938, p. 88), a fim de colocar em perspectiva a reparação do dano, algo que ainda não era feito.

Importante frisar que a presença do elemento subjetivo, de difícil demonstração, “atendia, em boa medida, ao interesse liberal que rejeitava a limitação da autonomia privada, salvo nas hipóteses de uso flagrantemente inaceitável da liberdade individual” (SCHREIBER, 2009, p. 17). No entanto, como observa Schreiber (2009, p. 17), a proliferação de acidentes ligados às novas tecnologias chegou ao ponto de atrair intolerância social e rejeição do próprio Poder Judiciário, onde essas demandas acumulavam.

A partir desse cenário, compreende-se com maior clareza o objetivo almejado, isto é, de “resolver questões que a teoria da culpa, em face da complexidade da vida moderna não tem o condão de fazê-lo” (MIRAGEM, 2016, p. 571). Isso decorre não apenas da dificuldade de comprovar a culpa do fornecedor, mas também porque, como esclarece Rizzato Nunes, “muitas vezes ele não tem mesmo culpa de o produto ou serviço terem sido oferecidos com vício” (NUNES, 2018), visto que não agiu com negligência, imprudência e imperícia.

Por tudo isso, foi essencial o desenvolvimento da teoria do risco, a fim de fundamentar a responsabilidade objetiva e facilitar a reparação dos danos causados, justamente por prescindir do elemento da culpa, que é de difícil demonstração. Sobre esse ponto, transcreve-se o excerto abaixo que sintetiza com clareza a dinâmica aqui exposta:

A doutrina do risco pode ser, então, assim resumida: todo prejuízo deve ser atribuído ao seu autor e reparado por quem o causou, independentemente de ter ou não agido com culpa. Resolve-se o problema na relação de causalidade, independentemente de ter ou não agido com culpa. Resolve-se o problema na relação de causalidade,

dispensável qualquer juízo de valor sobre a culpa do responsável, que é aquele que materialmente causou o dano. (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 227)

De mais a mais, cabe pontuar que, para Alvino Lima (1938, p. 95), o risco é “fruto inevitável das atividades humanas, como consequência inerente à própria ação do homem nas suas múltiplas manifestações da vida moderna”. Com essa colocação, fica ainda mais claro o posicionamento do autor ao asseverar que “a responsabilidade deve surgir exclusivamente do fato, considerando-se a culpa um resquício da confusão entre a responsabilidade civil e a penal” (LIMA, 1938, p. 89).

E a resposta do direito pátrio, ante todo o cenário descrito, veio tanto por parte do legislador, quanto dos tribunais. Ainda no ano de 1912, houve a edição do Decreto-Lei nº 2.681, que “estabeleceu a culpa presumida das estradas de ferro pelos danos causados aos viajantes, estendida, paulatinamente, pela jurisprudência, para outras modalidades de transporte” (TEPEDINO; TERRA; GUEDES, 2021). Além disso, Tepedino salienta que a jurisprudência passou a admitir cada vez mais situações de presunção de culpa, em circunstâncias até mesmo não previstas em lei, “a fim de fugir aos inconvenientes da chamada prova diabólica” (TEPEDINO; TERRA; GUEDES, 2021).

Posteriormente, o Projeto de Código de Obrigações de 1965, elaborado com orientação de Caio Mário Pereira, como sublinha o próprio autor em sua obra, “perfilha abertamente a teoria do risco criado” ao instituir a presunção de risco, com base na atividade ou profissão exercida pelo causador do dano (PEREIRA; TEPEDINO, 2018). Ainda de acordo com o autor, o projeto do Código Civil de 1975 aproveita a redação referido anteprojeto para estabelecer a responsabilidade fundada no risco, em dispositivo absorvido no projeto que resultou no Código Civil vigente.

Continuamente houve a propagação da responsabilidade objetiva em legislações esparsas. A exemplo disso, pode-se mencionar a sua adoção na esfera de acidentes nucleares (Lei nº 6.453/1977), danos ambientais (Lei nº 6.938/1981) e transporte aéreo (Lei nº 7.565/1986). Para Tepedino, todas situações demonstram a “derrocada do in individualismo jurídico como concepção formadora da responsabilidade civil, e a consequente ascensão de doutrinas lastradas na solidariedade social” (TEPEDINO; TERRA; GUEDES, 2021).

Esse giro, como bem acentua o autor, foi consolidado com a Constituição de 1988, que positivou inequívoca perspectiva solidarista da responsabilidade civil. Não só isso, é a nova Constituição que abre o caminho para a instituição posterior do Código de Defesa do

Consumidor, que institui um sistema de responsabilização livre do fator subjetivo da culpa que abrange um vasto número de relações sociais (TEPEDINO; TERRA; GUEDES, 2021).

Assim, observa-se o contexto que resultou no surgimento da teoria do risco, isto é, de crescente complexidade das relações jurídicas e consequente necessidade de buscar novas formas de responsabilização. A insuficiência da teoria da culpa para fundamentar os novos fenômenos sociais também foi verificado no Brasil, seja com introdução de novas legislações que previam responsabilidade objetiva a um microcosmo, seja por entendimentos jurisprudenciais que ampliavam a presunção de culpa para certos agentes. Certo é que, nesse processo histórico, o risco foi incorporado no ordenamento jurídico e é uma ferramenta fundamental para explicar

## 2.3 TEORIA DO RISCO CRIADO

### 2.3.1 Conceito e pressupostos da teoria do risco criado

Feito o breve apanhado geral do surgimento da teoria do risco e o cenário do consumo compartilhado, volta-se a análise, então, para a espécie que será utilizada no presente estudo, a do risco criado. Para seu principal expoente, ela é caracterizada pelo “fato de que, se alguém põe em funcionamento uma qualquer atividade, responde pelos eventos danosos que essa atividade gera para os indivíduos, independentemente de determinar se em cada caso, isoladamente, o dano é devido à imprudência, à negligência, a um erro de conduta” (PEREIRA; TEPEDINO, 2018).

Para essa teoria, não importa se a atividade gera um benefício para o agente, ou seja, o dever de reparar o dano não depende da verificação desse ganho, pois a atividade é encarada em si mesma, sem vinculação a um resultado positivo ou negativo para o agente (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 229).

Por sua vez, quanto aos requisitos para sua aplicação, a literatura da área estabelece, em linhas gerais, três pressupostos quando a responsabilidade do agente for baseada no risco por ele criado: (a) risco da atividade; (b) dano injusto; (c) nexos causal (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 477).

Constata-se, então, que há a exclusão do elemento subjetivo na imputação da responsabilidade objetiva fundada na teoria do risco, que é a grande diferença entre a lógica tradicional fundada na culpa, posto que não é necessário, para a doutrina do risco, que haja um

erro de conduta ou infração à norma pelo agente (PEREIRA; TEPEDINO, 2018). Por conseguinte, essa espécie de risco facilita a reparação dos danos na medida que isenta a vítima de maiores ônus probatórios para demonstração da culpa, nas suas formas de negligência, imprudência ou imperícia.

Precisamente em virtude da ausência desse elemento subjetivo, “o que predomina na doutrina do risco criado é a relação causal entre o dano sofrido pela vítima e a atividade desenvolvida pelo causador do dano” (PEREIRA; TEPEDINO, 2018). Nas palavras de Cavalieri Filho (2019, p. 229), ao fazer abstração da culpa e dar enfoque no fato danoso, essa espécie de risco responsabiliza “aquele que, por sua atividade ou por sua profissão, expõe alguém ao risco de sofrer um dano”.

O excerto reproduzido abaixo, retirado da obra de Farias, Rosenvald e Braga Netto, esclarece bem o movimento de centralização da causalidade:

A doutrina objetiva tem o mérito de deslocar o centro da realidade da culpabilidade para a causalidade. Na obrigação objetiva de indenizar elide-se a prova quanto à atribuição a uma pessoa de um comportamento antijurídico e reprovável. Todavia, ao agente somente serão trasladados os danos sofridos pela vítima se o comportamento (lítico ou ilícito) for a causa adequada dos danos injustos. O autor do fato não será responsabilizado por ter agido com dolo ou culpa, mas pelo simples fato de ser a ele atribuída a condição de responsável, à luz de certo nexu de imputação. (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 488)

Ademais, para os fins do presente estudo, é importante frisar que, a partir da teoria do risco criado, quem empreende uma atividade que implica em riscos será responsável pelas consequências. Tal lógica também é aplicada em relação aos atos daqueles que integram a cadeia produtiva, sejam empregados ou prepostos, por exemplo, inclusive com abstração da culpa *in eligendo* ou *in vigilando* e sem análise da culpa desse integrante para a ocorrência dos danos (PEREIRA; TEPEDINO, 2018).

Dessa forma, pode-se perceber os elementos essenciais dessa teoria, que visa facilitar a defesa da vítima dos danos suportados, bem como seus pressupostos para responsabilização, noções que serão importantes para analisar sua aplicação em relação às plataformas digitais de transporte individual.

### **2.3.2 Distinção entre a teoria do risco criado e as demais teorias do risco**

Neste momento do capítulo, serão apresentadas as demais espécies da teoria do risco elaboradas e sua diferenciação da modalidade abordada no tópico anterior. Dentre as formas e

variações de nomenclatura existentes entre os autores da área, este tópico discorrerá sobre o risco proveito, risco integral e, por último, o risco do empreendimento ou do negócio, nessa ordem.

### 2.3.2.1 *Teoria Do Risco Proveito*

A primeira teoria a ser detalhada nesse tópico é a que guarda maior semelhança com a teoria do risco criado, pois, em ambas há a responsabilização do agente pela exposição das pessoas ao risco. Todavia, para a teoria do risco proveito, desenvolvida por Raymond Saleilles, “responsável é aquele que tira o proveito da atividade danosa, com base no princípio de que, onde está o ganho, aí reside o encargo” (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 228).

Para Alvin Lima, que tem certa inclinação para essa modalidade de risco, “quem guarda os benefícios que o acaso de sua atividade lhe proporciona, deve, inversamente, suportar os males decorrentes dessa mesma atividade” (LIMA, 1938, p. 94). Em outros termos, o grande diferencial é que a teoria do risco proveito exige um elemento a mais, eis que essa espécie de risco fundamenta a responsabilidade objetiva de acordo “os benefícios auferidos por aquele cuja atividade cria ou agrava o risco” (TEPEDINO; TERRA; GUEDES, 2021). Assim, a responsabilização ficaria condicionada à aferição de uma vantagem quanto ao risco da atividade empreendida.

E é a exigência desse elemento – o proveito – que levantou questionamentos práticos sobre o que constituiria “proveito” e, a depender do conceito aplicado, se haveria alguma diferença entre o risco proveito e o risco integral<sup>2</sup>, a ser apresentado no tópico subsequente. Ainda que se interprete essa vantagem como fonte de riqueza, a doutrina destaca que isso limitaria a responsabilidade aos comerciantes e industriais, de modo a reduzir os sujeitos responsabilizados com esse fundamento (PEREIRA; TEPEDINO, 2018).

O questionamento acerca do proveito ganharia, no contexto hodierno, novos contornos, já que diversas empresas dentro do universo das *start-ups*, como Uber e Spotify, geram sucessivos prejuízos, no máximo alguns trimestres de lucro, em outros casos, a exemplo

---

<sup>2</sup> A ideia, aparentemente sedutora, esbarra em uma indagação conceitual que dispersa os expositores. É o que os Mazeaud resumem em uma indagação capital: que se deve entender como “proveito”? Noutros termos, em que casos ou em que condições se pode dizer que “uma pessoa retira um proveito de sua atividade”? Em resposta, eles mesmos argumentam que compreendida a expressão em sentido amplo, a “teoria do risco proveito é puramente negativa; ela se confunde com a teoria integral do risco”. Lato sensu, esta doutrina poderia compreender qualquer atividade, pois que somente um insensato, como objeto Savatier, realiza atos sem ser guiado por um interesse de cunho pecuniário ou moral. (PEREIRA; TEPEDINO, 2018)

da Amazon, a lucratividade das operações chegou somente após anos de prejuízo<sup>3</sup>. Em um cenário como esse, a aplicação da responsabilidade objetiva com fundamento no risco proveito criaria, no mínimo, uma discussão sobre sua incidência nos exemplos supramencionados.

Outro problema apontado reside na comprovação dessa vantagem a fim de responsabilizar o agente, posto que ao colocar o ônus probatório desse benefício auferido pelo ofensor para a vítima, essa teoria retoma a complexidade do problema da comprovação (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 228). Vale ressaltar que esse é, precisamente, o motivo que levou à criação da doutrina do risco para fundamentar a responsabilidade objetiva em detrimento da subjetiva, frente à crescente complexidade das relações jurídicas.

Nesse ponto, Alvin Lima parece se aproximar da teoria do risco criado, apresentada no tópico antecedente, na medida em que afirma que “o proveito não se determina concretamente, mas, é tido como finalidade da atividade criadora do risco” (LIMA, 1938, p. 147). Assim, para o autor, se o agente cria um risco que ameaça a integridade ou o patrimônio alheio, é para tirar o máximo de proveito possível, contudo, se isso não ocorre, permanece de todo modo o risco causado pelo agente (LIMA, 1938, p. 148), que deve bastar para sua responsabilização quantos aos danos ocasionados.

Entretanto, além das dificuldades práticas advindas de sua eventual adoção, como bem pontuam os autores ao tecerem suas considerações, na sociedade contemporânea o proveito é algo presumido, “é inerente a toda e qualquer atividade levada a efeito por um ser humano, exceto se não resultar de um ato de liberdade” (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 488), seja um ato de ordem econômica, social ou particular. O quadro exibido aqui foi bem sintetizado no excerto transcrito abaixo retirado da obra de Tepedino (TEPEDINO; TERRA; GUEDES, 2021):

A teoria do risco proveito acaba por vincular a alocação de risco a atividades das quais o agente extraiu proveito, estabelecendo-se, assim, filtro não incluído pelo dispositivo legal. Por outro lado, tal construção suscita a dificuldade de definir a noção de “proveito”, o que poderá restringir ou ampliar, arbitrariamente, o espectro de incidência da cláusula geral. Vale dizer, caso se admita que toda atividade gera algum tipo de proveito ou benefício para o agente, ainda que exclusivamente moral, aplicar-se-ia o dispositivo ao exercício habitual de qualquer atividade, o que alargaria excessivamente seu âmbito de incidência. Por outro lado, restringindo-se a teoria às atividades que geram proveito econômico, limitar-se-ia sua aplicação aos comerciantes e industriais, o que geraria dois problemas imediatos: primeiro, tornaria o dispositivo despiciendo, diante das previsões contidas no art. 931 do CC e no Código de Defesa do Consumidor; segundo, excluiria do alcance da norma todas as atividades

---

<sup>3</sup> Disponível em: <<https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2019/09/de-uber-nubank-empresas-que-valem-bilhoes-mas-nunca-registraram-lucro.html>>. Acessado em: 25 de março de 2021.



que, apesar do elevado risco envolvido, não ostentassem intuito lucrativo, a deixar um sem número de vítimas injustamente irressarcidas.

Certo é que a teoria do risco criado, por prescindir da comprovação de benefício do agente causador do dano, alarga as hipóteses de proteção dos ofendidos na tutela de seus direitos e conseqüente ressarcimento. Em outras palavras, “expande a proteção de situações existenciais da pessoa humana, deferindo a obrigação objetiva de indenizar mesmo que os danos não tenham sido produzidos no exercício de uma atividade empresarial (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 481).

Em razão das características expostas aqui, inclusive quanto ao ônus probatório, a teoria do risco criado acarreta em maior responsabilização do agente causador dos danos, motivo pelo qual é “mais equitativa para a vítima, que não tem de provar que o dano resultou de uma vantagem ou benefício obtido pelo causador do dano” (PEREIRA; TEPEDINO, 2018).

Dessa forma, percebe-se que a modalidade do risco proveito tem seus méritos por buscar oferecer fundamentos mais objetivos para a responsabilidade objetiva, mas que caíram em complicações práticas. Ademais, apesar de aproximações e pontos em comum, também ficou claro que a espécie do risco criado consegue apresentar soluções mais eficientes na práxis frente à ao risco proveito, em especial por prescindir da demonstração de mais um requisito, a vantagem para o ofensor.

#### 2.3.2.2 *Teoria Do Risco Integral*

Por sua vez, a teoria do risco integral dispensa ou mitiga significativamente mais um elemento para configuração da responsabilidade objetiva, além da ausência de culpa, essa é a teoria que impõe o dever de indenizar mesmo sem nexos de causalidade entre a atividade desempenhada e o dano. Nas palavras de Cavalieri Filho (2019, p. 229), “é uma modalidade extremada da doutrina do risco destinada a justificar o dever de indenizar até nos casos de inexistência do nexos causal ou em que este se mostra extremamente diluído”.

Ou seja, de acordo com essa teoria a responsabilidade civil subsiste em qualquer hipótese pois “não há excludente de nexos de causalidade ou de responsabilidade civil a ser alegada” (TARTUCE, 2017, p. 584) a fim de isentar o agente. Isso, pois, é atribuído o dever de indenizar a quem cria o risco, mesmo que a atividade exercida não guarde relação e não tenha sido a causa direta ou indireta do evento danoso (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 229).

Cumpra frisar, ademais, que é uma modalidade aplicada em casos bem específicos, a exemplo de danos ocasionados ao meio ambiente, “na medida em que a sua adoção representará a imposição de uma obrigação objetiva de indenizar, mesmo que as circunstâncias evidenciam a existência de uma excludente do nexo causal” (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 502).

Em resumo, desprende-se da ideia de culpa com o objetivo de fundamentar a responsabilidade objetiva em um risco extremado, onde o dano não decorre diretamente na atividade de risco desempenhada pelo agente, mas “seu exercício é a ocasião para ocorrência do evento” (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 229). Para exemplificar, Cavalieri Filho ilustra as seguintes situações:

Um navio transportando petróleo, por exemplo, sofre avarias em decorrência de forte tempestade e faz derramamento de óleo no mar; terremoto seguido de ondas gigantes (*tsunami*), que invadem usina nuclear e causam dano nuclear e ambiental. Embora a causa direta desses eventos tenha sido força maior (fenômenos irresistíveis da natureza), o navio transportando petróleo foi a ocasião porque sem ele a tempestade não teria causado nenhum dano. De igual modo, se não existisse a usina nuclear, o terremoto e o *tsunami* não teriam causado um acidente nuclear. (CAVALIERI FILHO, 2019, pp. 229-230)

Diante dessa exposição, constata-se que essa teoria é aplicável apenas em casos excepcionais, como é assente na doutrina nacional, tanto é que os exemplos retratam cenários drásticos. Por conseguinte, não é preciso maiores investigações para concluir que essa modalidade de risco não será utilizada em situações mais cotidianas e típicas, como as que são objeto deste estudo.

### 2.3.2.3 *Teoria do Risco do Empreendimento ou do Negócio*

A última vertente do risco a ser apresentada é a teoria do risco do empreendimento, também chamada de risco do negócio ou risco profissional. Apesar da variedade de nomenclaturas, é a teoria que, em linhas gerais, impõe a responsabilidade pelos danos àquele que aufera lucratividade ou benefício de atividade empresarial específica (TEPEDINO; GUEDES; TERRA, 2021).

Para Farias, Braga Netto e Rosenvald (2017, p. 508) essa modalidade de risco visa responsabilizar “quem exerce profissionalmente uma atividade econômica organizada para produção e distribuição de bens e serviços”, o que inclui, segundo eles, todos os riscos e ônus inerente ao processo produtivo ou distributivo. Por conseguinte, esses autores concluem que, a

partir dessa noção de risco, o fornecedor desses produtos e bens age como um garantidor de sua qualidade e segurança frente aos destinatários (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 509).

Adianta-se que essa teoria foi expressamente recepcionada no ordenamento jurídico, através do art. 931 do Código Civil, reproduzido abaixo:

Art. 931. Ressalvados outros casos previstos em lei especial, os empresários individuais e as empresas respondem independentemente de culpa pelos danos causados pelos produtos postos em circulação.

Cavaliere Filho (2019, p. 282) esclarece que o risco empresarial possui como essência a teoria do risco criado, mas seu fato gerador não é o perigo em si, e sim o “defeito na atividade realizada ou do produto fornecido”. Essa distinção, segundo o autor, é fundamental, visto que defeito não é a mesma coisa que perigo, pois um produto pode ser perigoso, mas só acarretará em indenização se tiver um defeito, quando não é garantida a segurança legitimamente esperada.

De outro lado, para parte da doutrina esse dispositivo somente é aplicável para produtos, não abrangendo serviços. Como clarifica o excerto abaixo, o fundamento para tanto é que o Código Civil, para essa parcela, distingue os danos decorrentes de uma atividade ou de um produto. Confira-se:

No mais, é fundamental perceber que a teoria do risco da empresa, como delineada no artigo 931 do Código Civil, só se aplica aos produtos destinados ao mercado, mas não aos serviços. A razão dessa bipartição é que o termo serviço equivale ao exercício de uma atividade. Portanto, bem observa Cláudio Godoy que o risco na prestação de serviços está coberta pela previsão do parágrafo único do art. 927, que dispensa como nexos de imputação a periculosidade adquirida, anormal, contentando-se com o risco especial induzido pela atividade, independente da existência do defeito. Ou seja, há de se distinguir o dano havido no exercício de uma atividade e o dano havido pelo fato da coisa, que no Código Civil se restringe aos produtos de periculosidade adquirida. (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, pp. 510-511)

Ademais, cumpre esclarecer, ainda, o escopo de aplicação do referido dispositivo que positiva a teoria em comento. Cavaliere Filho (2019, p. 281) destaca que essa é uma situação clara de diálogo entre o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor, em que elas se harmonizam, o que possibilita a utilização da lei consumerista com interpretação a partir do artigo 931 do Código Civil.

Não só isso, para Farias, Braga Netto e Rosenvald (2017, p. 509), o conteúdo do artigo supracitado “estende o fundamento protetivo da lei consumerista às relações interempresariais”. Os autores, então, citam o exemplo de um comerciante de geladeiras que, em caso de explosão de um dos aparelhos em seu estabelecimento será ressarcido pela respectiva fabricante com base na responsabilidade objetiva, fundada na teoria do risco do empreendimento, ainda que esse comerciante não seja o destinatário final do produto.

Outra questão importante que não pode deixar de ser destacada é a possibilidade de interpretação mais rigorosa do dispositivo transcrito acima, que poderia levar à conclusão equivocada de que o Código Civil teria acolhido a teoria do risco integral nessa hipótese específica. A doutrina esclarece, todavia, que o artigo 931 do Código Civil repete a construção do CDC, ao vincular a teoria do risco do empreendimento a um defeito de segurança, mas omite em sua construção textual a verificação desse defeito, bem como não menciona as excludentes de responsabilidade aplicáveis, que são aquelas típicas da responsabilidade objetiva (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 510), a serem abordadas no capítulo subsequente.

Portanto, observa-se que a modalidade do risco do empreendimento traduz, em realidade, uma vertente do risco criado. A diferença mais relevante, contudo, diz respeito ao fator gerador que, nessa espécie, não será a mera criação do risco pela atividade do agente, mas um defeito nesse produto ou serviço, que não possui a segurança legitimamente esperada. No mais, essa vertente não se traduz na adoção do risco integral e admite a isenção de responsabilidade do agente.

### **2.3.3 Recepção da teoria do risco criado pelo Código Civil e pelo CDC**

Para melhor expor o presente tópico é importante, antes de tudo, transcrever o artigo 927, do Código Civil, em especial seu parágrafo único, que apresenta introduz no ordenamento uma cláusula geral para fundamentar a responsabilidade objetiva no caso de atividades que impliquem risco:

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.

Isto posto, ressalta-se que, no que concerne a legislação civil, a doutrina é praticamente uníssona sobre a adoção da teoria do risco criado no parágrafo único do dispositivo transcrito acima. Para Cavalieri Filho (2019, p. 274) a redação do artigo não deixa margem para dúvida nesse sentido. Por sua vez, Tepedino (TEPEDINO; GUERRA; GUEDES, 2021) entende que “em termos sistemáticos, o legislador adotou em outros preceitos a teoria do risco criado, não já a teoria do risco proveito”, de modo que a adoção da teoria do risco criado no referido instrumento está consoante a “sistemática do Código Civil e os valores Constitucionais”.

Uma posição mais específica foi adotada por Tartuce (2017, p. 583), que em sua obra discorre sobre o risco da atividade (ou risco profissional, para ele), consubstanciado na hipótese em que “a atividade desempenhada cria riscos a terceiros aos direitos de outrem”, na forma estabelecida na segunda parte do parágrafo único do art. 927, do CC. Frisa-se, ademais, que para o autor, a atividade de risco deverá ser analisada conjuntamente com a conduta das partes e o seu meio social, bem como que essa atividade deverá importar em um risco excepcional (TARTUCE, 2017, p. 585).

De mais a mais, é preciso reproduzir o trecho abaixo redigido por Caio Mário, onde o autor, que participou da elaboração do Projeto de Lei do Código de Obrigações de meados do século XX deixa a adoção da teoria do risco criado evidente:

Das modalidades de risco, eu me inclino pela subespécie que deu origem à teoria do risco criado. Como já mencionei (Capítulo XVIII, supra), ao elaborar o Projeto de Código de Obrigações de 1965, defini-me por ela, no que fui seguido pelo Código Civil. Depois de haver o art. 927 deste Código enunciado o dever ressarcitório fundado no conceito subjetivo, seu parágrafo único espousa doutrina do risco criado, a dizer que, independentemente da culpa, e dos casos especificados em lei, haverá obrigação de reparar o dano “quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem”. (PEREIRA; TEPEDINO, 2018)

Por outro lado, na seara consumerista não há o mesmo acordo sobre qual a teoria do risco assumida pelo fornecedor de serviços e produtos tipificado pelo Código de Defesa do Consumidor. Em um primeiro momento, os autores se dividem entre a teoria do risco do empreendimento, de um lado, e a teoria do risco proveito, de outro.

Dentro da primeira corrente, Cavalieri Filho (2019, p. 602), por exemplo, salienta que o CDC impõe a responsabilidade à luz da teoria do risco do empreendimento e assevera que “o consumidor não pode assumir os riscos das relações de consumo”. Repita-se que, para esse autor, o risco do empreendimento é, em sua essência, uma espécie de risco criado em que o fator gerador é o defeito e não somente o perigo (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 282)

Em relação aos defensores da segunda vertente, Miragem (2016, p. 567) pontua que no âmbito consumerista o fundamento para responsabilização dos fornecedores está na teoria do risco proveito. Como consequência, o autor vincula a reparação dos danos àqueles que dão causa a esses riscos e em virtude deles auferem vantagem econômica. Além disso, em sua obra também fica claro que “o fornecedor responde por todos os riscos da atividade de fornecimento de produtos ou serviços, mas apenas em relação àquelas nas quais resta demonstrada a existência de um defeito” (MIRAGEM, 2016, p. 573).

Nessa mesma direção, Neves e Tartuce (2016, p. 119) apontam para a adoção no CDC da teoria do risco proveito, com essa vinculação da responsabilidade objetiva ao benefício obtido pelos fornecedores. Os autores destacam, ainda, outra consequência assumida pelos fornecedores por consequência da adoção da teoria em comento, que é a responsabilidade solidária entres os integrantes da cadeia de fornecimento do produto ou prestação do serviço (NEVES; TARTUCE, 2016, p. 119).

Por outro lado, alguns autores fogem da linha apresentada anteriormente, em que a modalidade de risco acolhida pelo CDC seria a do empreendimento (ou profissional) ou do proveito. Entre eles, vale mencionar Rizzatto Nunes, que fundamenta a responsabilidade objetiva no âmbito das relações de consumo com base no risco integral da atividade econômica dos fornecedores (NUNES, 2018). O entendimento não é apoiado por outros especialistas sobre o tema. Com certa razão, Tepedino pontua que como o microsistema consumerista prevê algumas excludentes de responsabilidades, ainda que taxativas, não há que se falar no acolhimento da teoria do risco integral (TEPEDINO; GUERRA; GUEDES, 2021).

Cumprir destacar igualmente o posicionamento de Farias, Braga Netto e Rosenvald (2017, p. 493), que entendem que a responsabilidade objetiva do CDC deriva do acolhimento da teoria do defeito do produto ou do serviço, diferente daquela fundada pelo risco da atividade no Código Civil. Segundo esses autores, a cláusula geral de risco prevista na legislação civil “se contenta com a relação de causalidade entre o risco da atividade e o dano injusto” (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 494). De outro lado, quanto às relações de consumo, em sua obra destacam o seguinte:

O Código de Defesa do Consumidor investe verdadeiramente em uma “responsabilidade sem culpa”. Ao microsistema consumerista também não convém examinar se o fornecedor agiu de forma diligente ou leviana, seja na organização empresarial ou nos meios de desenvolvimento de sua atividade. Porém, ao exigir que o dano sofrido pelo consumidor tenha como causa um “defeito” do produto ou serviço, culmina por demandar a prova quanto à prática de um ato ilícito por parte do fornecedor. (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 494)

A partir dessa distinção, esses autores concluem que a teoria do risco criado projetada pelo Código Civil é superior à teoria do defeito do produto e do serviço adotada pelo CDC, precisamente por não exigir a constatação do defeito, bastando a existência do risco da atividade empreendida pelo agente (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 495).

Esse entendimento também é apoiado por Marques, que assinala ser a responsabilidade objetiva no âmbito do CDC “com base no defeito, dano e nexo causal entre o dano ao consumidor vítima” (MARQUES; BENJAMIN; MIRAGEM, 2013, p. 479). De acordo com essa autora, a adoção da teoria da qualidade dentro do CDC implicou na criação de um dever anexo de segurança razoável imposto ao fornecedor, de tal forma, ainda que haja dano e nexo causal entre o dano e o produto, no sistema consumerista, só haverá violação desse dever com consequente reparação quando existir um defeito (MARQUES; BENJAMIN; MIRAGEM, 2013, p. 430).

Por todo o exposto, verifica-se que, no que concerne a legislação civil, a doutrina majoritária entende ser aplicável à cláusula geral de responsabilidade objetiva a teoria do risco criado, dentre todas as teorias apresentadas neste capítulo. O mesmo não ocorre referente às relações de consumo, em que os autores divergem quanto à teoria que fundamenta a responsabilidade objetiva daquele microssistema, ainda que a teoria do risco criado, mesmo que pela subespécie do risco do empreendimento, apresente maiores subsídios para responsabilização dos agentes.

### **3 RESPONSABILIDADE CIVIL NAS NOVAS RELAÇÕES DE CONSUMO E EXCLUDENTES RECEPCIONADAS**

O presente capítulo visa fazer uma exposição sobre os conceitos essenciais para compreensão das relações de consumo, para fornecer subsídios para compreender as principais excludentes de responsabilidade civil e averiguar sua recepção no âmbito das relações de consumo, onde está inserido o vínculo entre consumidores e aplicativos de transporte individual. Além disso, apesar de não ser uma causa de isenção de responsabilidade, também será analisada neste capítulo a conformidade das cláusulas de não indenizar, presentes em quase todos os termos e condições de aplicativos de transporte.

### 3.1 RELAÇÃO DE CONSUMO E SEUS ELEMENTOS

Inicialmente, o primeiro objeto de análise do presente capítulo diz respeito aos elementos da relação de consumo, com especial enfoque na configuração de consumidor e fornecedor, fundamentais para a posterior análise da relação jurídica com as plataformas digitais de transporte por aplicativo. De plano, é preciso esclarecer que os conceitos de consumidor, fornecedor e o objeto da relação de consumo, a serem aqui abordados, são relacionais e dependentes. Como bem acentua Miragem (2017, p. 155), esses conceitos não se sustentam por si só e precisam ser analisados em conjunto, pois só haverá um consumidor quando igualmente houver um fornecedor do respectivo produto ou serviço.

#### 3.1.1 Conceito de consumidor

A principal definição de consumidor é trazida no início do CDC, em seu art. 2º, como “toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”<sup>4</sup>. Esse primeiro conceito, dos demais trazidos pela lei consumerista, diz respeito ao consumidor real, aquele que efetivamente adquire um produto ou serviço, enquanto as demais são formas de equiparação (NUNES, 2018), motivo pelo qual o enfoque maior será dado ao consumidor que trata o art. 2º do CDC.

O cerne da discussão no que concerne a definição de consumidor é o significado da expressão “destinatário final”. Como Cavalieri Filho (2019, p. 74) esclarece, logo após a entrada em vigor do CDC, muitos especialistas viram nessa legislação como um código geral de consumo, que abarcaria todos os agentes do mercado. Para essa corrente, chamada de maximalista, deve ser dada a interpretação mais extensiva possível ao art. 2º, *caput*, por conseguinte, a interpretação de destinatário final para esse primeiro grupo é de que basta que a pessoa, física ou jurídica, seja a destinatária fática, retire o produto ou serviço do mercado, para que receba a proteção da legislação consumerista (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 75).

Assim, para esse primeiro grupo, pouco importa se a pessoa, física ou jurídica, não seja o destinatário econômico do produto ou serviço, basta que o adquira ou utilize no mercado (MIRAGEM, 2017, p. 170). O problema dessa interpretação é que ignora situações em que a pessoa adquire o produto ou serviço como destinatário final, mas o utilizará para produção

---

<sup>4</sup> BRASIL, Código de Defesa do Consumidor, 1989.



(NUNES, 2018). Ou seja, quando determinado produto ou serviço é retirado do mercado ou utilizado, mas somente para ser reintroduzido ou reempregado na atividade econômica.

De outro lado, está a corrente finalista, que entende a destinação final como a destinação não apenas fática, sobretudo econômica, isto é, o consumidor é aquele que adquire um bem ou serviço para satisfazer uma necessidade pessoal, sem objetivar o desenvolvimento ou fomento de uma atividade econômica (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 76). Segundo Miragem (2017, p. 167), o elemento fulcral para esse segundo grupo é a inexistência de obtenção de lucro, ou insumo ou incremento de uma atividade, que caracteriza o consumo, assim como a “completa exaustão da função econômica do bem”.

Posteriormente, foi observado uma atenuação dentro da teoria finalista, que passou a ser chamada de finalista aprofundada ou mitigada, na medida em que admite a ampliação do conceito de consumidor para certos profissionais e pequenas empresas (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 77). Para tanto, é preciso que seja cabalmente verificada a vulnerabilidade, cuja importância principiológica norteia e serve de critério principal para a ampliação do conceito de consumidor e normas protetivas da legislação consumerista (MIRAGEM, 2017, pp. 173-174). O posicionamento do Superior Tribunal de Justiça, mais recentemente, após transitar entre as duas correntes, é de admitir a mitigação da teoria finalista quando patente a vulnerabilidade (TARTUCE; NEVES, 2016).

Por seu turno, nas outras definições trazidas no CDC, todas de equiparação, não há encaixe perfeito ao conceito de consumidor real abordado acima, bastando que a pessoa esteja exposta aos efeitos das atividades dos fornecedores (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 87). Nesse sentido, haverá proteção nos termos da lei consumerista, seja “na condição de integrante de coletividade de pessoas (artigo 2º, parágrafo único), como vítima de um acidente de consumo (artigo 17), ou como destinatário de práticas comerciais, e de formação e execução do contrato (artigo 29)” (MIRAGEM, 2017, p. 159).

Dessa forma, conclui-se que, mesmo uma definição aparentemente simples de consumidor, levantou diversas visões e teorias sobre quem deve receber a proteção prevista no CDC. Apesar das modalidades de consumidor por equiparação, o cerne deste trabalho é analisar a proteção conferida ao consumidor real. Como consequência, a partir das informações levantadas, constata-se que predomina a interpretação mitigada da corrente finalista, com uma aplicação norteada pelo princípio da vulnerabilidade, como filtro para delimitar em quais casos pessoas jurídicas receberão as proteções da lei consumerista.

### 3.1.2 Conceito de fornecedor

Prevista no art. 3º, *caput*, do CDC, ao contrário do conceito de consumidor, a definição de fornecedor é bastante ampla, nos seguintes termos:

Art. 3º Fornecedor é 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

Fica claro que a estratégia foi criar uma redação genérica, capaz de incluir e atingir a todos (NUNES, 2018). Essa estratégia possibilita considerar fornecedores pessoas físicas, jurídicas e até entes despersonalizados, que atuam nas diversas fases do processo produtivo até o oferecimento do produto ou serviço ao consumidor (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 91). Miragem (2017, p. 177) ressalta que, para o CDC, todos os membros da cadeia de fornecimento configuram como fornecedores, o que possui implicações quanto aos deveres jurídicos, sobre tudo na seara da responsabilidade civil.

Como bem pontua Cavalieri Filho (2019, p. 91), o cerne do conceito é o termo “atividade”, de modo que o legislador buscou referir atividades negociais, entendidas como aquelas organizadas e unificadas, que visam a consecução de uma finalidade econômica unitária e permanente. Para Miragem (2017, p. 178), a atividade é habitual porque é profissional, o que está atrelado a uma noção de especialidade, na medida em que implica uma superioridade em termos de conhecimentos técnicos em relação ao não profissional, quanto aos produtos ou serviços fornecidos.

Ademais, o aspecto profissional do fornecimento de serviços exhibe a natureza econômica da atividade, que busca uma vantagem pecuniária, mediante contraprestação pelo objeto fornecido (MIRAGEM, 2017, p. 178). Esse aspecto é de suma importância, visto que a simples venda de ativos não transforma a relação jurídica em uma relação de consumo (NUNES, 2018), portanto, fundamental a presença da habitualidade, finalidade econômica e profissionalismo ao analisar a atividade exercida.

Desse modo, pode-se observar que o conceito de fornecedor, apesar de mais amplo e complexo, levantou menos discussões sobre seu escopo de aplicação. O cerne, então, das discussões para configuração da figura de fornecedor é a atividade desempenhada no mercado e suas características, como visto acima, deverá ser habitual, profissional e ter um direcionamento econômico.

### 3.1.3 Objeto da Relação de Consumo

Por último, as disposições gerais do início do CDC definem os conceitos de produto e serviço. O primeiro, disposto no art. 3º, §1º, é conceituado como “qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial. O segundo, por sua vez, no art. 3º, §2º, é definido como “qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista”.

Para o propósito do presente trabalho, o enfoque será para o conceito de serviços, onde está localizado o maior debate sobre as implicações do termo “remuneração” como condicionante para a configuração de uma atividade enquanto um serviço. Por isso, a doutrina faz a importante distinção entre os serviços remunerados diretamente, isto é, aqueles em que há uma contraprestação dentro de um contrato de consumo (MIRAGEM, 2017, p. 188), dos serviços remunerados indiretamente. Nessa segunda figura, o consumidor não paga individualmente, o preço pode ser diluído entre a coletividade, ou, em outros casos, o consumidor paga indiretamente o benefício (LIMA MARQUES, BENJAMIN; MIRAGEM, 2013, p. 181).

Com essa diferenciação, é possível distinguir os serviços puramente gratuitos, os quais não são submetidos ao CDC ao passo que inexistente vantagem econômica ao executor, dos serviços aparentemente gratuitos, que devem obedecer ao CDC, eis que há uma vantagem econômica indireta para o executor (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 95).

Assim, percebe-se que o CDC manteve os conceitos abrangentes no que concerne o objeto da relação de consumo – produtos e serviços –, assim como foi feito nos conceitos de consumidor e fornecedor. A técnica permite a inclusão de situações impossíveis de serem previstas à época de sua elaboração, como transporte individual intermediado por plataformas digitais, por exemplo, de modo a atrair o regime específico de responsabilidade civil tratado no tópico subsequente.

## 3.2 RESPONSABILIDADE PELO FATO DO PRODUTO E DO SERVIÇO

Expostos os elementos principais da relação de consumo, passa-se para a análise do regime de responsabilidade civil no âmbito consumerista, consubstanciado, por excelência, na forma do fato do produto e do serviço. O objetivo, portanto, é apontar os elementos centrais,

com ênfase para o fato do serviço, a fim de verificar os requisitos e consequências desse regime para os fornecedores.

### **3.2.1 Configuração do Fato do Produto e do Serviço**

A disciplina do fato do produto e do serviço aparecem, no CDC, respectivamente, nos arts. 12 e 14. Em linhas gerais, tratam de situações em que o produto ou serviço não ofereceu a segurança esperada, de tal forma que a incolumidade física, psíquica ou econômica do consumidor é atingida (SCHWARTZ, 2017).

De início, cumpre destacar a importância da noção de segurança na conceituação do defeito dentro da lei consumerista. Tanto o art. 12, §1º, quanto o art. 14, §1º, definem produto e serviço defeituoso, respectivamente, quando não oferecem a segurança legitimamente esperada, dentro as circunstâncias relevantes, que variam entre produto e serviço. Conforme a lição de Cavalieri Filho (2019, p. 317), a noção de segurança decorre da desconformidade do produto ou serviço quanto às expectativas legitimamente despertadas e a capacidade de causar danos. A partir disso, o autor conclui que há relativização no conceito de segurança, posto que “não há produto ou serviço totalmente seguro” (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 317).

Isto posto, vale esclarecer que é precisamente a falha no dever de segurança, aquela legitimamente esperada pelo consumidor, que recebe o nome de defeito na sistemática consumerista (MIRAGEM, 2017, p. 585). Frente aos riscos dos produtos e serviços fornecidos no mercado, há de se garantir a segurança, posto que, nas palavras de Cavalieri Filho (2019, p. 317), “quanto maior o risco criado pela atividade empresarial, maior será o dever de segurança”.

Por conseguinte, inegável que o microsistema consumerista estabelece uma responsabilidade objetiva peculiar, com acolhimento da teoria do defeito do produto ou do serviço (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 493). Assim, o defeito aparece como um pressuposto específico no regime estabelecido pelo CDC, sem o qual não há imputação do dever de indenizar (MIRAGEM, 2017, p. 584). Desse modo, a responsabilidade pelo fato do produto ou serviço possui os seguintes requisitos: a) conduta; b) dano; c) nexos de causalidade; e d) defeito (MIRAGEM, 2017, p. 582).

Por último, convém salientar que no âmbito do CDC há inversão do ônus probatório, de modo que caberá ao fornecedor comprovar a inexistência do defeito alegado pelo consumidor. Essa é, inclusive, a hipótese para isenção da responsabilidade dos fornecedores, disposta nos arts. 12, §3º, II, e 14, §3º, I, ambos do CDC, relativos ao fato do produto e do

serviço, respectivamente. Advém disso a imputação ao fornecedor, para que demonstre a ausência de defeito em seu produto ou serviço, com conseqüente rompimento do nexo causal entre o dano e sua atividade (CAVALIERI FILHO, p. 337).

À vista disso, constata-se que a lei consumerista inaugurou um microsistema de responsabilidade objetiva em que o fato gerador é o defeito no produto ou serviço. Nesse sentido, em que pese a necessidade de demonstração pelo defeito para imputar ao fornecedor o dever de reparar, o ônus probatório é transferido ao fornecedor, que deverá comprovar que inexistente o referido defeito.

### *3.2.1.1 Diferença entre periculosidade inerente e periculosidade adquirida*

Uma distinção muito importante, para finalizar essa primeira parte da discussão sobre fato do produto e do serviço, é separar a periculosidade ou risco inerente da periculosidade ou risco adquirido. Essa discussão ganha relevo pois o CDC autoriza a disponibilidade de produtos e serviços potencialmente nocivos ou perigosos (art. 9º), mas a veda quanto aos produtos de alto grau de nocividade (art. 10º) (NUNES, 2018).

Assim, entende-se como periculosidade ou risco inerente quando decorre da natureza, qualidade ou modo de funcionamento do produto ou serviço e possui como requisitos a normalidade quanto ao tipo de produto e a previsibilidade desse risco ao consumidor (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 320). De outra parte, segundo Cavalieri Filho, (2019, p. 320) a periculosidade ou risco adquirido é quando o produto ou serviço passa a ser perigoso por conta de um defeito, mas em condições normais não apresentaria riscos superiores. De acordo com o autor, anormalidade e imprevisibilidade são os elementos essenciais do risco adquirido.

A consequência dessa distinção é a filtragem e delimitação daquilo que pode ser efetivamente imputado ao fornecedor. Isso, pois, a lei admite que os produtos e serviços ofereçam certo grau de perigo, já que é da natureza de determinados bens e atividades fornecidas no mercado a existência de um risco intrínseco, o que afasta certas pretensões reparatórias nesse sentido (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 729).

Assim, a doutrina aponta que, como regra, o fornecedor não responderá pelos danos decorrentes da periculosidade e do risco intrínseco aos produtos e serviços, sob pena de inviabilizar o fornecimento (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 321). No entanto, surge ao fornecedor o dever de informar adequadamente os riscos, podendo responder caso as informações sejam insuficientes ou inadequadas, em substituição à responsabilidade fundada

no defeito (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 321). Miragem (2017, p. 589) denomina essa falha como defeito de informação ou comercialização, entendida como a falta de instruções sobre a adequada utilização de produtos e serviços.

Portanto, percebe-se fundamental a diferenciação entre a periculosidade ou risco inerente da periculosidade ou risco adquirido dentro da responsabilidade na seara consumerista, posto que é ela quem delimita pretensões reparatórias. Ademais, a partir dessa distinção, o fornecedor passa a ter outro ônus de grande importância para efetivamente não responder pelos riscos inerentes, qual seja, o dever de informar adequadamente sobre a periculosidade e os riscos dos produtos e serviços fornecidos.

### **3.2.2 Responsabilização da Cadeia de Fornecedores no Fato do Serviço**

Outro ponto de grande relevo, especialmente para o presente trabalho, é a constituição da cadeia de fornecedores no âmbito do fato do serviço. Inicialmente, cumpre trazer a definição da doutrina, que a entende como “fenômeno econômico de organização do modo de produção e distribuição, do modo de fornecimento de serviços complexos, envolvendo grande número de atores que unem esforços e atividades para uma finalidade comum, qual seja, a de poder oferecer no mercado produtos e serviços para os consumidores” (MARQUES; BENJAMIN; MIRAGEM, 2013, pp. 179-180).

De acordo com Miragem (2017, p. 619), a solidariedade pelo fato do serviço, então, decorre das dificuldades em precisar e individualizar os diferentes serviços ofertados, motivo pelo qual a norma do art. 14 do CDC foi mais ampla. Rizzato Nunes destaca que todos os integrantes serão solidariamente responsáveis, na medida de suas participações, em que pese reconhecer que o prestador direto provavelmente será o acionado (NUNES, 2018). O fundamento da solidariedade, portanto, é o princípio da confiança, que privilegia a efetiva tutela da segurança do consumidor (MIRAGEM, 2017, p. 620).

Ao seu turno, Cavalieri Filho (2019, p. 327) discorda da interpretação dada por parte expressiva da doutrina, que atribui ao termo “fornecedor” do art. 14 do CDC o sentido de gênero, a fim de fundamentar a responsabilidade solidária de toda a cadeia de fornecedores. Segundo o autor, não há nenhuma regra específica de solidariedade passiva para fornecedores de serviços, mas tão somente a regra de responsabilidade objetiva, fundada no art. 25, §1º, do CDC, cujo regime é igual para o fato do produto e para o fato do serviço (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 328).

De todo modo, a jurisprudência, como o próprio autor reconhece, se filiou à interpretação do art. 14 do CDC enquanto fundamento para responsabilização para toda a cadeia de serviços. Nas palavras de Miragem (2017, p. 622), apesar de inexistir referência à solidariedade no referido dispositivo, ele permite que se “identifiquem todos os integrantes da cadeia de fornecimento de uma determinada prestação de serviços com esta qualidade, portanto passíveis de serem responsabilizados pelo fato do serviço”.

Uma consequência importante mencionada pela doutrina, a partir dessa interpretação, é o ônus imputador ao fornecedor de organizar toda a cadeia de fornecimento de serviços, com destaque para os deveres de escolha e vigilância de seus integrantes (MARQUES; BENJAMIN; MIRAGEM, 2013, p. 480). Nesse sentido, cumpre destacar que a jurisprudência, também inclui na cadeia de fornecedores, além do fornecedor direto, o próprio organizador da cadeia de fornecimentos (MIRAGEM, 2017, p. 621).

Ademais, frisa-se que, mesmo diante da previsão expressa de ação regressiva, a dificuldade da quantificação da participação de cada um dos fornecedores torna improvável que o custo seja derogado para o principal ou único responsável (SCHREIBER, 2009, p. 219). Em realidade, segundo Schreiber (2009, p. 219), a solidariedade entre os responsáveis ganhou espaço na cultura jurídica pátria, com o objetivo de administrar os danos injustos.

Por tudo isso, percebe-se que a solidariedade passiva da cadeia de fornecedores de serviço busca proteger a confiança do consumidor. Isso, pois, em serviços complexos não é fácil visualizar a participação de cada integrante, o que colocaria o consumidor em posição de vulnerabilidade se fosse permitido que os integrantes da cadeia buscassem eximir sua responsabilidade ao atribuí-la a outro integrante. A solução adotada, então, serve para a finalidade de reparar o dano sofrido pelo consumidor, prescindindo da discussão sobre a participação de cada integrante em sua causação.

### **3.2.3 Regime de Vícios nas Relações de Consumo**

O último aspecto analisado nesse levantamento dos elementos essenciais da relação de consumo, antes de adentrar nos excludentes de responsabilidade no âmbito consumerista, é o regime de vícios e sua distinção com a sistemática do fato do produto ou serviço. Segundo a doutrina, ambos possuem como origem um defeito no produto ou serviço, contudo, no fato do produto ou serviço, o defeito é tão severo que causa danos ao consumidor (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 314).

Esclarece Rizzatto Nunes que o defeito pressupõe o vício, em realidade, clarifica o autor, o defeito é o vício acrescido de um problema adicional, que excede o simples mau funcionamento, qualidade inadequada e consequente perda de valor, pois o defeito ultrapassa a seara do vício e causa danos ao patrimônio jurídico material, moral, estético ou à imagem do consumidor (NUNES, 2018). Em outros termos, a doutrina sintetiza que “o vício atinge o produto, enquanto o fato atinge a pessoa do consumidor” (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 723).

Além disso, o vício difere do fato do produto ou serviço quanto ao dever imputado ao fornecedor. Se, no fato do produto ou serviço, o dever de segurança é o fundamento para a responsabilização, no vício é o dever de adequação, em suas subdivisões qualidade, quantidade e informação, que norteiam a sistemática (MIRAGEM, 2017, p. 653). Apesar de tutelarem direitos diferentes, ocorrem situações em que ambas as situações são afetadas negativamente pela conduta do fornecedor, de modo que o CDC adotou o critério da preponderância para definição do regime aplicável (ASSUNÇ[AO] SOBRINHO; SANTANA, 2017).

De outro lado, não cabe a aproximação com o regime de vícios redibitórios do Código Civil, pois o CDC supera a lógica dos vícios aparentes e ocultos, reconhece a responsabilidade objetiva, a solidariedade entre todos os fornecedores e o direito potestativo de escolha do consumidor a uma das opções dispostas na lei (MIRAGEM, 2017, p. 652).

De mais a mais, os vícios possuem mecanismos próprios para ressarcimento, diversos da reparação prevista para o fato do produto ou serviço. Nesse sentido, o consumidor poderá, de acordo com o art. 18 do CDC, primeiramente, solicitar a substituição da parte viciada e, caso não seja sanado o vício em 30 dias, terá o direito potestativo à substituição do produto, restituição do valor pago e abatimento proporcional do preço, nos casos de produtos (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 358). Já para os serviços, na mesma linha, o art. 20, do CDC, coloca ao consumidor a escolha pela reexecução do serviço, restituição do valor pago e abatimento proporcional.

Dessa forma, verifica-se a diferenciação entre os regimes do vício e do fato do produto do serviço, sejam em relação ao direito tutelado, seja em relação às soluções apresentadas ao consumidor, que são mais abrangentes na sistemática do fato do produto ou serviço. Assim, finaliza-se este último ponto sobre os elementos essenciais da responsabilização dos fornecedores, após o levantamento das características principais da sistemática do fato do produto e serviço e sua contraposição com o regime de vícios consumerista.



### 3.3 EXCLUDENTES DE RESPONSABILIDADE NAS RELAÇÕES DE CONSUMO

Após o levantamento dos conceitos fundamentais da relação de consumo, bem como seu regime específico de responsabilização dos fornecedores, passa-se a análise para as possibilidades de isenção de responsabilidade dos fornecedores. Em razão do objeto de estudo do presente trabalho, que aborda o fornecimento de serviços, a análise terá esse enfoque, em que pese as excludentes e sua redação serem similares para o fato do produto. Isto posto, transcreve-se abaixo o conteúdo do artigo 14, que dispõe as seguintes causas para isenção de responsabilidade do fornecedor:

Art. 14. [*Omissis*]

[...]

§ 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

Acerca das excludentes apresentadas no dispositivo transcrito acima, cumpre fazer duas considerações. A primeira, uma reafirmação acerca do ônus da prova levantada anteriormente, no sentido de que nas relações de consumo não é o consumidor que deve provar que o defeito não existe, tal ônus é do fornecedor, que está incumbido de demonstrar a inexistência do defeito, nos termos do artigo supracitado (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 742). Segundo Miragem (2016, p. 596), esse ônus imputado ao fornecedor implica em verdadeira presunção *juris tantum* de responsabilidade.

A segunda, por sua vez, diz respeito às hipóteses previstas no dispositivo transcrito acima. Observa-se que, em todas elas, há necessariamente desconstituição do nexo de causalidade, ou seja, o fornecedor tem o ônus de comprovar cabalmente que não há relação de causalidade entre sua conduta e o dano suportado pelo consumidor (MIRAGEM, 2016, p. 596). Como bem destaca Cavalieri (2019, p. 625), ainda que a responsabilidade seja objetiva, é indispensável o nexo causal, “inexistindo relação de causa e efeito, ocorre a exoneração da responsabilidade”.

Ademais, antes de adentrar nas excludentes de maior relevo na doutrina, é preciso esclarecer que a primeira causa para isenção da responsabilidade prevista no artigo supramencionado – inexistência de defeito – também é um excludente de nexo causal. Expõe a doutrina que como o defeito é o fato gerador da responsabilidade do fornecedor, se ele inexiste, também não subsiste a relação de causalidade entre dano e atividade do fornecedor, visto que o

dano ocorreu em função de outra causa sem relação com o fornecedor (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 626).

Assim, percebe-se, de antemão, que os fornecedores só não serão responsabilizados quando demonstraram o rompimento da relação de causalidade. Por conseguinte, os próximos tópicos do presente capítulo irão apresentar as principais causas para rompimento desse liame, que já foram parcialmente adiantadas no artigo transcrito acima, a saber, fato exclusivo da vítima, fato exclusivo de terceiro e caso fortuito e força maior.

### **3.3.1 Fato Exclusivo Da Vítima**

A primeira causa, como adiantado anteriormente, é o fato exclusivo da vítima, também chamado de culpa exclusiva para alguns autores e conforme a redação do texto legal. Tartuce e Neves (2016, p. 169) pontuam que, em que pese a legislação usar o termo “culpa exclusiva”, o mais adequado seria utilizar o termo “fato exclusivo”, não só para evitar confusos dentro da responsabilidade objetiva, em que inexistente culpa, mas, principalmente, porque o fato tem sentido mais amplo, de modo a englobar tanto o desrespeito a um dever preexistente e o risco assumido por outrem (entendido como uma conduta acima da situação da normalidade).

Essa excludente é caracterizada pela prevalência da conduta da vítima na causação do dano, isto é, quando a conduta da vítima “se erige em causa direta e determinante do evento, de modo a não ser possível apontar qualquer defeito no produto ou serviço como fato ensejador de sua ocorrência” (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 627). Para Tartuce e Neves (2016, p. 171), o fato exclusivo da vítima é consubstanciado na “autoexposição da própria vítima ao risco ou ao dano, por ter ela, por conta própria, assumido as consequências de sua conduta, de forma consciente ou inconsciente”.

Cumprido frisar que, embora somente o fato exclusivo da vítima isente o fornecedor de sua responsabilidade, a contribuição da vítima para ocorrência do dano também gera efeitos na esfera da responsabilidade civil. Isso, pois, parte considerável da doutrina admite a culpa concorrente em sede de relações de consumo, ainda que o tema não esteja pacificado (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 627).

O tema ganha relevância a partir da leitura do artigo 945 do Código Civil, que autoriza a minoração da indenização quando a vítima concorre para a ocorrência do dano, com a seguinte redação: “Se a vítima tiver concorrido culposamente para o evento danoso, a sua indenização será fixada tendo-se em conta a gravidade de sua culpa em confronto com a do autor do dano”.

A partir desse dispositivo, para alguns autores, ainda subsistirá a responsabilidade do fornecedor, pois “não há propriamente exclusão da responsabilidade, mas apenas sua mitigação, já que o nexo causal subsiste no que se refere à parte do dano causada de fato pelo defeito” (TEPEDINO; GUERRA; GUEDES, 2021). Para uma parcela dos autores, a concorrência de culpa pode levar, até mesmo, para a total imputabilidade do dano, quando houve contribuição significativamente maior da vítima para sua ocorrência (PEREIRA; TEPEDINO, 2018).

Para encerrar as considerações sobre a concorrência de culpa para redução do *quantum* indenizatório, vale transcrever o excerto abaixo:

De nossa parte, temos sustentado que a concorrência de culpas (na realidade de causas) pode ter lugar na responsabilidade objetiva disciplinada no CDC desde que o defeito do produto ou serviço não tenha sido a causa preponderante do acidente de consumo. Se, embora culposo, o fato da vítima é inócuo para a produção do resultado, não pode ela atuar como minorante da responsabilidade do fornecedor. A culpa do consumidor perde toda a expressão desde que demonstrado que sem o defeito do produto ou serviço o dano não teria ocorrido. (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 628)

Diante da exposição feita neste tópico, percebe-se que a atuação da vítima tem consequências significativas, seja para romper completamente o nexo causal e isentar o fornecedor da responsabilidade, e conseqüente da indenização, seja para mitigar o nexo causal e reduzir o valor da reparação. No mais, para que a concorrência da conduta vítima seja considerada para minoração do ressarcimento deve ficar demonstrado sua contribuição para ocorrência do evento danoso, que não pode ser inócua para a verificação do resultado lesivo.

### **3.3.2 Fato Exclusivo De Terceiro**

Por seu turno, o próximo excludente de responsabilidade é o fato exclusivo de terceiro, que, assim como o fato exclusivo da vítima, rompe o nexo causal. Em realidade, nessa causa de exclusão da responsabilidade há a criação de um novo nexo causal entre o terceiro, verdadeiro causador do dano, e a vítima, de modo a romper o aparente nexo causal entre o suposto agente e vítima (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 97). O ponto controverso, contudo, não está no seu conceito, mas em quem pode ser considerado terceiro para elidir a responsabilidade.

A doutrina, via de regra, concorda que o terceiro é que “não faz parte do negócio jurídico, mas sofre os seus efeitos ou altera o resultado” (PEREIRA; TEPEDINO, 2018). Em outros termos, alguém que não está no binômio vítima e suposto causador do dano, sem relação jurídica com o fornecedor, que tenha sido a causa exclusiva do evento danoso (CAVALIERI

FILHO, 2019, p. 97). Já Tartuce e Neves (2016, p. 169), ressaltam que o terceiro deve ser pessoal “totalmente estranha à relação jurídica”, sem qualquer relação de confiança ou pressuposição com o fornecedor, sob pena de responsabilização deste último.

Para Miragem (2016, p. 607), a posição de terceiro “é admitida a todo aquele que, não participando da cadeia de fornecimento, realiza a conduta que dá causa ao evento danoso de modo independente da conduta do fornecedor”. De acordo com o autor, não há afastamento da responsabilidade quando a conduta é realizada por um integrante mediato ou um parceiro negocial, que viabilize a atividade do fornecedor direto, pois, nessa hipótese, também integram a cadeia de fornecimento (MIRAGEM, 2016, p. 608).

Um ponto que ganhou relevo mais recentemente é a equiparação do fato exclusivo de terceiro ao caso fortuito. Como observa Cavalieri Filho (2019, p. 98), o fato exclusivo do terceiro, enquanto uma causa estranha à conduta do fornecedor, possui os elementos imprevisibilidade e inevitabilidade que caracterizam o caso fortuito, o que trouxe essa semelhança apontada pela doutrina.

Entretanto, essa aproximação serve também para aplicar a lógica do caso fortuito interno e externo, a ser melhor abordada no tópico subsequente, nos fatos de terceiro. Assim, em certas situações, ainda que o dano tenha sido causado por um terceiro, a responsabilidade persistirá. Para tanto, é preciso que preencham dois requisitos, quais sejam, que os fatos de terceiro não sejam mais extraordinários, se tornem previsíveis e até mesmo sua ocorrência integre o cálculo do risco atividade e que esses fatos estejam ligados ao negócio empreendido (NUNES, 2018).

Por conseguinte, segundo Rizzatto Nunes, “para excluir o nexo de causalidade haveria necessidade de o fato de terceiro ser de tal ordem que não pudesse ser previsto como possibilidade dentro da estrutura do risco em cada espécie de negócio” (NUNES, 2018). Desse modo, para um fato exclusivo de terceiro isentar o fornecedor seria preciso que, além de inevitável, a ação do terceiro não guardasse relação com a atividade do fornecedor.

A interpretação do autor supramencionado está conforme o que Schreiber (2009, p. 68), ao tratar sobre a interpretação restritiva dos excludentes de responsabilidade, especialmente fato exclusivo de terceiro e da vítima, cujo excerto é reproduzido abaixo:

A culpa exclusiva da vítima e o fato de terceiro têm sido, com este escopo, aferidos de forma restritiva, mantendo-se em muitos casos o nexo de causalidade formado entre a conduta do responsável e o dano. De um lado, a comum exigência de exclusividade da culpa da vítima, consagrada inclusive em lei especial (CDC, arts. 12, §3º, III, e 14, §3º, II), afasta, a princípio, a relevância jurídica da concorrência da

vítima para o evento, ainda que em grau elevado, o que impede a interrupção da causalidade a uma gama significativa de situações.

De outro lado, não é raro que certos comportamentos por parte da vítima ou do terceiro, ainda que incompatíveis com os standards específicos de diligência, sejam considerados inclusos no risco do responsável ou imputáveis à sua esfera por alguma outra razão, a exemplo do que ocorre no fortuito interno.

Portanto, percebe-se que a partir do momento que as cadeias de fornecimento ficam mais complexas e envolvem cada vez mais intermediários para realização da atividade final, também fica mais nebulosa a noção de quem seria o terceiro nesse emaranhado de relações jurídicas. O cenário apresentado acima, levou, inclusive, à restrição interpretativa nas noções de que pode figurar como terceiro e leva a maior responsabilização dos fornecedores pelos riscos imputáveis à atividade exercida.

### **3.3.3 Caso Fortuito e Força Maior**

A última causa de isenção de responsabilidade, também baseada no rompimento do nexos causal, é a hipótese de caso fortuito e força maior. A doutrina, até o presente momento, não conseguiu concordar com o que seria caso de força maior ou fortuito, nem mesmo se há uma diferença substancial entre ambos os conceitos, inclusive porque o Código Civil entende que esses conceitos são basicamente sinônimos, como pontua Cavalieri Filho (2019, p. 99).

Para Farias, Rosenvald, Braga Netto (2017, p. 421), o Código Civil aponta para ausência de diferença entre os conceitos no plano da eficácia e concluem que “tanto faz se o evento lesivo foi produzido pela natureza ou pelo fato do príncipe”. Isso, pois, o resultado em ambas as situações será a exclusão de responsabilidade do agente, tanto contratual quanto extracontratual.

Por esse motivo, os autores entendem que o fortuito e a força maior como “um fato externo a conduta do agente, de caráter inevitável, a que se atribui a causa necessária ao dano” (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 421). Dessa definição, os autores extraem os atributos essenciais externalidade e inevitabilidade, entendidos, respectivamente, como um fato extraordinário, estranho ao comportamento ou atividade e não imputável ao agente, e fato “imponderável e atual, que surge de forma avassaladora e seus efeitos são irresistíveis” (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 421).

Para Cavalieri Filho também há diferença e reside na imprevisibilidade e irresistibilidade. Segundo ele, haverá caso fortuito quando o evento for imprevisível e, por isso,

inevitável, de outro lado, haverá fato fortuito quando o evento for irresistível, ainda que previsível, pois ocorre em situações onde o fato é superior às forças do agente (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 99). Por conseguinte, o autor destaca que a imprevisibilidade é o elemento indispensável do caso fortuito, assim como a irresistibilidade para a força maior (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 99).

Já Caio Mário e Tepedino pontuam que o fundamento principal para escusar o agente de acordo com esta excludente está na existência de um fator estranho, pois o dano decorre de um acontecimento que escapa do poder do agente e isso o desonera (PEREIRA; TEPEDINO, 2018). No entanto, reconhecem que é preferível aceitar que abstratamente os conceitos se diferenciam, mas “admitir que na prática os dois termos correspondem a um só efeito” (PEREIRA; TEPEDINO, 2018), que é precisamente a isenção de responsabilidade. Concluem, então, que para o legislador brasileiro ambos os conceitos são sinônimos, o que dispensa maiores digressões.

Ao seu turno, Miragem (2016, p. 612) salienta que os elementos essenciais do caso fortuito são a necessariedade e a inevitabilidade, já a força maior é revestida pela exterioridade e inevitabilidade. Contudo, o autor ressalta que, no atual estágio da doutrina e jurisprudência, a distinção mais relevante está entre caso fortuito interno e externo, que será objeto de análise no tópico subsequente.

Nesse sentido, adianta-se, a partir do posicionamento de Tepedino, que na evolução a ser apresentada a seguir, passou-se a exigir um terceiro elemento para qualificar um evento como caso fortuito apto a romper o nexu causal, qual seja, a externalidade com os riscos criados pela atividade executada (TEPEDINO; GUERRA; GUEDES, 2021).

Desse modo, frente ao quadro apresentado acima, verifica-se que, em que pese existirem diferenças sutis nos conceitos de força maior e caso fortuito, ambos se igualam no que concerne os efeitos práticos, por força das disposições do Código Civil. Em razão disso, é fundamental discorrer sobre as diferenças entre fortuito interno e externo, que terão maiores implicações.

### *3.3.3.1 Distinção entre Fortuito Interno e Externo*

Como adiantado no tópico anterior, a discussão contemporânea de maior sobrelevô sobre o tema concerne o acolhimento da teoria do fortuito interno. Segundo Schreiber (2009, p. 66), essa teoria busca “evitar a exclusão da responsabilidade do fornecedor por acontecimentos

que, embora imprevisíveis e irresistíveis, se verificam anteriormente à colocação do produto no mercado”.

Mais do que isso, a teoria do fortuito interno admite a isenção da responsabilidade do agente em situações mais específicas. Para tanto, é feita a divisão entre fortuito interno e fortuito externo, em que o primeiro é entendido como “fato imprevisível e, por isso, inevitável ocorrido no momento da fabricação ou da realização do serviço” (CAVALIERI FILHO, 2019, 630).

Por fazer parte da atividade empreendida pelo fornecedor, o fortuito interno não exclui sua responsabilidade, eis que já está inserido nos riscos que o fornecedor deve arcar por gerar situações potencialmente lesivas (MIRAGEM, 2016, p. 613). Noutros termos, o dever de segurança imputado ao fornecedor o obriga a assumir certos riscos conexos à sua atividade, ainda que não diretamente interligados, que passam a ser catalogados como fortuito interno (XAVIER, 2018).

Já o fortuito externo é entendido como “aquele fato estranho à organização ou à atividade da empresa e, que por isso não tem seus riscos suportados por ela” (MIRAGEM, 2016, p. 613). Em outras palavras, trata-se de um evento que não tem como ser antecipado pelo fornecedor dentro da determinação de seu risco profissional (RIZZATTO NUNES, 2018).

Cavaliere Filho (2019, p. 630) explica que, no fortuito externo, o fato ocorre em momento posterior à formulação do serviço ou fabricação do bem, de modo que nem se pode falar em defeito do produto ou serviço. De outro lado, o fortuito interno está inserido nos riscos do empreendimento, “submetendo-se à noção geral de defeito de concepção do produto ou de formulação do serviço” (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 630).

Para ilustrar melhor as distinções, cumpre reproduzir o excerto da obra de Farias, Rosenvald e Braga Netto em que é traçado o paralelo do fortuito interno com a cláusula geral de riscos da lei civil:

É adequado, na hipótese, pensar na teoria do risco, em diálogo das fontes (CC, art. 927, parágrafo único). Quem usufrui, habitualmente, dos bônus de determinada atividade deve responder pelos riscos que ela causar, ainda que sem culpa. O CDC, de igual modo, reputa defeituoso – e gerador de responsabilidade objetiva – o serviço que não oferece a segurança que o consumidor dele pode esperar (CDC, art. 14º, 1º). Já o fortuito externo se dá quando o dano não guarda relação com a atividade desenvolvida pelo ofensor, haverá um fortuito externo. No fortuito externo, o dever de indenizar fica afastado (...).

Como bem pontua Scheiber (2009, p. 66), os requisitos tradicionais para caracterização do caso fortuito e força maior têm sido insuficientes para afastar a relação de causalidade entre

a atividade desenvolvida e o dano. Por conseguinte, passou-se a exigir um novo requisito: “a externalidade ou externidade do caso fortuito, sem a qual se conserva a responsabilidade” (SCHREIBER, 2009, p. 66).

Nessa direção, Cavalieri Filho (2019, p, 102) define duas características essenciais do fortuito externo: inevitabilidade e “autonomia em relação aos riscos da empresa”. Ambos, segundo ele, fundamentam a exclusão de sua responsabilidade. Em contrapartida, o autor destaca que, no fortuito interno, em que pese também haja inevitabilidade na ocorrência do fato lesivo, “as consequências são evitáveis, pelo menos em grande parte, pelo estado da técnica” (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 102).

Por seu turno, Tepedino, Guerra e Guedes seguem a mesma interpretação ao defender que no fortuito interno o risco é inerente à atividade e, precisamente em razão disso, deve ser absorvido por quem a exerce (TEPEDINO; GUERRA; GUEDES, 2021). Não só isso, em sua obra, é salientado que o fortuito interno entra na esfera do risco natural de desempenho da atividade empreendida, “inserindo-se como elemento implícito que influencia, inclusive, na avaliação de seu custo” (TEPEDINO; GUERRA; GUEDES, 2021).

Ante as distinções aqui feitas, pode-se concluir a diferença fulcral introduzida pela teoria do fortuito interno, na medida que implica em uma maior responsabilização dos agentes. Para isso, a referida teoria utiliza como critério central a correlação entre os riscos criados pela atividade do fornecedor e o evento lesivo, se estiver presente a externalidade exigida para configuração do fortuito externo, admite-se a elisão da responsabilidade do fornecedor.

### *3.3.3.2 Recepção pelo CDC*

Feitas as considerações e diferenciações introduzidas pela teoria do fortuito interno, passa-se para uma verificação sobre seu acolhimento no ordenamento jurídico brasileiro, especialmente na legislação específica das relações de consumo, que regula os vínculos entre consumidores e aplicativos de transporte individual em análise.

Primeiramente, ressalta-se que, para parte da doutrina, o rol elencado no CDC é taxativo e não admite outros fatores que afastem o nexo causal ou ilicitude da conduta, como apontam Tartuce e Neves (2016, p. 173). Parece ser esse o entendimento de Rizzatto Nunes, por exemplo, ao asseverar a responsabilidade do fornecedor subsiste ainda que em hipótese de força maior e caso fortuito (NUNES, 2018).



Mais do isso, o autor expõe que não poderia o CDC prever isenção em situações de caso fortuito e força maior, visto que são excludentes atinentes à responsabilidade subjetiva, com base em culpa e dolo do agente (NUNES, 2018). De outra parte, o CDC baseia a responsabilidade dos fornecedores no risco da atividade, de modo que, para Rizzatto Nunes, a lei consumerista não elenca tais hipóteses entre suas excludentes porque elas têm relação com culpa, não com risco (NUNES, 2018).

Por outro lado, Miragem (2016, p. 613) aponta para a tendência de admissão do caso fortuito e da força maior para os fornecedores, mesmo que estes não constem no rol previsto no CDC. O autor, contudo, faz uma ressalva, no sentido de que na seara consumerista, em que a responsabilidade é fundada no profissionalismo dos fornecedores, deverá ser feita a distinção entre fortuito interno e externo, em que apenas este último elidirá a responsabilidade do fornecedor (MIRAGEM, 2016, p. 614), tal qual exposto no tópico anterior.

Para Cavalieri Filho (2019, p. 630), houve acolhimento no CDC da excludente em comento na modalidade da teoria do fortuito interno. Assim, de acordo com o autor, no fortuito interno a responsabilidade do fornecedor persiste porque este deve comprovar a inexistência do defeito, o que não é possível, já que o defeito do serviço ou produto existe, apesar de imprevisível.

De outra parte, o autor aponta que o fortuito externo foi acolhido pela legislação consumerista, pois está abarcado na hipótese de inexistência do defeito, ao passo que a externalidade rompe o nexo causal com o risco criado pela atividade empreendida, de tal forma que nessa situação “nem se pode falar em defeito do produto ou do serviço” (CAVALIERI FILHO, 2019, p. 630).

Adiante em sua obra, Rizzatto Nunes admite o acolhimento da teoria do fortuito interno nas relações de consumo. Após discorrer sobre a taxatividade das excludentes esposadas no CDC, o autor pontua que “como o Código de Defesa do Consumidor não prevê como hipótese de quebra do nexo de causalidade a força maior e o caso fortuito, certamente os está afastando quando estes dizem respeito aos elementos intrínsecos ao risco da atividade, ou seja, o fortuito interno” (NUNES, 2018).

Por todo o exposto, percebe-se que a doutrina majoritária é assente na admissão do caso fortuito em sua modalidade de fortuito externo, para fins de elisão da responsabilidade, que, repisa-se, persiste quando constatada ocorrência de fortuito interno, entendido como aquele decorrente de fato inserido no risco assumido pelo fornecedor. Desse modo, o questionamento

que remanesce diz respeito aos aplicativos de transporte individual e os riscos por eles assumidos para verificação da modalidade de fortuito.

### 3.4 CLÁUSULA DE NÃO INDENIZAR

Por derradeiro, o último tópico do presente capítulo não trata de uma excludente de responsabilidade, mas de um instrumento que busca isentar o fornecedor de sua principal consequência, que é a reparação dos danos. O objetivo deste tópico, portanto, é levantar os conceitos desse instrumento contratual e sua presença nos termos e condições que consumidores anuem cegamente.

Segundo Cavalieri Filho (2019, p. 655), a melhor definição para a cláusula de não indenizar é como o “ajuste que visa afastar as consequências normais da inexecução de uma obrigação; a estipulação através da qual o devedor se libera da reparação do dano”. Por esse motivo, de acordo com o autor, a cláusula não exime a responsabilidade, nem o dever de indenizar ou a obrigação, afasta a reparação do dano em si.

De acordo com Farias, Rosenvald e Braga Netto (2017, p. 88), sua inserção é admitida em relações negociais, desde que, cumulativamente, preencha os seguintes requisitos: a) não colida com preceito de ordem pública; b) não busque afastar obrigação inerente à função; c) inexista pretensão de eximir dolo ou culpa grave; d) bilateralidade do consentimento; e) igualdade de posições das partes; f) ausência de vedação legal. Os autores destacam, logo após elencar os requisitos supracitados, que sua pactuação é incompatível com a posição de vulnerabilidade do consumidor, sendo proibida sua estipulação pelo CDC (FARIAS, ROSENVALD, BRAGA NETTO, 2017, p. 88).

Nesse mesmo sentido entende Miragem (2016, p. 394), que ressalta o caráter de ordem pública da legislação consumerista e, portanto, “insuscetível de ser reduzida ou excluída por força de estipulação contratual”. Além disso, a lei consumerista busca “impedir que por intermédio da celebração de contrato, o consumidor reduza, limite ou simplesmente renuncie a direitos” relativos à realização do contrato ou sua inexecução.

Para Cavalieri Filho (2019, p. 661), o CDC reduziu o campo de incidência da cláusula de não indenizar ao afastá-la das relações de consumo, por meio de diversos dispositivos. Mucelin (2020, p. 229) de igual modo salienta que disposição contratual imposta pelo fornecedor, no sentido de ser eximir de qualquer responsabilidade, não tem “o condão de afastá-

la, a uma porque é expressamente proibido pelo CDC e, a duas, porque tal é considerada, a teor do artigo 51, I, também do CDC, como abusiva”.

Lima Marques (2016, p. 1.091), ao discorrer sobre a temática, pontua que a obrigação de indenizar imputada pelo CDC ao fornecedor não pode ser afastada por força de cláusula contratual, como uma consequência hierárquica das normas do CDC. A autora afirma, inclusive, que “este dever de indenizar imposto, sem possibilidade de exclusão contratual, e regulado detalhadamente em lei, surge como decorrência da necessidade de repartição dos riscos da vida social”.

A esse respeito, transcreve-se abaixo o art. 51, inciso I, do CDC, o mais utilizado pela doutrina para fundamentar a vedação de cláusulas limitativas em geral no âmbito das relações de consumo:

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

I - impossibilitem, exonerem ou atenuem a responsabilidade do fornecedor por vícios de qualquer natureza dos produtos e serviços ou impliquem renúncia ou disposição de direitos. Nas relações de consumo entre o fornecedor e o consumidor pessoa jurídica, a indenização poderá ser limitada, em situações justificáveis. (BRASIL, 2002)

Inclusive, o artigo 25, também do CDC, repete a lógica ao dispositivo transcrito acima ao determinar o seguinte: “É vedada a estipulação contratual de cláusula que impossibilite, exonere ou atenuem a obrigação de indenizar prevista nesta e nas seções anteriores” (BRASIL, 2002).

No entanto, os termos e condições impostos pelas plataformas administradoras dos aplicativos de transporte individual parecem estar desconectados do que diz a legislação. Por exemplo, o aplicativo Uber dispõe o seguinte sobre limitação de responsabilidade em seu item 5, disponível no aplicativo e em seu *website*<sup>5</sup>:

**A UBER NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR DANOS INDIRETOS, INCIDENTAIS, ESPECIAIS, PUNITIVOS OU EMERGENTES, INCLUSIVE LUCROS CESSANTES, PERDA DE DADOS, DANOS MORAIS OU PATRIMONIAIS RELACIONADOS, ASSOCIADOS OU DECORRENTES DE QUALQUER USO DOS SERVIÇOS AINDA QUE A UBER TENHA SIDO ALERTADA PARA A POSSIBILIDADE DESSES DANOS. A UBER NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR NENHUM DANO, OBRIGAÇÃO OU PREJUÍZO DECORRENTE DO: (i) SEU USO DOS SERVIÇOS OU SUA INCAPACIDADE DE ACESSAR OU USAR OS SERVIÇOS; OU (ii) QUALQUER OPERAÇÃO OU RELACIONAMENTO ENTRE VOCÊ E**

<sup>5</sup> Disponível em: < <https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>>. Acessado em: 10 de abril de 2021.

**QUALQUER PARCEIRO INDEPENDENTE**, AINDA QUE A UBER TENHA SIDO ALERTADA PARA A POSSIBILIDADE DESSES DANOS. A UBER NÃO SERÁ RESPONSÁVEL POR ATRASOS OU FALHAS DECORRENTES DE CAUSAS FORA DO CONTROLE RAZOÁVEL DA UBER E, TAMPOUCO, PELA QUALIDADE E INTEGRIDADE DOS BENS DISPONIBILIZADOS POR PARCEIROS INDEPENDENTES. VOCÊ RECONHECE QUE PARCEIROS INDEPENDENTES QUE PRESTAREM SERVIÇOS DE TRANSPORTE SOLICITADOS POR MEIO DE ALGUMAS MARCAS PODERÃO OFERECER SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO TIPO "DIVISÃO DE VIAGEM" (RIDESHARING) OU PONTO A PONTO (PEER-TO-PEER).

OS SERVIÇOS DA UBER PODERÃO SER USADOS POR VOCÊ PARA SOLICITAR E PROGRAMAR SERVIÇOS DE TRANSPORTE, BENS OU LOGÍSTICA PRESTADOS POR PARCEIROS INDEPENDENTES, MAS **VOCÊ CONCORDA QUE A UBER NÃO TEM RESPONSABILIDADE EM RELAÇÃO A VOCÊ, POR CONTA DE QUALQUER SERVIÇO DE TRANSPORTE, BENS OU LOGÍSTICA REALIZADOS POR PARCEIROS INDEPENDENTES**, SALVO SE EXPRESSAMENTE ESTABELECIDO NESTES TERMOS. COMO CONSEQUÊNCIA, A UBER NÃO TEM QUALQUER RESPONSABILIDADE POR ROTAS ADOTADAS POR PARCEIROS INDEPENDENTES OU POR QUAISQUER ITENS PERDIDOS NOS VEÍCULOS DE PARCEIROS INDEPENDENTES. (Grifei)

Em termos bastante similares é a redação da cláusula limitativa prevista pelo aplicativo de transporte individual 99 Pop, também disponível em seu aplicativo de celular e domínio virtual<sup>6</sup>:

**8.2. LIMITAÇÃO DE RESPONSABILIDADE PELOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE. O USUÁRIO RECONHECE E CONCORDA QUE OS MOTORISTAS PARCEIROS SÃO AUTÔNOMOS E RESPONSÁVEIS EXCLUSIVOS PELA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE. A 99 ADOTARÁ AS MEDIDAS POSSÍVEIS DENTRO DE SEU ÂMBITO DE ATUAÇÃO PARA QUE O USUÁRIO TENHA A MELHOR EXPERIÊNCIA POSSÍVEL TAMBÉM COM OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PRESTADOS PELOS MOTORISTAS PARCEIROS, MAS A 99 EXPRESSAMENTE SE ISENTA DE PRESTAR QUALQUER GARANTIA E NÃO SE RESPONSABILIZA POR: (I) QUALQUER MOTORISTA PARCEIRO, INCLUINDO QUAISQUER DE SEUS ATRIBUTOS TÉCNICOS OU PESSOAIS; (II) A AVALIAÇÃO E INSPEÇÃO CONTÍNUA DE TAIS MOTORISTAS PARCEIROS E SEUS RESPECTIVOS VEÍCULOS; E (III) QUAISQUER ATOS, FATOS, PERDAS, DANOS E PREJUÍZOS RELACIONADOS DIRETA OU INDIRETAMENTE AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PESSOAS PRESTADOS PELOS MOTORISTAS PARCEIROS [...]. (Grifei)**

É patente a abusividade de ambos os dispositivos contratuais reproduzidos acima, que buscam isentar as plataformas de toda e qualquer responsabilidade, em total desconformidade com os artigos do CDC reproduzidos anteriormente. Deveras, fica claro como a virtualidade atua hodiernamente como um novo elemento nos contratos de massa, como bem aponta Lima

<sup>6</sup> Disponível em: <<https://99app.com/legal/termos/passageiro/>>. Acessado em: 10 de abril de 2021.

Marques (2015, p. 118), na medida em que “o imaterial agora não é só o fazer prestacional e de condutas de boa-fé (informação, cooperação e cuidado), mas também o próprio contrato, na linguagem virtual, e os vícios”.

Por fim, verifica-se que, não obstante as previsões contratuais aqui expostas, como bem esclarecido pela doutrina, esses dispositivos não subsistem juridicamente, ante a manifesta inconformidade com a legislação consumerista. Em suma, cumpre ressaltar que o objetivo deste último momento do presente capítulo era apresentar um dos meios pelos quais os aplicativos de transporte individual pretender escapar das responsabilidades acarretadas pela atividade empreendida por eles, principalmente a reparação dos danos ocasionados pelos motoristas, ainda que não subsistam legalmente.

#### **4 O CONSUMO COMPARTILHADO E O TRATAMENTO JURÍDICO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS NA JURISPRUDÊNCIA**

Feitas as considerações e estruturada a base teórica e noções essenciais sobre as relações de consumo e responsabilização nesse microssistema, o último capítulo será separado em dois momentos. O primeiro, cujo objeto é o consumo compartilhado, seus elementos e a os riscos criados pelas plataformas digitais, especialmente de transporte individual, que surgiram dentro desse contexto. Já no segundo momento tem como propósito a elaboração de um levantamento de dados de tribunais pátrios, a fim de analisar o tratamento dado pela jurisprudência às plataformas digitais de transporte individual, no que concerne os danos ocasionados pelos seus motoristas parceiros.

##### **4.1 CONSUMO COMPARTILHADO E AS PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL**

Nesse primeiro momento do capítulo, o objetivo é discorrer sobre a ascensão do consumo compartilhado e, mais precisamente, das plataformas digitais de transporte individual. Veja-se que o enfoque é o consumo compartilhado propriamente dito, visto que, como aponta Mucelin, a expressão “economia de compartilhamento” vai além do consumo juridicamente reconhecido e engloba “diversas outras áreas econômicas e sociais” (MUCELIN, 2018).

Assim, o presente tópico busca compreender as mudanças implementadas através do consumo compartilhado, com destaque para os aplicativos de transporte individual, para que,

após esses apontamentos, seja possível analisar os riscos introduzidos por essas plataformas e como fica sua responsabilidade em tal contexto. Mais do que isso, o objetivo é fornecer subsídios para, ao final do capítulo, analisar a jurisprudência sobre o tema e tecer considerações a partir do embasamento a ser feito nos tópicos a seguir.

#### **4.1.1 Características principais do consumo compartilhado**

Inicialmente, para melhor compreensão do fenômeno em comento, é importante trazer a colocação de Lima Marques sobre o tema, ao salientar que no presente estágio da sociedade de consumo “a vulgarização do contato direto (e procura direta de possibilidades de compartilhamento) transformou o que deveria ser um contato direto entre civis em um negócio (*business*) novo para intermediários e *start-ups*” (LIMA MARQUES, 2017).

Deveras, a noção de consumo compartilhado teve significativo crescimento a partir da “intermediação por meio de plataformas, que viabilizam o contato entre pessoas, que buscavam, de algum modo, retorno financeiro” (SILVA, 2018). Mucelin, com acerto, expõe que grandes empresas do segmento passaram a se incluir dentro da noção de economia compartilhada pela simbologia positiva e a atratividade causada pela inovação tecnológica (MUCELIN, 2020, p. 45).

Para Lima Marques (2016, p. 214), trata-se de um movimento onde uma carona ou a estadia na casa de conhecidos no final de semana ou uma cortesia passam a ser remunerados, de modo a transformar o que antes era gratuito em economia. Ademais, o modelo viabiliza o acesso a bens e utilidades de maior custo, bem como serviços, a exemplo do transporte até o aeroporto, mas com “dispêndio apenas daquilo que for utilizado” (MARQUES, 2016, p. 214).

Por sua vez, Miragem entende que esse novo consumo pode ser denominado também como “fornecimento por plataforma digital, pelo qual a relação do fornecedor do produto ou serviço com o consumidor é intermediada por alguém que organiza a relação e aproxima os interessados, facilitando a celebração dos contratos” (MIRAGEM, 2019). Desse modo, o consumo compartilhado ocorre por meio dessas plataformas, ou aplicativos, utilizando-se da internet, em que “o participante viabiliza o compartilhamento de atividades sob a forma de arrendamento, empréstimo, comércio, troca de bens, serviços, soluções de transporte, espaço ou dinheiro” (XAVIER; ALVES; SANTOS, 2020).

Isto posto, cabe trazer o conceito de consumo compartilhado que parece ser o mais adequado, feito por Mucelin, o qual se transcreve abaixo:

O consumo compartilhado, por sua vez, é o ato de consumir sob a forma de compartilhamento, aluguel, empréstimo, escambo, doação, venda ou compra, portanto, é um modelo de negócios comercial, oportunizado pela plataforma que viabiliza, estrutura, coordena e controla toda a relação, antes, durante e depois do consumo e que envolve, como agentes, consumidores-pares, apesar de poder ser realizado também por empresas tradicionais e consumidores, havendo remuneração à plataforma direta ou indiretamente. (MUCELIN, 2020, p. 60)

Ao discutir sobre os termos mais adequados para definir o consumo compartilhado, o autor o distingue da terminologia trazida por Botsman e Rogers, reproduzida em diversas obras, isto é, do “consumo colaborativo”. Isso, pois, de acordo com Mucelin (2020, p. 59), a colaboração não é o cerne desse consumir, em que pese ser um de seus aspectos, já que a ideia de remuneração e contraprestação das plataformas viabilizadoras é uma característica marcante que foge da ideia de colaboração e reciprocidade.

Feitas esses apontamentos, é preciso analisar quem compõe a estrutura dessa relação. Em linhas gerais, existem dois sujeitos interessados, onde “um deles se predispõe a permitir que o outro se utilize de um bem, que se encontra em seu domínio, e o outro concorda usufruí-lo mediante remuneração” (SILVA, 2018), mas essa interação ocorre por meio de uma plataforma que torna possível essa relação.

Segundo Miragem, essa relação intermediada conta com três sujeitos: “a) o organizador da plataforma, que intermedia a relação; b) o fornecedor direto do serviço; c) o consumidor” (MIRAGEM, 2019). De acordo com o autor, o organizador é quem exerce uma função de poder em relação aos demais, pois é quem está incumbido de “definir o modelo de negócios e do modo como os produtos ou serviços serão ofertados e fornecidos” (MIRAGEM, 2019).

Nas palavras de Lima Marques, “está presente sempre um profissional, no exercício habitual de sua atividade para a obtenção de lucro, que intermedeia o consumo, ou que constrói o *locus* para o encontro das duas pessoas” (LIMA MARQUES, 2017). Conclui a autora que, no consumo compartilhado “a palavra-chave é confiança e haverá responsabilidade pela confiança criada” (LIMA MARQUES, 2017).

Estruturalmente, Mucelin (2020, p. 83) explica que o fornecedor, isto é, a plataforma digital ou aplicativo, necessariamente compõe a rede de negócios, que ocorre no formato C2B2C (*Consumer to Business to Consumer*). Essa modelagem, segundo o autor, é compreendida da seguinte maneira:

Entende-se o modelo C2B2C como aquele que envolve dois consumidores e uma plataforma (business) que extrapola a função de aproximação e anúncio, implicando estruturação, imposição de modelos contratuais, condições gerais e termos de uso, fixação de preços e porcentagens sobre o valor de cada transação realizada ou coleta de dados como meio de pagamento, ou seja, existe nessa relação uma empresa formalmente estabelecida e lucrativa que determina demasiadamente as prestações e as maneiras pelas quais elas serão realizadas, bem como decide quais serão as informações prestadas.

Contudo, o consumo compartilhado pode ir além, pois, normalmente, se concretiza mediante uma relação de vários agentes que interagem entre si por meio de redes de negócios hierarquizadas e, somente assim, o consumo pode ser realizado. (MUCELIN, 2020, p. 84)

Nessa relação, então, tem-se o consumidor clássico, de um lado, entendido como “aquele que compra, aluga, se deixa transportar ou a alguém da sua família, aquele que paga e remunera (ambos) os fornecedores” (LIMA MARQUES, 2017), ou seja, o destinatário final do serviço ou produto, também chamado de “consumidor-usuário” (MUCELIN, 2018). Do outro lado está o “consumidor provedor”, que seria o “fornecedor de um recurso específico, consistindo em revenda, doação, troca e acesso, por meio igualmente de uma plataforma” (MUCELIN, 2018).

Somado a isso, está a figura do fornecedor principal, a plataforma que faz a intermediação e controla a interação dos sujeitos supramencionados, também chamado por Lima Marques como organizador do compartilhamento. É essa figura, que segundo ela, “acaba por contaminar a relação como de consumo, trazendo deveres de boa-fé também para este que oferece o serviço ou produto a compartilhar” (LIMA MARQUES, 2017).

Cumprido frisar, ainda, que o consumidor-usuário é duplo consumidor, conforme expõe Mucelin, já que ao mesmo tempo adquire ou usufrui de um bem ou serviço do consumidor provedor e utiliza o serviço da plataforma digital que viabiliza o consumo compartilhado (MUCELIN, 2020, p. 113). Essa caracterização é importante para atrair incidência da legislação consumerista, posto que, caso a plataforma fosse considerada somente uma intermediadora não haveria configuração de relação de consumo compartilhado, mas sim puramente civil – entre consumidor-usuário e consumidor provedor.

Outro aspecto que, de igual modo, não pode deixar de ser mencionado, é que gradativamente as plataformas digitais buscam coletar e tratar os dados dos consumidores. Como acentua Miragem, isso ocorre a fim de melhor segmentar o seu mercado e ter maior eficiência para direcionar suas ofertas, além de melhorar o compartilhamento com outros fornecedores (MIRAGEM, 2019).



Ante todo o exposto, percebe-se que o consumo compartilhado engloba necessariamente três sujeitos, um consumidor provedor, que atua como fornecedor direto, o consumidor fruidor e uma plataforma digital, cuja função é aproximar e intermediar a relação dos dois primeiros. Mais do que isso, a plataforma digital vai estruturar um modelo de negócios que possibilite e viabilize essa intermediação, do ponto de vista jurídico e econômico, com estabelecimento de políticas de preços e pagamentos e a imposição de suas regras para os demais componentes da relação, a fim de melhor gerir essa estrutura.

#### **4.1.2 Ascensão dos aplicativos de transporte individual**

O transporte individual de passageiros, da forma compreendida no presente contexto, através de uma plataforma digital, surgiu em 2009, idealizada por Travis Kalanick e Garrett Camp (SILVA, 2018). O conceito, então, era de disponibilizar motoristas particulares aos consumidores por meio de um aplicativo de celular, em que os motoristas atuariam como “empreendedores individuais, que se utilizam da plataforma” inseridos em uma estrutura de consumo compartilhado (SILVA, 2018).

No contexto brasileiro, a figura foi recepcionada pela Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), em seu art. 4º, inciso X, cuja primeira redação era a seguinte: “meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares”. Mais recentemente, após a entrada da Uber e outras empresas do setor no país, houve a edição da Lei nº 13.640/2018, em que o referido inciso passou a ter a seguinte definição:

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede.

Além disso, a Lei nº 13.640/2018 incluiu na Política Nacional de Mobilidade Urbana o artigo 11-A, que reconhece a competência dos municípios para legislar sobre os aplicativos de transporte. Ademais, o artigo 11-B estabelece as condições para o exercício do serviço de motorista cadastrado em aplicativos, entre eles, Carteira Nacional de Habilitação categoria B ou superior com anotação de que exerce atividade remunerada, por exemplo. Cumpre destacar que todos os documentos constantes no referido artigo 11-B são exigidos pelos aplicativos de

transporte, como a Uber, de tal forma que a plataforma também se insere enquanto fiscalizadora (SALOMÃO, 2020).

De mais a mais, não se pode confundir os serviços de transporte individual de passageiros com o transporte público individual remunerado de passageiros, este último privativo de taxistas (SILVA, 2018). Também não é possível deixar de destacar que as modificações legislativas ocorreram depois de diversas movimentações, já que, após a chegada da Uber ao Brasil, em 2014, houveram mobilizações de taxistas, que pressionaram municípios a editarem leis que proibissem as atividades da empresa, contudo, todas as leis nesse sentido foram declaradas inconstitucionais (SALOMÃO, 2020)

Entre os segmentos que mais se destacam dentro do consumo compartilhado, a literatura especializada aponta para o setor transporte como “maior beneficiário dessa onda de inovação” (VERBICARO; PEDROSA, 2021). Além da Uber, outras plataformas com serviços similares de destaque são 99Pop e Lyft, já em outros ramos desse segmento, como compartilhamento de carros, tem-se a Zipcar e Autosshare e, no ramo de caronas para um mesmo destino, vale mencionar o aplicativo BlablaCar (VERBICARO; PEDROSA, 2021).

Contudo, a proeminência da Uber dentro do mercado brasileiro é incontestável. Segundo dados oficiais da plataforma<sup>7</sup>, referentes ao ano de 2020, a Uber realizou 12 (doze) milhões de viagens e entregas por dia no mundo inteiro, possui 1 (um) milhão de motoristas parceiros apenas no Brasil e conta com 22 (vinte e dois) milhões de usuários brasileiros dentre os 103 (cento e três) milhões de usuários contabilizados mundialmente.

Desse modo, pode-se perceber a importância que as plataformas digitais que intermedeiam serviços de transporte individual adquiriram em anos recentes, com vasto alcance, passaram a influenciar significativamente a economia, ao serem fonte de sustento de milhões de pessoas pelo globo e impactarem diariamente os deslocamentos de milhões de consumidores, o que traz impactos em diversas frentes, inclusive na responsabilidade civil.

#### 4.2 O RISCO CRIADO PELOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE E SUA RESPONSABILIZAÇÃO ENQUANTO FORNECEDORES

Frente às transformações introduzidas no mercado de consumo impõe-se um esforço para verificar a suficiência ou não das normas em vigor, sempre com vistas ao princípio da

---

<sup>7</sup> Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acessado em: 7 de março de 2021.

vulnerabilidade do consumidor (MIRAGEM, 2019), tal qual proposto nesse segundo momento do capítulo. Nesse sentido, clarifica Lima Marques, (2016, p. 216), ainda que o fenômeno do consumo compartilhado pareça desafiador, no aspecto jurídico ele se vale de contratos tradicionais, clássicos, cuja distinção está no fato dessa relação ser intermediada por uma plataforma organizada em aplicativo de celular ou pela Internet.

Assim, a partir do conceito de consumo compartilhado, do contexto de sua ascensão e localização das plataformas digitais de transporte individual como grandes expoentes do sucesso desse novo consumir, cumpre fazer os apontamentos quanto à responsabilidade desses agentes frente aos riscos criados e à confiança despertada no consumidor. Isso, pois, esse esforço será necessário para unir o levantamento teórico feito até o momento e subsidiar a análise jurisprudencial do último momento deste capítulo.

#### **4.2.1 O risco e a confiança nas relações de consumo compartilhado**

De antemão, para fazer a análise proposta, é preciso destacar como o uso da retórica é fundamental para que essas plataformas não sejam oneradas com os custos econômicos, sociais e jurídicos de sua atividade (MUCELIN, 2020, p. 47). Assim, segundo o autor, a partir de uma narrativa em que o objetivo dessas empresas não é o lucro em si mesmo, mas uma suposta “sustentabilidade do consumo”, as referidas plataformas buscam afastar obrigações inerentes, como garantia de segurança e qualidade do serviço ofertado (MUCELIN, 2020, p. 47).

Entretanto, um princípio fundamental para o funcionamento do consumo compartilhado, despertado pela retórica das plataformas digitais, é o princípio da confiança. É a partir dele que as plataformas viabilizam seu negócio, com instrumentalização das avaliações a fim de criar e reforçar a confiança, visto que no consumo compartilhado é exigido confiar em alguém que não se conhece (MUCELIN, 2020, p. 75), como um motorista da Uber ou um anfitrião do Airbnb, por exemplo. Repisa-se a lição de Lima Marques, no sentido de que nesse novo consumir “a palavra-chave é confiança e haverá responsabilidade pela confiança criada” (LIMA MARQUES, 2017).

Assim, advém da própria narrativa do consumo compartilhado a ideia de confiança social, na medida em que todas as plataformas digitais buscam sua legitimidade nos sistemas de reputação por elas instituídos, para avaliar a confiabilidade de prestadores e usuários (SCHWARTZ, 2017). Nesse sentido, dentro da legislação consumerista, a boa-fé objetiva surge como instrumento que tutela a confiança, ao lado do próprio princípio da vulnerabilidade do

consumidor, um dos princípios norteadores do CDC, já que o usuário, por ser vulnerável, precisa confiar no seu parceiro contratual (SCHWARTZ, 2017).

Dessa forma, como é típico no mercado virtual, o consumo compartilhado está intimamente vinculado à reputação e legitimidade da estrutura das plataformas digitais (LIMA MARQUES, 2017). A exemplo da Uber, o sistema de avaliação interno mostra ao consumidor o quanto se pode confiar nos serviços dos motoristas parceiros (MUCELIN, 2019).

Mais do que isso, é certo que a marca desperta confiança e fidelidade, até mesmo catividade, especialmente quando se trata de grandes marcas consolidadas (LIMA MARQUES, 2017). Nessa direção, inegável a correlação entre o renome de uma marca e a expectativa de qualidade e segurança legitimamente despertados no consumidor, em virtude da atratividade da marca, o que também leva à reflexão acerca da responsabilização do fornecedor sob esse viés (CHINELLATO; MORATO, 2020).

Precisamente em virtude da confiança depositada pelo consumidor, a doutrina aponta no sentido de que “se a plataforma escolhe os prestadores de serviços e o faz mal, ela deve suportar o risco, não se admitindo que o consumidor perca sua liberdade de escolha e autonomia contratual em favor do fornecedor principal e mantenha consigo a carga de riscos daí advinda” (MUCELIN, 2020, p. 226). Segundo o autor, se essa posição prevalecer, como pretendem as plataformas, haveria demasiada falta de equilíbrio e forças contratuais entre as partes, o que geraria incompatibilidades com o regramento consumerista.

Já com relação aos sistemas de classificação e avaliação, utilizados para reforçar e retroalimentar a confiança dentro das plataformas digitais, cumpre destacar a imprescindibilidade de sua submissão aos deveres de veracidade e clareza (MIRAGEM, 2019). Isso ocorre porque é a partir desse mecanismo que a eficiência dos fornecedores diretos e da plataforma digital são avaliados, o que demanda igualmente a proteção da confiança legítima do consumidor na fidedignidade e veracidade de suas informações (MUCELIN, 2018).

Oportuno, então, rememorar a lição de Cavalieri Filho (2019, p. 317) ao asseverar a relação próxima entre o risco criado pela atividade do fornecedor e o dever de segurança a ele imputado frente a esse risco. Para o autor, sempre que houver risco, de outro lado deverá aparecer a garantia de segurança do produto ou serviço, sob pena de responsabilização. Por conseguinte, é justamente a análise da subsunção do consumo compartilhado à cláusula geral do dever de segurança, disposta no CDC para o fato do serviço, o objeto do tópico subsequente.

Desse modo, observa-se que a confiança é o cerne do consumo compartilhado, de tal forma que é instrumentalizada pelas plataformas digitais para reforçar a confiança na própria

plataforma, em seu sistema reputacional e, conseqüentemente, em sua marca e renome. Somente assim, é viabilizado o fornecimento de serviços nessa nova modalidade, a partir da criação de legítimas expectativas no consumidor quanto à segurança e adequação em sua execução, reforçada e retroalimentada pelos mecanismos de criação de confiança instituídos pelas plataformas digitais.

#### **4.2.2 A caracterização das plataformas digitais como fornecedoras de serviços**

Feitas as considerações sobre os riscos e a confiança depositada nas plataformas digitais inseridas no contexto do consumo compartilhado, é preciso analisar sua configuração enquanto fornecedor de serviços, para aplicação do disposto no art. 14, do CDC. Para tanto, é preciso repisar a função exercida pelas plataformas digitais, que pode inclusive, como será visto adiante, importar em uma nova noção de fornecedor.

Inicialmente, importante trazer a lição de Lima Marques (2016, p. 215), ao pontuar que o aplicativo é quem torna a atividade efetivamente viável e estrutura toda a operação desse negócio. Mais do que isso, ao atuar como esse guardião do acesso e oferecer o serviço de intermediação, assume o dever de garantir a segurança da atividade empreendida pelo seu negócio, pois é o aplicativo quem desperta a confiança geral do público alvo do serviço ao disponibilizá-lo na internet<sup>8</sup>.

Mucelin, por sua vez, entende que a partir do momento que a plataforma viabilizadora estrutura e possibilita o fornecimento do serviço, com a imposição de inúmeras regras, inclusive de avaliação dos prestadores, ela assume o risco dessa atividade. Por conseguinte, salienta o autor, não pode transferir “todos e quaisquer riscos empresariais aos seus consumidores, como se em uma relação puramente civil ou empresarial estivessem” (MUCELIN, 2020, p. 224).

Mais adiante em sua obra, o autor aponta que “se a plataforma escolhe os prestadores de serviços e o faz mal, ela deve suportar o risco” (MUCELIN, 2020, p. 226), este inerente à atividade desempenhada por ela enquanto controladora de toda a rede para fornecimento do

---

<sup>8</sup> Como afirmamos, na economia do compartilhamento, a palavra-chave é confiança e há responsabilidade na confiança criada. Em “todas estas situações de consumo colaborativo pela internet utilizam plataforma digital mantida por alguém que se dispõe a viabilizar o espaço ou instrumento de oferta por intermédio de um site ou aplicativo. O site ou aplicativo não atua apenas como um facilitador, mas sim como aquele que torna viável e, por vezes, estrutura um determinado modelo de negócio. Em outros termos, o site ou aplicativo permite acesso à “Highway” e atua como guardião deste acesso, um gatekeeper (“guardião do acesso”, que assume o dever, ao oferecer o serviço de intermediação ou aproximação, de garantir a segurança do modelo de negócios, despertando a confiança geral ao torna-lo disponível pela internet. (LIMA MARQUES, 2016, p. 215)

serviço, independentemente das discussões quanto à natureza do vínculo com os motoristas. Isso, pois, no modelo da Uber, mencionado como exemplo pelo autor, inexistiu oportunidade de escolha por parte do consumidor acerca do motorista a ser contratado.

Miragem pontua a existência de dois entendimentos para a responsabilização das plataformas digitais. O primeiro, vincula a responsabilidade à intervenção e remuneração da plataforma, de modo que, também pelo dever de segurança, o organizador da plataforma será igualmente responsabilizado (MIRAGEM, 2019). O segundo, ao seu turno, “sustenta a necessidade de examinar-se caso a caso o modo de participação do organizador da plataforma digital e sua capacidade de intervenção no conteúdo da relação” (MIRAGEM, 2019).

No entanto, ainda que se filie ao segundo entendimento enunciado pelo autor, no caso específico das plataformas digitais de transporte individual, observa-se o alto grau de intervenção e participação em toda a relação por ela intermediada, elencado como requisito. Nessas relações, objeto do presente trabalho, verifica-se que a plataforma digital planifica a atuação de todos os pares e efetivamente controla todo o fornecimento, como controle da publicidade, estipulação dos contratos-padrões e imposição da participação obrigatória dos parceiros em promoções são alguns exemplos dessa rede de fornecimento organizada pelas plataformas digitais de transporte individual (MUCELIN, 2020, p. 223).

Mais adiante, Miragem assevera que, de qualquer forma, é “incontroversa a responsabilidade do organizador da plataforma digital pelo descumprimento de deveres próprios da atividade de intermediação que desempenhe” (MIRAGEM, 2019), que perpassam, segundo o autor, pelos riscos ordinários da contratação e os deveres de informação sobre o conteúdo de características do contrato, inclusive a extensão da participação da plataforma. Para parcela da doutrina, a inadequação ou falta de informações sobre os riscos e fruição, que igualmente constitui defeito nos termos do art. 14, *caput*, já atrai a responsabilização da plataforma digital, responsável pelo cumprimento desse dever (CARPENA, 2020).

Schwartz, por sua vez, aponta para a necessidade de um novo conceito de fornecedor em razão das peculiaridades da relação de consumo compartilhada, em que a plataforma digital desperta a confiança e a crença de segurança e adequação na prestação do serviço principal (SCHWARTZ, 2017). Como consequência, o risco inerente passa a ser aceitável precisamente em razão da presença dessa figura que transmite e cria confiança (SCHWARTZ, 2017).

Desse modo, o autor elabora o conceito de fornecedor fiduciário, resultante do vocábulo *fidúcia*, que vem do latim “*fidere*”, cujo significado é confiar. Para ele, fornecedor fiduciário, então, significa:

“[T]odo provedor de aplicação de internet que com seu comportamento, atuando como intermediário, em conexão contratual, através da marca, mecanismos de reputação, ou qualquer ferramenta idônea, gera confiança no consumidor, afiançando legítimas expectativas de qualidade e adequação dos produtos e serviços fornecidos e prestados por outrem no mercado” (SCHWARTZ, 2017).

Assim, no consumo compartilhado haverá, então, duas figuras centrais: a) o consumidor fiduciante, aquele que depositará confiança na contratação; e b) o fornecedor fiduciário, o destinatário da confiança do consumidor, que assume uma posição de fiador, ou seja, “aquele que responde pelas eventuais falhas nos produtos e serviços que ‘afiançou’ com sua marca e reputação” (SCHWARTZ, 2019).

Portanto, conclui-se que não há como se olvidar que os serviços prestados pelas plataformas digitais de transporte individual excedem a mera intermediação entre pares. De fato, são elas que viabilizam uma estrutura de fornecimento da atividade-fim, o transporte individual, a partir de uma rede por elas controlada que envolve desde estratégia publicitária, perpassa pela elaboração dos contratos-padrões, até o controle de eficiência medido pelos sistemas de avaliação dos motoristas cadastrados.

#### **4.2.3 A solidariedade como solução jurídica**

Levantadas as reflexões sobre a configuração das plataformas digitais enquanto fornecedoras, o presente tópico abordará a solidariedade de todos os participantes da cadeia de serviços complexos, vista previamente, como solução para ultrapassar questões ainda controversas, como a natureza do vínculo entre motoristas parceiros e as plataformas, bem como eventuais alegações de excludente de responsabilidade.

Inicialmente, cabe pontuar que um dos imbróglios para responsabilização é a ausência de vínculo empregatício entre os fornecedores diretos e as plataformas digitais, com conseqüente ausência de relação de preposição (SCHWARTZ, 2019). Contudo, por mais que a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça<sup>9</sup> aponte para a ausência de vínculo de emprego,

---

<sup>9</sup> CONFLITO NEGATIVO DE COMPETÊNCIA. INCIDENTE MANEJADO SOB A ÉGIDE DO NCPC. AÇÃO DE OBRIGAÇÃO DE FAZER C.C. REPARAÇÃO DE DANOS MATERIAIS E MORAIS AJUIZADA POR MOTORISTA DE APLICATIVO UBER. RELAÇÃO DE TRABALHO NÃO CARACTERIZADA. SHARING ECONOMY. NATUREZA CÍVEL. COMPETÊNCIA DO JUÍZO ESTADUAL. 1. A competência *ratione materiae*, via de regra, é questão anterior a qualquer juízo sobre outras espécies de competência e, sendo determinada em função da natureza jurídica da pretensão, decorre diretamente do pedido e da causa de pedir deduzidos em juízo. 2. Os fundamentos de fato e de direito da causa não dizem respeito a eventual relação de

não há como trazer implicações dessa ordem para a esfera da responsabilidade civil, ainda que essas plataformas tentem, como será observado posteriormente.

Deveras, um dos pontos positivos da responsabilização de todos os integrantes da cadeia de fornecimento do serviço é precisamente a possibilidade de prescindir tal análise. Isso, pois, a interpretação dada ao art. 14, *caput*, do CDC permite a identificação de todos os integrantes da cadeia de fornecimento e, por consequência, sua responsabilização solidária perante o consumidor (MIRAGEM, 2017, p. 622).

Mais do que isso, permite atingir igualmente o próprio organizador dessa cadeia de fornecimento, a quem cabe os deveres de escolha e vigilância de seus integrantes (MARQUES; BENJAMIN; MIRAGEM, 2013, p. 480). A lição de Lima Marques esclarece o fenômeno, ao passo que clarifica o papel da plataforma digital, entendida como o organizador do compartilhamento, na intermediação entre os pares, a partir de verdadeira rede de contratos, elaborados para viabilizar a prestação do serviço no mercado de consumo, que envolvem ainda os serviços de pagamento via cartão de crédito (LIMA MARQUES, 2017).

A consequência mais notável da visualização desse emaranhado de relações, segundo a autora, é configuração de uma cadeia de fornecimento, com sujeitos fornecedores que serão solidariamente responsáveis, a partir de uma interpretação dos arts. 18 e 20, aliados à expressão genérica contida no art. 14, *caput*, do CDC (LIMA MARQUES, 2017). É nessa linha de entendimento que Schwartz localiza a responsabilidade do fornecedor fiduciário por ele proposto, mencionado no tópico anterior, na medida em que imputa à plataforma digital a responsabilidade pelo fato do serviço como um todo, não somente restrito aos serviços de processamento do pagamento, por exemplo (SCHWARTZ, 2017).

Para Mucelin (2020, p. 223), a solidariedade é o instrumento fundamental na estratégia estatal para tutela dos consumidores e regulação do mercado de consumo frente ao fenômeno do consumo compartilhado. De acordo com o autor, o controle exercido pela plataforma digital

---

emprego havida entre as partes, tampouco veiculam a pretensão de recebimento de verbas de natureza trabalhista. A pretensão decorre do contrato firmado com empresa detentora de aplicativo de celular, de cunho eminentemente civil. 3. As ferramentas tecnológicas disponíveis atualmente permitiram criar uma nova modalidade de interação econômica, fazendo surgir a economia compartilhada (*sharing economy*), em que a prestação de serviços por detentores de veículos particulares é intermediada por aplicativos geridos por empresas de tecnologia. Nesse processo, os motoristas, executores da atividade, atuam como empreendedores individuais, sem vínculo de emprego com a empresa proprietária da plataforma. 4. Compete a Justiça Comum Estadual julgar ação de obrigação de fazer c.c. reparação de danos materiais e morais ajuizada por motorista de aplicativo pretendendo a reativação de sua conta UBER para que possa voltar a usar o aplicativo e realizar seus serviços. 5. Conflito conhecido para declarar competente a Justiça Estadual. (BRASIL. SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA. Conflito de Competência nº 164.544/MG, Rel. Ministro MOURA RIBEIRO, SEGUNDA SEÇÃO, julgado em 28/08/2019, DJe 04/09/2019)



sobre toda a rede de contratos a ela subordinada atrai sua responsabilidade solidária (MUCELIN, 2020, pp. 226-227).

Além do art. 7º, parágrafo único, o autor usa como fundamento axiológico o art. 34 do CDC, que dispõe sobre a responsabilidade solidária do fornecedor pelos atos de seus prepostos ou representantes autônomos. Para tanto, Mucelin remete à lição de Cláudia Lima Marques, Antônio Herman V. Benjamin e Bruno Miragem, no trecho em que afirmam que os deveres do art. 34 do CDC são aplicáveis a todos os “fornecedores diretos, indiretos, principais ou auxiliares, e caberá a escolha, contra quem acionar ou reclamar, somente ao consumidor” (*apud* MUCELIN, 2020, p. 227).

Por conseguinte, assinala o autor que o referido dispositivo traz a ideia implícita de controle, já que para a existência da figura do preposto e do representante, é necessária a existência de alguém que organize essa rede, com vínculo trabalhista ou de forma autônoma. Assim, o fundamento axiológico da responsabilidade solidária é o controle, enquanto esse requisito implícito do art. 34, presente em todos os vínculos integrantes da cadeia de fornecimento do consumo compartilhado (MUCELIN, 2020, p. 227).

Por último, não há que se falar em caso fortuito ou fato exclusivo de terceiro, como tentam arguir as plataformas digitais de transporte individual. Deveras, o reconhecimento da solidariedade de toda a cadeia de fornecimento buscar ultrapassar justamente essa discussão. De todo modo, cumpre repisar o requisito essencial para caracterização do fortuito externo, aquele que isenta o agente da responsabilidade, qual seja, a externalidade ou externidade, como coloca Schreiber (2009, p. 66). Porém, se o fato integra o risco da atividade e pode, inclusive, ter seu custo estimado previamente, não haverá elisão da responsabilidade, sendo manifesto caso de fortuito interno (TEPEDINO; TERRA; GUEDES, 2021).

Não se pode acolher, no mais, a tese aventada pelas plataformas digitais, no sentido de que os motoristas a elas vinculados são terceiros quanto aos consumidores usuários, ou que a própria plataforma é alheia à relação entre consumidor usuário e motorista. Nesse ponto, mesmo se não fosse o caso de responsabilidade solidária, a lição de Rizzato Nunes é clara, posto que, seria hipótese de fortuito interno ao passo que, simultaneamente, o fato de terceiro não é mais extraordinário, tornando-se previsível, e esse fato possui ligação com o negócio empreendido (NUNES, 2018), tal como ocorre nos danos provocados pelos motoristas parceiros das plataformas digitais.

Por tudo isso, constata-se que as plataformas digitais que administram serviços de transporte individual figuram como as verdadeiras organizadoras da cadeia de fornecimento de

um serviço. São elas as responsáveis pela estruturação do negócio com alto grau de interferência, baseado na intermediação entre os pares – motorista parceiro e consumidor usuário –, com a criação de legítima confiança neste último quanto à eficiência e segurança. Por consequência, passa a ser responsável solidariamente, na capacidade de organizadora do compartilhamento, a quem são direcionados os deveres de segurança, escolha e vigilância dos integrantes, precisamente pela confiança nela depositada pelos consumidores.

#### 4.3 TRATAMENTO JURÍDICO DAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PELOS TRIBUNAIS

Nessa segunda parte do capítulo, será feito um levantamento de decisões relacionadas ao tema, com a análise da responsabilidade civil das plataformas digitais de transporte individual pelos danos causados durante a prestação do serviço. Para tanto, selecionou-se três tribunais: 1) Tribunal de Justiça de Santa Catarina (TJSC), por ser o tribunal com jurisdição sobre a localidade da sede desta universidade; 2) Tribunal de Justiça do Paraná (TJPR), por ser o maior tribunal do sul do país; 3) Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP), por ser o maior tribunal do país, com base no Justica em Números de 2019<sup>10</sup>, levantamento feito pelo Conselho Nacional de Justiça.

Para o levantamento, as palavras-chave escolhidas para busca e seleção dos acórdãos nas ferramentas de pesquisa dos tribunais supracitados para compilação foram as seguintes: “responsabilidade”; “aplicativo”; “transporte”; e “danos”. Por terem um número menor de julgados, a busca nos Tribunais de Santa Catarina e Paraná também incluiu decisões das Turmas Recursais, do âmbito dos processos dos Juizados Especiais, enquanto no Tribunal de São Paulo a análise será apenas de acórdãos elaborados pelas Câmaras do Tribunal, decorrentes do procedimento comum, o que terá reflexos na qualidade das decisões, que são mais sucintas quando se trata procedimento dos Juizados Especiais.

Na busca com os termos supracitados, obteve-se os seguintes resultados: 1) nos TJSC, 6 (seis) resultados; 2) no TJPR, 19 (dezenove) resultados; 3) no TJSP, 667 (seiscentos e sessenta e sete) resultados. Ocorre que, dentre esses resultados, aparecem decisões que não possuem relação direta com o tema, a exemplo de situações que versam sobre o

---

<sup>10</sup> Disponível em: <[https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/conteudo/arquivo/2019/08/justica\\_em\\_numeros20190919.pdf](https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/conteudo/arquivo/2019/08/justica_em_numeros20190919.pdf)>. Acessado em: 7 de março de 2021.

descadastramento de motorista parceiro do aplicativo e danos sofridos pelo motorista parceiro na execução do serviço de transporte individual.

Desse modo, os resultados da pesquisa feita nos referidos tribunais que guardam relação com o objeto deste trabalho são os seguintes: 1) no TJSC, quatro acórdãos das Turmas Recursais; 2) no TJPR, cinco decisões judiciais, um acórdão do Tribunal de Justiça e os demais acórdãos das Turmas Recursais; 3) no TJSP, 25 (vinte e cinco) decisões, todas acórdãos do Tribunal de Justiça. Assim, é desse universo de 34 (trinta e quatro) decisões judiciais, todas colacionadas no Apêndice A – Quadro de Decisões do TJSC, TJPR e TJSP abaixo, sobre a reparação de danos aos consumidores decorrentes da prestação de serviço de transporte individual que serão feitas as considerações a seguir.

#### 4.4 APRESENTAÇÃO DOS CASOS ANALISADOS E A APLICAÇÃO FEITA POR CADA TRIBUNAL PESQUISADO

Antes de adentrar na análise das decisões de cada um dos tribunais, cumpre fazer alguns apontamentos sobre a linha temporal a ser apresentada abaixo. O primeiro, sobre o início do período analisado, posto que, como o trabalho se propõe a analisar a reparação dos danos causados na prestação de serviço de transporte individual, intermediado pelas plataformas digitais, ficaram de fora julgados anteriores que dizem respeito à relação do motorista com a plataforma digital, como ressarcimento em caso de roubo, por exemplo.

O segundo apontamento concerne o contexto de crescimento dessas plataformas no mercado de consumo brasileiro, com conseqüente aumento das demandas. Ressalta-se que, até o ano de 2015, a Uber, por exemplo, maior plataforma desse serviço no país, estava presente apenas nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo. Já no ano de 2016, a empresa passou a atuar em 27 cidades brasileiras, com 4 milhões de usuários ativos<sup>11</sup>. Hoje, são mais de 100 cidades em todas as regiões do país que contam com a prestação dos serviços da Uber, segundo dados da própria empresa<sup>12</sup>.

Como conseqüência, as demandas julgadas pelo Poder Judiciário sobre o tema específico da reparação dos danos causados aos consumidores começam no ano de 2018, com

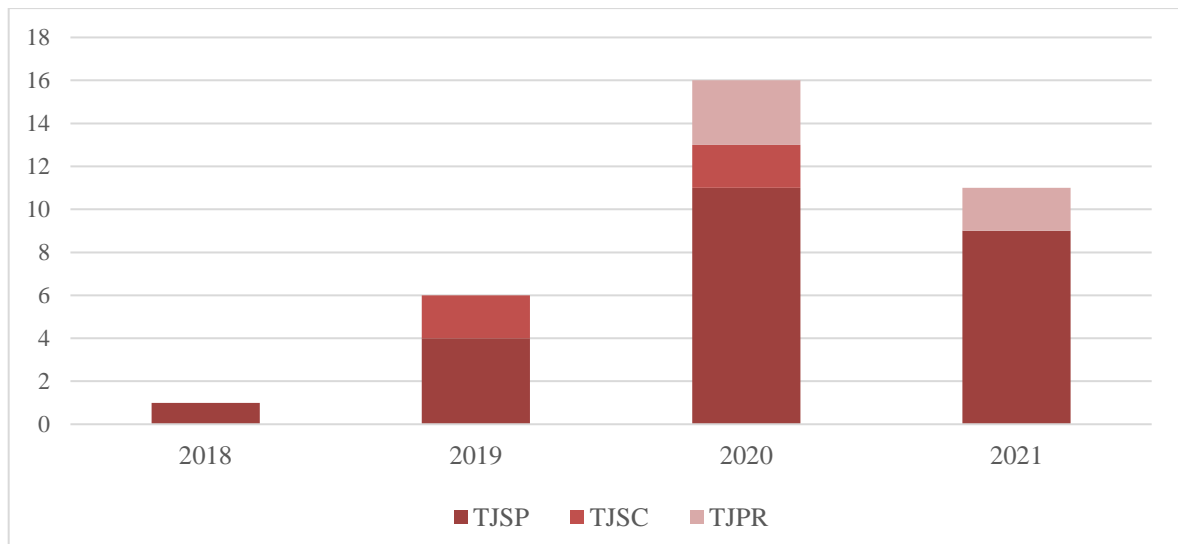
---

<sup>11</sup> Disponível em: <<https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2016/10/epoca-negocios-uber-cresce-10-vezes-e-ja-tem-50-mil-motoristas.html>>. Acessado em 29 de maio de 2021.

<sup>12</sup> Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/em-quais-cidades-a-uber-esta-no-brasil/>>. Acessado em: 29 de maio de 2021.

constante crescimento desde então. Ademais, somente no ano corrente de 2021, até a data de pesquisa das decisões, em abril, o número de julgados já tinha ultrapassado a metade das decisões sobre o tema proferidas no ano de 2020. Confira-se:

Figura 1 - Análise quantitativa das decisões no lapso temporal



Fonte: elaboração própria com base nos dados encontrados nos sites do TJSP, TJSC e TJPR

Isto posto, nos tópicos subsequentes serão apresentadas as situações de cada tribunal analisado, com destaque para decisões mais paradigmáticas. Ao final, após a exposição dos dados dos tribunais, será feito um cotejo final sobre o levantamento e o posicionamento adotado pela jurisprudência dessas cortes estaduais em comento.

#### 4.4.1 Análise dos Acórdãos do TJSC

O primeiro tribunal estadual analisado, o TJSC, tem um total de 4 decisões sobre o tema, todas dentro da sistemática dos Juizados Especiais, datadas de 2019 e 2020. Assim, cabe reproduzir abaixo o trecho da decisão proferida nos autos de nº 0302551-86.2017.8.24.0082, cujo entendimento é reforçado em decisões posteriores:

RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. APLICATIVO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. UBER. LEGITIMIDADE CONFIGURADA. RELAÇÃO DE CONSUMO. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DOS INTEGRANTES DA CADEIA DE FORNECIMENTO. ARTIGOS 2º, 3º, 7º E 14º, DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. O aplicativo de transporte individual de passageiros

Uber responde pelos prejuízos causados pela falha na prestação do serviço causado pelo seu motorista [...]. (BRASIL 2019)

Esse entendimento é reafirmado também na ementa do acórdão do Recurso Inominado nº 0311411-59.2017.8.24.0023, bem como no corpo da decisão proferida no Recurso Inominado nº 0309029-86.2017.8.24.0090. Nesse último julgado, a Turma Recursal frisou que responsabilidade civil da plataforma era incontestada, “a uma porque evidente a relação de consumo existente entre as partes e a outra, em conformidade com o Código de Defesa do Consumidor, há responsabilidade de toda a cadeia de fornecimento de serviços a ressarcir os danos causados aos consumidores” (BRASIL, 2020).

Ao seu turno, o julgado com fundamento diverso é do Recurso Inominado nº 0300238-98.2019.8.24.0045. Nessa decisão, a Turma Recursal entendeu que o abalo moral suportado pelo consumidor ao sofrer ofensas do motorista parceiro integrava o risco da atividade da plataforma e afastou a ilegitimidade passiva alegada.

Percebe-se, então, que, em linhas gerais, as Turmas Recursais do TJSC não admitiram a tese aventada pelas plataformas digitais de ilegitimidade passiva, que foi alegada em todos os processos em comento. Seja com base na responsabilidade solidária da cadeia de fornecedores, nos termos dos arts. 7º e 14 do CDC, seja a partir de uma interpretação da teoria do risco em diálogo com a legislação consumerista, a interpretação que prevaleceu foi de reconhecimento da responsabilidade das plataformas digitais.

#### **4.4.2 Análise dos Acórdãos do TJPR**

Por sua vez, no TJPR, foram localizados 5 acórdãos sobre o tema, sendo 1 acórdão em Apelação Cível e as demais em Recurso Inominado. Dentre esses julgados, em dois recursos foi acolhida a excludente de responsabilidade alegada pela plataforma digital, qual seja, a culpa exclusiva do consumidor.

No primeiro Recurso Inominado que acolheu a referida isenção de responsabilidade, de nº 0009737-81.2019.8.16.0182, a situação analisada era de consumidora que esqueceu o celular no veículo. Nesse caso, a Turma Recursal assevera a responsabilidade solidária e objetiva da plataforma, por participar na cadeia de fornecimento, porém, reconhece que “o perdimento de objeto por falta de cuidado da parte impõe o afastamento da responsabilidade civil por culpa exclusiva da vítima” (BRASIL, 2020).

Já no Recurso Inominado nº 0043893-95.2019.8.16.0182, a situação versa sobre a viagem solicitada por uma das autoras para senhora idosa, com problemas de visão, que foi deixada em uma distância do destino final, de modo que se perdeu e demorou mais de 2 horas para chegar. Nesse caso, a Turma Recursal entendeu não ser possível transferir à plataforma digital esse risco, “que não conhece as características pessoais e circunstâncias em que se encontram os passageiros que transportam”, o que, segundo a decisão, reforçava a cautela das demais autoras para assistir a senhora nessa viagem.

Ademais, importante destacar a Apelação Cível nº 0035735-70.2019.8.16.0014, na qual a Câmara entendeu que há configuração de verdadeiro contrato de transporte, o que reduz as hipóteses de elisão da responsabilidade dispostas no art. 14, §3º, do CDC, afastando a culpa de terceiro. Por consequência, como a plataforma possui controle no cadastro dos motoristas e o dever de segurança, imputaram à plataforma o dever de reparar, pois os “danos causados pelos motoristas a passageiros durante esse percurso estão inseridos no risco da sua atividade”.

No mais, as outras duas decisões reconhecem a responsabilidade solidária da plataforma digital, pelo oferecimento do serviço de intermediação. Entretanto, utilizam fundamentos diversos, enquanto o Recurso Inominado nº 0044989-82.2018.8.16.0182 utiliza como fundamento o art. 7º, parágrafo único, do CDC, no Recurso Inominado nº 0046505-06.2019.8.16.0182 o fundamento é o art. 34, também do CDC, assemelhando solidariedade da plataforma e motorista com a relação do fornecedor com prepostos e representantes autônomos.

Dessa forma, constata-se que, tal qual o TJSC, o tribunal em análise também aponta como regra a responsabilidade solidária da plataforma digital, mesmo que com fundamentos legais distintos. De outra parte, proporcionalmente essa é a corte estadual que mais reconheceu excludentes de responsabilidade, em ambos os casos a culpa exclusiva do consumidor, ao interpretar aquelas situações como rompimento do nexo causal.

#### **4.4.3 Análise dos Acórdãos do TJSP**

O último tribunal a ser analisado é o que concentra o maior número de decisões, até mesmo por ser o maior do país. Por isso, foram localizadas 25 decisões compatíveis com o tema, no entanto, dentre elas, somente duas entenderam pela exclusão da responsabilidade das plataformas digitais. Nas demais, foi mantida a legitimidade e a responsabilização das plataformas na reparação dos danos causados, conforme será observado.

No primeiro julgado, na Apelação Cível nº 1090780-67.2017.8.26.0100, também sobre esquecimento de celular do passageiro no veículo. Nesse caso, a Câmara Cível apontou para a responsabilidade solidária da plataforma, dentro da cadeia de fornecimento, nos termos dos arts. 7º, parágrafo único e 14, ambos do CDC. Apesar disso, a decisão reconhece a elisão da responsabilidade, pela ocorrência da culpa exclusiva da consumidora e de fortuito externo pelo desaparecimento do celular, já que a empresa “não possui o encargo de guarda e supervisão de objetos dos usuários da plataforma digital” (BRASIL, 2021).

Já a segunda decisão que afasta a responsabilidade, a Apelação Cível nº 1010960-94.2020.8.26.0002, se assemelha com a inexistência de defeito, nos termos do art. 14, §3º, I, do CDC. Isso, pois, trata-se de ação em que a autora pretende ser reparada pelos danos morais em razão do atraso de 30 minutos em sua viagem, pretensão essa que não foi acolhida pelo juízo de primeiro grau, nem prosperou em segundo grau.

Por outro lado, a decisão emblemática que introduz a responsabilidade solidária da plataforma digital é a Apelação Cível nº 1023935-25.2017.8.26.0562, datada de 2018 e citada em julgados mais recentes. De acordo com essa decisão, há constituição da cadeia de fornecimento de serviços, conforme art. 7º, parágrafo único, do CDC, de tal forma que “a empresa e o motorista compõe uma cadeia de fornecimento dos serviços ao autor, de modo que a demanda poderia ter sido endereçada contra a empresa-ré e o motorista, ou contra qualquer um deles, à escolha do consumidor” (BRASIL, 2018).

Em decisão posterior, na Apelação Cível nº 1023043-82.2018.8.26.0562, o TJSP reforçou o entendimento da decisão anterior, com sua menção expressa no corpo da decisão. Nesse julgado mais recente, a corte ressalta que “a responsabilização da ré reside exatamente na intermediação dos serviços de transporte, uma vez que é a empresa que aproxima os motoristas cadastrados em sua plataforma e os passageiros” (BRASIL, 2019). Por consequência, a plataforma integra a cadeia de consumo e deve ser responsabilizada solidariamente pela reparação dos danos.

Situação mais específica que também merece análise aparece na Apelação Cível nº 1002500-28.2019.8.26.0011. A peculiaridade desse caso é que, ao contrário dos demais, a origem do evento danoso está no sistema de avaliação da plataforma digital. Explica-se, os consumidores solicitaram na plataforma veículo com características maiores para transportar suas malas e sofreram diversas intercorrências com a motorista, como veículo sem as características esperadas, com para-brisas quebrados e preço mais elevado. Por toda essa experiência, os usuários avaliaram a corrida mal no aplicativo.

Ocorre que, horas depois, a motorista retorna na portaria do edifício dos usuários, pedindo que retirassem a avaliação negativa. Após os autores se negarem a recebe-la, minutos depois, a motorista retornou com oficial da Polícia Militar, que mediou a situação e indicou o excesso da conduta da motorista, com a resolução daquela situação. Assim, ajuizaram a ação em face da plataforma, que nada fez mesmo após reclamação formal, com sua condenação pelos danos morais suportados.

O Tribunal, nesse caso, entendeu que houve infração da plataforma, já que ela incentiva os usuários a avaliarem e, mediante essas avaliações, a plataforma analisa o desempenho de seus motoristas parceiros, o que consiste em ferramenta de aprimoramento da plataforma. Por isso, a decisão ressalta a violação de um dos deveres laterais de conduta, correspondente ao “resguardo da identidade dos usuários que ao realizarem a avaliação foram imediatamente surpreendidos com a reação da motorista”. Ademais, a decisão aponta que o sistema da plataforma falhou ao possibilitar a identificação dos consumidores à motorista avaliada.

A última decisão a ser comentada, a Apelação Cível nº 1003697-74.2019.8.26.0348, que possui maior embasamento teórico, também reforça o entendimento e se respalda na decisão datada de 2018 mencionada acima. Nesse recurso, o juízo de primeiro grau acolheu a ilegitimidade passiva alegada pela plataforma, em situação que o motorista, durante a prestação do serviço, colidiu o veículo com uma mureta e ocasionou lesões no passageiro. Primeiro, a decisão reconhece a responsabilidade solidária, em virtude do serviço de intermediação, nos termos do art. 14 e 7º, parágrafo único, do CDC.

Adiante, a fundamentação avança na direção de constatar que a intermediação é de contrato de transporte, o que atrai a obrigação de resultado, nos termos do art. 734, do CC, de modo que a plataforma integrante da cadeia de fornecimento também responde pelos danos advindos de seu não cumprimento. Conclui esse capítulo da decisão com a observação de que a plataforma inclusive contratou seguro para Acidentes Pessoais e Passageiros, o que reforça que a própria plataforma reconhece e tenta se proteger dos riscos inerentes da atividade. Por fim, assevera o dever de reparar o consumidor, após todos esses fatos.

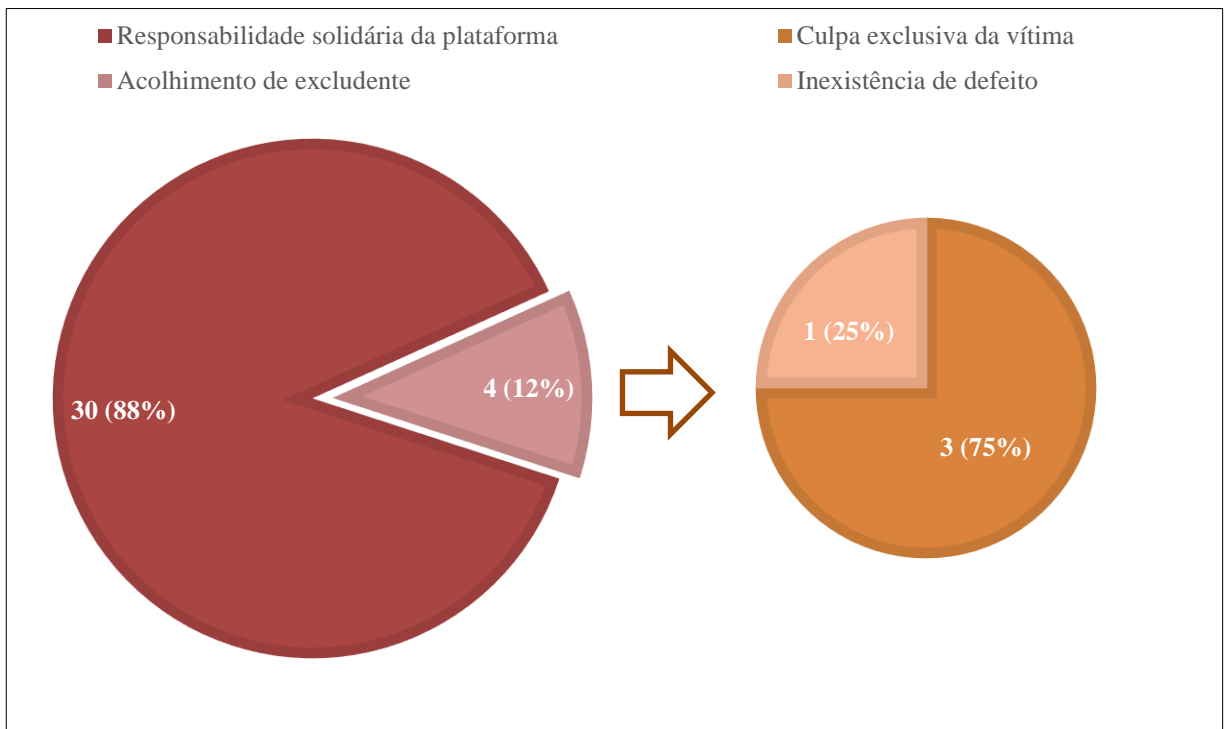
Desse modo, tal qual constatado nos tópicos anteriores, observa-se que a jurisprudência paulista adotou a solidariedade da cadeia de fornecimento, a fim de responsabilizar as plataformas digitais pelos danos causados aos consumidores, o que reforça a tendência no judiciário, como será melhor elaborado no tópico subsequente.



#### 4.4.4 Considerações a respeito do levantamento

Diante do levantamento feito nos tópicos anteriores, antes de tecer comentários sobre os pontos em comum constatados nos três tribunais analisados, é importante relacionar o teor dos entendimentos adotados sobre o tema, a fim de verificar a postura predominante, tal qual consta no quadro abaixo:

Figura 2 – Análise comparativa de todas as decisões compiladas com base no reconhecimento da responsabilidade solidária e fundamento da excludente de responsabilidade



A partir disso, percebe-se, primeiramente, que a responsabilidade solidária desponta como técnica adotada pelas cortes estaduais para fugir das discussões sobre a relação jurídica entre a plataforma digital e o motorista parceiro e, assim, fixar a legitimidade passiva e afastar excludentes de responsabilidade ligadas à própria atividade empreendida. Nesse sentido, a presente análise contribui para a conclusão da tendência já constatada por Schreiber (2009, p. 219), da utilização do instituto da solidariedade como técnica de administração dos danos injustos.

Tal inferência é patente quando se confronta a tabela acima, que indica que em 88% das decisões analisadas o entendimento que prevaleceu, ainda que com fundamentos diversos, foi a responsabilidade solidária da plataforma digital. De outra parte, em somente 12% das

decisões foi acolhida alguma excludente de responsabilidade e, dentre elas, a que prevalece é a culpa exclusiva da vítima, sendo que em somente uma o fundamento foi a inexistência de defeito.

Em outras palavras, os tribunais rejeitaram a caracterização do motorista como parceiro, bem como a definição desses danos como fortuito externo. Deveras, em uma das decisões comentadas, a Apelação Cível nº 1003697-74.2019.8.26.0348, proferida pelo TJSP, foi asseverado que a contratação de seguro para acidentes pela plataforma digital indicava que ela estava ciente e buscava se precaver contra os riscos da própria atividade.

Tudo isso confirma o papel essencial que a responsabilidade solidária possui dentro dos mecanismos previstos na legislação consumerista, com o objetivo de tutelar os consumidores frente às redes de consumo compartilhado, como adiantado por Mucelin (2020, p. 223). Em que pese variem os fundamentos legais, com prevalência do art. 7º, parágrafo único, conjugado com o art. 14, ambos do CDC, ou apenas o art. 34 do CDC, ou ainda a mescla desses fundamentos, constata-se que os julgados visualizaram a existência da cadeia de fornecimento, com conseqüente responsabilização solidária de seus integrantes, assim como destaca a doutrina (LIMA MARQUES, 2017).

Por todo o exposto, fica clara a centralidade da responsabilidade solidária dentro da reparação civil nas relações de consumo. O referido instituto é fundamental e aparece até mesmo em decisões que reconhecem a ocorrência de alguma excludente, como a prevalência do comportamento da vítima na ocorrência do dano. Assim, ainda que padeça de uniformização quanto ao fundamento legal, a resposta do judiciário ao fenômeno do consumo compartilhado e os danos dele decorrentes foi clara.

## 5 CONCLUSÃO

A presente pesquisa teve como objetivo averiguar a responsabilidade civil das plataformas digitais de transporte individual frente aos danos ocasionados aos consumidores pelos motoristas parceiros e a utilização de excludentes de responsabilidade. Nesse sentido, além da análise doutrinária sobre o consumo compartilhado e a responsabilidade civil, também foram compiladas decisões de três tribunais estaduais sobre o tema, a fim de analisar o tratamento jurídico dado pela jurisprudência.

Assim, observou-se no primeiro capítulo os elementos principais da teoria da culpa e sua insuficiência diante das transformações econômicas, que multiplicaram o número de eventos danosos. Nesse cenário, localizou-se o surgimento da responsabilidade objetiva, com fundamento na doutrina do risco, que inicialmente estava alinhado ao risco proveito e posterior refinamento da doutrina a partir do desenvolvimento da teoria do risco criado, que prescinde da noção de proveito. Ademais, nesse capítulo, também foi feita a distinção entre as modalidades de risco e analisado qual a modalidade de risco acolhida na legislação consumerista e no Código Civil de acordo com a doutrina.

Já no segundo capítulo o objetivo era aprofundar os elementos da relação de consumo e da responsabilidade civil na seara consumerista. Assim, foram levantados os sujeitos da relação de consumo, a noção de defeito e o regime do fato do produto e do serviço e dos vícios. Isto posto, o capítulo também abordou as excludentes de responsabilidade civil recepcionadas nas relações de consumo, com ênfase no fato exclusivo de terceiro e no caso fortuito, em sua subdivisão em fortuito interno e externo.

Em seguida, o terceiro capítulo passa a expor as noções essenciais do consumo compartilhado, sua ascensão e tecer considerações sobre a responsabilidade civil diante desse novo fenômeno. Ainda nesse tópico, a doutrina apontou para a solidariedade da cadeia de fornecedores como instrumento para a responsabilização da plataforma digital, enquanto a organizadora da rede de consumo compartilhado.

No segundo momento do terceiro capítulo, a análise das decisões dos Tribunais de Justiça de Santa Catarina, Paraná e São Paulo sobre o tema confirma a utilização da solidariedade da cadeia de fornecimento como técnica para asseverar a responsabilidade da plataforma digital. Mais do que isso, a solidariedade é empregada pela jurisprudência como meio de evitar as discussões sobre a natureza do vínculo entre plataforma e empregado, de

modo a afastar excludentes de responsabilidade que dizem respeito aos riscos inerentes da atividade desempenhada pelas plataformas.

Nesse sentido, observou-se que a jurisprudência, nos casos analisados, reconheceu a responsabilidade solidária da plataforma digital, enquanto integrante da cadeia de fornecimento, em 88% das decisões analisadas. Mesmo com fundamentos legais que variam dentro do mesmo tribunal, entre as câmaras e turmas recursais, observou-se a prevalência da utilização do art. 7º, parágrafo único, do CDC, conjugado com o art. 14, *caput*, também do CDC, como fundamento para essa solidariedade entre os fornecedores.

Por conseguinte, observou-se a interpretação mais restritiva da jurisprudência das excludentes de responsabilidade, que somente foram acolhidas em 12% dos casos analisados, com preponderância dos casos de culpa exclusiva do consumidor entre esses julgados. Assim, observa-se que a jurisprudência, por meio da solidariedade passiva, em realidade, imputou os riscos criados pela nova forma de consumir e a reparação dos danos às plataformas digitais, visto que os motoristas parceiros, os outros componentes dessa cadeia de fornecimento, dificilmente possuem capacidade econômica para tanto.

Portanto, diante do levantamento bibliográfico e jurisprudencial, constata-se a utilização da solidariedade da cadeia de fornecedores como instrumento para a responsabilização das plataformas digitais de transporte individual. No mais, frente à tendência de aumento no número de demandas judiciais sobre o tema, com o crescimento dessas plataformas no mercado de consumo brasileiro, espera-se que a jurisprudência evolua a tese da solidariedade passiva, com melhor refinamento dos fundamentos utilizados, a fim de garantir maior segurança jurídica.

## REFERÊNCIAS

ASSUNÇÃO SOBRINHO, Marcelo Tadeu de; SANTANA, Héctor Valverde. **Simetrias e assimetrias entre Fato e vício do Produto/serviço: repercussão doutrinária e jurisprudencial**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 109, 2017. Disponível em: [https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170109.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=85cce27236cc6cc69eba70f6201b96e1&eat=DTR\\_2017\\_241&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170109.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=85cce27236cc6cc69eba70f6201b96e1&eat=DTR_2017_241&pg=&psl=&nvgS=false). Acessado em: 1 de maio de 2021.

AQUINO JÚNIOR, Geraldo Frazão. **As vicissitudes do contrato no comércio eletrônico globalizado**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 102, 2015. Disponível em: <https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20150102.4&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=0&eid=7b96841cf7d7e866d3f2c4d9c31ec2f2&eat=%5Bbid%3D%22%5D&pg=&psl=&nvgS=false>. Acessado em: 1 de maio de 2021.

BAGGIO, Andreza Cristina. **A proteção da confiança e a formação de redes contratuais como fundamentos da responsabilidade dos sites de compras coletivas perante o consumidor**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 97, 2015. Disponível em: [https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20150097.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=f187fd5f9b599b92cddb137e719453a0&eat=DTR\\_2015\\_1383&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20150097.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=f187fd5f9b599b92cddb137e719453a0&eat=DTR_2015_1383&pg=&psl=&nvgS=false). Acessado em: 1 de maio de 2021.

BARROSO, Lucas Abreu; ANDRADE, Lúcio Moreira. **A reparação integral ao consumidor pelo fato do produto e do serviço**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 112, 2017. Disponível em: [https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170112.4&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=b36fb7c533f4413674b38ac4d6660fab&eat=DTR\\_2017\\_4345&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170112.4&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=b36fb7c533f4413674b38ac4d6660fab&eat=DTR_2017_4345&pg=&psl=&nvgS=false). Acessado em: 1 de maio de 2021.

BERGSTEIN, Laís. **Conexidade contratual, redes de contratos e contratos coligados**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 109, 2017. Disponível em: [https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170109.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=afd365fb10908e12813ecb13b56bd946&eat=DTR\\_2017\\_229&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170109.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=afd365fb10908e12813ecb13b56bd946&eat=DTR_2017_229&pg=&psl=&nvgS=false). Acessado em: 2 de maio de 2021.

BRASIL. Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990. **Institui o Código de Defesa do Consumidor**. Brasília, DF.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. **Institui o Código Civil**. Brasília, DF.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. **Apelação Cível nº 0035735-70.2019.8.16.0014**. Relator: Juiz Substituto em 2º Grau Ademir Ribeiro Richter. Julgado em: 26/02/2021. Disponível em: <<https://portal.tjpr.jus.br/jurisprudencia/>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. **Recurso Inominado nº 0009737-81.2019.8.16.0182**. Relatora: Juíz Camila Henning Salmoria. Julgado em: 07/08/2020. Disponível em: <<https://portal.tjpr.jus.br/jurisprudencia/>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. **Recurso Inominado nº 0044989-82.2018.8.16.0182**. Relator: Juiz Helder Luis Henrique Taguchi. Julgado em: 23/10/2020. Disponível em: <<https://portal.tjpr.jus.br/jurisprudencia/>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. **Recurso Inominado nº 0043893-95.2019.8.16.0182**. Relator: Juiz Nestario da Silva Queiroz. Julgado em: 13/11/2020. Disponível em: <<https://portal.tjpr.jus.br/jurisprudencia/>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado do Paraná. **Recurso Inominado nº 0046505-06.2019.8.16.0182**. Relator: Juiz Helder Luis Henrique Taguchi. Julgado em: 05/02/2021. Disponível em: <<https://portal.tjpr.jus.br/jurisprudencia/>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina. **Recurso Inominado nº 0302551-86.2017.8.24.0082**. Relator: Juiz Marcelo Pizolati. Julgado em: 09/05/2019. Disponível em: <[http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/#formulario\\_ancora](http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/#formulario_ancora)>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina. **Recurso Inominado nº 0311411-59.2017.8.24.0023**. Relator: Juiz Marcelo Pizolati. Julgado em: 06/06/2019. Disponível em: <[http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/#formulario\\_ancora](http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/#formulario_ancora)>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina. **Recurso Inominado nº 0300238-98.2019.8.24.0045**. Relator: Juiz Marcelo Pons Meirelles. Julgado em: 03/06/2020. Disponível em: <[http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/#formulario\\_ancora](http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/#formulario_ancora)>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de Santa Catarina. **Recurso Inominado nº 0309029-86.2017.8.24.0090**. Relator: Juiz Marcelo Pons Meirelles. Julgado em: 19/08/2020. Disponível em: <[http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/#formulario\\_ancora](http://busca.tjsc.jus.br/jurisprudencia/#formulario_ancora)>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Agravo de Instrumento nº 2145720-66.2020.8.26.0000**. Relator: Des. Carlos Dias Motta. Julgado em: 07/04/2021. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1023935-25.2017.8.26.0562**. Relator: Des. Fernando Sastre Redondo. Julgado em: 17/10/2018. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1004298-61.2018.8.26.0010**. Relator: Des. Paulo Roberto de Santana. Julgado em: 27/05/2019. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1039679-88.2017.8.26.0100**. Relator: Des. Francisco Giaquinto. Julgado em: 17/07/2019. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1004878-78.2019.8.26.0100**. Relator: Des. Marco Fábio Morsello. Julgado em: 24/10/2019. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1023043-82.2018.8.26.0562**. Relator: Des. Gilberto dos Santos. Julgado em: 12/12/2019. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1003697-74.2019.8.26.0348**. Relator: Des. Renato Rangel Desinano. Julgado em: 31/01/2020. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1002500-28.2019.8.26.0011**. Relator: Des. Alberto Gosson. Julgado em: 30/03/2020. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1002695-19.2020.8.26.0224**. Relator: Des. Israel Góes dos Anjos. Julgado em: 24/07/2020. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1006836-48.2019.8.26.0602**. Relator: Des. João Camillo de Almeida Prado Costa. Julgado em: 11/05/2020. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1006568-64.2018.8.26.0590**. Relator: Des. Décio Rodrigues. Julgado em: 28/08/2020. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1004606-78.2018.8.26.0663**. Relatora: Des. Ana de Lourdes Coutinho Silva da Fonseca. Julgado em: 26/08/2020. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1068972-38.2019.8.26.0002**. Relator: Des. José Wagner de Oliveira Melatto Peixoto. Julgado em: 19/10/2020. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1005653-58.2017.8.26.0005**. Relatora: Des. Mônica de Carvalho. Julgado em: 23/11/2020. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1002151-94.2020.8.26.0009**. Relator: Des. Flávio Cunha da Silva. Julgado em: 06/11/2020. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1049081-28.2019.8.26.0100**. Relator: Des. Marcos Gozzo. Julgado em: 25/11/2020. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1019043-05.2019.8.26.0562**. Relator: Des. José Wagner de Oliveira Melatto Peixoto. Julgado em: 15/12/2020. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1078671-84.2018.8.26.0100**. Relator: Des. Vicentini Barroso. Julgado em: 26/01/2021. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1002402-58.2020.8.26.0609**. Relator: Des. Roberto Maia. Julgado em: 22/02/2021. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1004827-39.2020.8.26.0292**. Relator: Des. Maria Lúcia Pizzotti. Julgado em: 16/03/2021. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1010960-94.2020.8.26.0002**. Relator: Des. Mourão Neto. Julgado em: 26/02/2021. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1007308-12.2020.8.26.0506**. Relator: Des. João Camillo de Almeida Prado Costa. Julgado em: 10/02/2021. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1090780-67.2017.8.26.0100**. Relator: Des. Francisco Giaquinto. Julgado em: 12/04/2021. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1005715-84.2020.8.26.0590**. Relator: Des. Sergio Gomes. Julgado em: 13/04/2021. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.



BRASIL. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Apelação Cível nº 1026887-03.2020.8.26.0002**. Relator: . Julgado em: 06/04/2021. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do>>. Acessado em: 22 de abril de 2021.

CARPENA, Heloísa. **Airbnb e a responsabilidade por danos causados aos consumidores na economia compartilhada**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 129, 2020. Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200129.5&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=dcc02a8e3123a56e0dc3f5aecdda9aec&eat=DTR\\_2020\\_7466&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200129.5&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=dcc02a8e3123a56e0dc3f5aecdda9aec&eat=DTR_2020_7466&pg=&psl=&nvgS=false). Acesso em: 2 de maio de 2021.

CASTRO, Diana Loureiro Paiva de; OLIVA, Milena Donato. **As cláusulas de não indenizar nas relações de consumo e nos contratos de adesão em relações civis**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 129, 2020. Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200129.5&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=88a630fba401f666b3e8afbff561cb3a&eat=DTR\\_2020\\_7468&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200129.5&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=88a630fba401f666b3e8afbff561cb3a&eat=DTR_2020_7468&pg=&psl=&nvgS=false). Acesso em: 17 de abril de 2021.

CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de Responsabilidade Civil**. 13. ed. São Paulo: Atlas, 2019.

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

CHINELLATO, Silmara Juny de Abreu; MORATO, Antônio Carlos. **Fornecedor Aparente**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 131, 2020. Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200131.6&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=dfe374a7cd8e2e3187a1d156782e0ea6&eat=DTR\\_2020\\_12725&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200131.6&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=dfe374a7cd8e2e3187a1d156782e0ea6&eat=DTR_2020_12725&pg=&psl=&nvgS=false). Acesso em: 29 de abril de 2021.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: responsabilidade civil**. 14. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2019.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; NETTO, Felipe Peixoto Braga. **Curso de Direito Civil: Responsabilidade Civil**. 4. ed. Salvador: Juspodivm, 2017.

HANICH, Caroline Meller; SOARES, Ardyllis. **Economia compartilhada e proteção do consumidor**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 105, 2016. Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20160105.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=45db0b88fb871a03e6b7bb57390f494f&eat=DTR\\_2016\\_20375&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20160105.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=45db0b88fb871a03e6b7bb57390f494f&eat=DTR_2016_20375&pg=&psl=&nvgS=false). Acesso em: 2 de maio de 2021.

LIMA, Cíntia Rosa Pereira de. **Contratos de adesão eletrônicos (“shrink-wrap” e “click-wrap”) e termos e condições de uso (“browse-wrap”)**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 133, 2021. Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20210133.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=4544103aac8c19911ed3bb1ec1abce2b&eat=DTR\\_2021\\_1875&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20210133.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=4544103aac8c19911ed3bb1ec1abce2b&eat=DTR_2021_1875&pg=&psl=&nvgS=false). Acesso em: 29 de abril de 2021.

LIMA, Alvino. **Da culpa ao risco**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1938.

LIMBERGER, Têmis; MORAES, Carla Andreatta Sobbé. **Comércio Eletrônico: a vulnerabilidade do consumidor pela (des)informação e a responsabilidade civil dos provedores na Internet**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 97, 2015.

Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20150097.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=199a97f122e119391dd6892d9f54e58b&eat=DTR\\_2015\\_1382&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20150097.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=199a97f122e119391dd6892d9f54e58b&eat=DTR_2015_1382&pg=&psl=&nvgS=false). Acessado em: 1 de maio de 2021.

MARQUES, Cláudia Lima. **A nova noção de fornecedor no consumo compartilhado: um estudo sobre as correlações do pluralismo contratual e o acesso ao consumo**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 111, 2017. Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170111.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=4317b5d03df0d769734ba349f032b42d&eat=DTR\\_2017\\_1601&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170111.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=4317b5d03df0d769734ba349f032b42d&eat=DTR_2017_1601&pg=&psl=&nvgS=false). Acessado em: 17 de abril de 2021.

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

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

MIRAGEM, Bruno. **Novo Paradigma Tecnológico, Mercado De Consumo Digital E O Direito Do Consumidor**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 125, 2019.

Disponível em:

<https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20190125.4&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=p&eid=ae27423eb4d57b8202e304d3c86ed245&eat=a-216032321&pg=RR-1.1&psl=&nvgS=false>. Acessado em: 21 de abril de 2021.

MUCELIN, Guilherme. **Peers In.: A Nova Estrutura Da Relação De Consumo Na Economia Do Compartilhamento**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 118, 2018. Disponível em:

<https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20180118.7&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=fa7cbaf86d97838a9c6ff3986e74daea&eat=a-157934827&pg=4&psl=&nvgS=false>. Acesso em: 14 de abril de 2021.

MUCELIN, Guilherme. **Conexão Online e Hiperconfiança: Os players da economia do compartilhamento e o Direito do Consumidor**. 1 ed. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2020.

NUNES, Camila Mendes. **A responsabilidade civil pelo exercício da atividade de risco no Direito Brasileiro e Comparado**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 97, 2015. Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20150097.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=3b5c9d13be0107ba832a9fb30ec43f60&eat=DTR\\_2015\\_1377&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20150097.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=3b5c9d13be0107ba832a9fb30ec43f60&eat=DTR_2015_1377&pg=&psl=&nvgS=false). Acessado em: 17 de abril de 2021.

NUNES, Rizzatto. **Curso de Direito do Consumidor**. 12. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2018. Disponível em: [https://www.amazon.com.br/Curso-direito-consumidor-Rizzatto-Nunes-ebook/dp/B079P51ZWP/ref=sr\\_1\\_17?\\_\\_mk\\_pt\\_BR=%C3%85M%C3%85%C5%BD%C3%95%C3%91&dchild=1&keywords=rizzatto+nunes&qid=1614950322&sr=8-17](https://www.amazon.com.br/Curso-direito-consumidor-Rizzatto-Nunes-ebook/dp/B079P51ZWP/ref=sr_1_17?__mk_pt_BR=%C3%85M%C3%85%C5%BD%C3%95%C3%91&dchild=1&keywords=rizzatto+nunes&qid=1614950322&sr=8-17). Acesso em: 05 mar. 2021.

PEREIRA JÚNIOR, Antônio Jorge; JEREISSATI, Catherine Santa Cruz; BEZERRA, Mário de Quesado Miranda. **Impacto do modelo de negócio do Airbnb no mercado de hospedagem: autonomia privada, internet, economia colaborativa e as novas fronteiras do Direito do Consumidor**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 119, 2018.

Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20180119.5&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=f45b236db90e6423faaf2c1ce6095183&eat=DTR\\_2018\\_20406&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20180119.5&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=f45b236db90e6423faaf2c1ce6095183&eat=DTR_2018_20406&pg=&psl=&nvgS=false). Acessado em: 2 de maio de 2021.

PEREIRA, Caio Mário da Silva; TEPEDINO, Gustavo. **Responsabilidade Civil**. 12. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2018.

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, São Paulo, v. 129, 2020. Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200129.5&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=992db75c1b7e036eaadcc319dfbadb1b&eat=DTR\\_2020\\_7463&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200129.5&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=992db75c1b7e036eaadcc319dfbadb1b&eat=DTR_2020_7463&pg=&psl=&nvgS=false). Acessado em: 17 de abril de 2021.

SCHREIBER, Anderson. **Novos Paradigmas da Responsabilidade Civil: da erosão dos filtros da reparação à diluição dos danos**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

SCHWARTZ, Fábio. **A economia compartilhada e a responsabilidade do fornecedor fiduciário**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 111, 2017. Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170111.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=9cfa605574aafc6d65dd9bc773bd2433&eat=DTR\\_2017\\_1600&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170111.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=9cfa605574aafc6d65dd9bc773bd2433&eat=DTR_2017_1600&pg=&psl=&nvgS=false). Acessado em: 2 de maio de 2021.

SCHWARTZ, Fábio. **O conceito de consumidor equiparado interpretado como forma de proteção ampla e gradual**. Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 109, 2017.

Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170109.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=ef7ac84fd11ec64778d38f471757e1f1&eat=DTR\\_2017\\_235&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170109.2&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=ef7ac84fd11ec64778d38f471757e1f1&eat=DTR_2017_235&pg=&psl=&nvgS=false). Acessado em: 2 de maio de 2021.

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, São Paulo, v. 118, 2018. Disponível em:

<https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20180118.7&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=e&eid=b12af21e6896c61311ff4b5f918af6d3&eat=a-157937086&pg=9&psl=&nvgS=false>. Acessado em: 14 de abril de 2021.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de Direito do Consumidor: Direito Material e Processual.** 5. ed. São Paulo: Método, 2016.

TARTUCE, Flávio. **Direito Civil, Vol. 2: Direito das Obrigações e Responsabilidade Civil.** 12. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2017.

TEPEDINO, Gustavo; TERRA, Aline de Miranda Valverde; GUEDES, Gisela Sampaio da Cruz. **Fundamentos do Direito Civil: responsabilidade civil.** 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2021.

VENOSA, Silvio de Salvo. **Direito Civil: Obrigações e Responsabilidade Civil.** 17. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

VERBICARO; Dennis. PEDROSA, Nicolas Malcher. **O impacto da economia de compartilhamento na sociedade de consumo e seus desafios regulatórios.** Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 115, 2018. Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170113.4&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=0&eid=edf7463e1d19b1f02531e92ef08fc843&eat=a-2-DTR\\_2017\\_6588&pg=&psl=e&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20170113.4&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=0&eid=edf7463e1d19b1f02531e92ef08fc843&eat=a-2-DTR_2017_6588&pg=&psl=e&nvgS=false). Acessado em: 17 de abril 2021.

VERBICARO, Dennis; VIEIRA, Janaína do Nascimento. **A hipervulnerabilidade do turista e a responsabilidade das plataformas digitais: uma análise a partir da perspectiva da economia colaborativa.** Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 127, 2020.

Disponível em:

[https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200127.5&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=f4d400d96cecf3b506815f91b4dfa169&eat=DTR\\_2019\\_42779&pg=&psl=&nvgS=false](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200127.5&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=f4d400d96cecf3b506815f91b4dfa169&eat=DTR_2019_42779&pg=&psl=&nvgS=false). Acesso em: 2 de maio de 2021.

XAVIER, José Tadeu Neves. **A problemática do fortuito interno e externo no âmbito da responsabilidade consumerista.** Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 115, 2018. Disponível em:

<https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20180115.3&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl>

=e&eid=5e944465be809ff4e19b07c6eeb9d3e4&eat=DTR\_2018\_8595&pg=&psl=&nvgS=fal  
se. Acessado em: 17 de abril de 2021.

XAVIER, Yanko Marcius de Alencar; ALVES, Fabrício Germano; SANTOS,. Kleber Soares de Oliveira. **Economia compartilhada: compreendendo os principais aspectos desse modelo disruptivo e os seus reflexos na relação de consumo e no mercado econômico.** Revista de Direito do Consumidor, São Paulo, v. 128, 2020. Disponível em: [https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200128.8&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=87bcc4cccc166a0a38392a22e42ca9d0&eat=DTR\\_2020\\_4000&pg=&psl=&nvgS=fa](https://proview.thomsonreuters.com/title.html?redirect=true&titleKey=rt%2Fperiodical%2F92900151%2Fv20200128.8&titleStage=F&titleAcct=0ab86c0382b04937b8f7796c7cbe9a8e#sl=pi&eid=87bcc4cccc166a0a38392a22e42ca9d0&eat=DTR_2020_4000&pg=&psl=&nvgS=fa)lse. Acessado em: 14 de abril de 2021.

**APÊNDICE A – QUADRO DE DECISÕES DIVIDIDO POR TRIBUNAL  
ANALISADO**

<b>DECISÕES DO TJSC</b>			
DECISÃO 1			
Número do Processo:	0302551-86.2017.8.24.0082	Data do Julgamento:	09/05/2019
Recurso Interposto:	Recurso Inominado		
Ementa:	<p>RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. APLICATIVO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. UBER. LEGITIMIDADE CONFIGURADA. RELAÇÃO DE CONSUMO. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DOS INTEGRANTES DA CADEIA DE FORNECIMENTO. ARTIGOS 2º, 3º, 7º E 14º, DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. O aplicativo de transporte individual de passageiros Uber responde pelos prejuízos causados pela falha na prestação do serviço causado pelo seu motorista. DANOS MATERIAIS. ERRO NO TRAJETO INDICADO NO APLICATIVO UBER. EQUÍVOCO INCONTROVERSO DO MOTORISTA. ROTA DIVERSA DA SOLICITADA. FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DEMONSTRADA QUE CAUSOU A PERDA DE VOO. RESSARCIMENTO DO VALOR DE NOVA PASSAGEM AÉREA E GASTOS COM ALIMENTAÇÃO. DEVER DE INDENIZAR. CULPA DO CONSUMIDOR INOCORRENTE. SOLICITAÇÃO DE TRANSPORTE FEITA COM ANTECEDÊNCIA SUFICIENTE PARA CHEGAR NO AEROPORTO A TEMPO. DANOS MORAIS. TRANSTORNOS CAUSADOS PELO ERRO NO TRAJETO SOLICITADO QUE ULTRAPASSAM O MERO DISSABOR. PERDA DE VOO E ATRASO NA VIAGEM. ABALO ANÍMICO EVIDENCIADO. RESPONSABILIDADE CIVIL DO APLICATIVO UBER. PARÂMETROS PARA FIXAÇÃO DO QUANTUM INDENIZATÓRIO. CRITÉRIOS DA PROPORCIONALIDADE E RAZOABILIDADE ATENDIDOS. FUNÇÃO PEDAGÓGICA E RESSARCITÓRIA. SENTENÇA CONFIRMADA. RECURSO DESPROVIDO. "O 'quantum' da indenização do dano moral há de ser fixado com moderação, em respeito aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, levando em conta não só as condições sociais e econômicas das partes, como também o grau da culpa e a extensão do sofrimento psíquico, de modo que possa significar uma reprimenda ao ofensor, para que se abstenha de praticar fatos idênticos no futuro, mas não ocasione um enriquecimento injustificado para a lesada." (TJSC - Ap. Cív. n. 2009.025881-1, de Barra Velha. Rel. Des. Jaime Ramos).</p>		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade da plataforma digital		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Responsabilidade solidária dos integrantes da cadeia de fornecimento.		
DECISÃO 2			

Número do Processo:	0311411-59.2017.8.24.0023	Data do Julgamento:	06/06/2019
Recurso Interposto:	Recurso Inominado		
Ementa:	<p>RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. APLICATIVO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. UBER. LEGITIMIDADE CONFIGURADA. RELAÇÃO DE CONSUMO. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DOS INTEGRANTES DA CADEIA DE FORNECIMENTO. ARTIGOS 2º, 3º, 7º E 14º, DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. O aplicativo de transporte individual de passageiros Uber responde pelos prejuízos causados pela falha na prestação do serviço causado pelo seu motorista. DANOS MATERIAIS. APARELHO CELULAR ESQUECIDO DENTRO DO VEÍCULO DE MOTORISTA CONVENIADO. FATOS DEVIDAMENTE COMPROVADOS, BEM ASSIM QUE O CONSUMIDOR BUSCOU DIVERSAS VEZES CONTATO PARA RECUPERAÇÃO DO SEU BEM. INÉRCIA DO MOTORISTA E FALTA DE PROVIDÊNCIAS POR PARTE DO APLICATIVO PARA RECUPERAÇÃO DO BEM. REQUISITOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL DEMONSTRADOS. OBRIGAÇÃO DE INDENIZAR. RECURSO DA RÉ DESPROVIDO. DANOS MORAIS. SITUAÇÃO QUE NÃO GEROU ABALO MORAL. MERO DISSABOR DA VIDA COTIDIANA. AUSÊNCIA DE OFENSA À HONRA OU PERSONALIDADE DO CONSUMIDOR. INEXISTÊNCIA DE ABALO ANÍMICO SENTENÇA CONFIRMADA. RECURSO PROVIDO. "O ser humano está sujeito a situações adversas, dia-a-dia depara-se com problemas e dificuldades que, até serem resolvidos, podem gerar desconforto, decepção ou desgosto. Todavia, isso não caracteriza o dano moral, que pressupõe um efetivo prejuízo causado à honra ou à imagem da pessoa." (TJSC, AC n. 0330922-48.2014.8.24.0023, da Capital, rel. Des. Marcus Tulio Sartorato, j. 10/10/2017)" (TJSC, Apelação Cível n. 0300182-66.2014.8.24.0069, de Sombrio, rel. Des. André Luiz Dacol, Sexta Câmara de Direito Civil, j. 24-04-2018).</p>		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade da plataforma digital		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Responsabilidade solidária dos integrantes da cadeia de fornecimento		
DECISÃO 3			
Número do Processo:	0300238-98.2019.8.24.0045	Data do Julgamento:	03/06/2020
Recurso Interposto:	Recurso Inominado		
Ementa:	<p>RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. APLICATIVO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIRO. OFENSAS SOFRIDAS PELO CONSUMIDOR. APLICABILIDADE DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. RESPONSABILIDADE OBJETIVA. RISCO DA ATIVIDADE. LEGITIMIDADE AD CAUSAM DEMONSTRADA. FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO EVIDENCIADA. DANO MORAL DEVIDAMENTE CARACTERIZADO. QUANTUM FIXADO EM ATENDIMENTO AOS CRITÉRIOS DE RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE. MANUTENÇÃO DA SENTENÇA PELOS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO.</p>		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade da plataforma digital		

Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Risco da Atividade		
DECISÃO 4			
Número do Processo:	0309029-86.2017.8.24.0090	Data do Julgamento:	19/08/2020
Recurso Interposto:	Recurso Inominado		
Ementa:	RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. APLICATIVO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS. SENTENÇA DEPROCEDÊNCIA. LEGITIMIDADE DA RÉ. PARTE DA CADEIA DE FORNECEDORES. COMPROVAÇÃO DE CONTRATAÇÃO DO APLICATIVO. ERRO NO TRAJETO. ATRASO QUE RESULTOU NA PERDA DE VIAGEM AÉREA. DESPESAS COM NOVA PASSAGEM E ALIMENTAÇÃO. INEXISTÊNCIA DE DEMONSTRAÇÃO DE EXCLUDENTE DE ILICITUDE. SITUAÇÃO QUE EXTRAPOLA O MERO DISSABOR. SENTENÇA MANTIDA POR SEUS PRÓPRIOS FUNDAMENTOS. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade da plataforma digital		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Responsabilidade solidária dos integrantes da cadeia de fornecimento		

<b>DECISÕES DO TJPR</b>			
DECISÃO 1			
Número do Processo:	0009737-81.2019.8.16.0182	Data do Julgamento:	07/08/2020
Recurso Interposto:	Recurso Inominado		
Ementa:	RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. APLICATIVO DE TRANSPORTE UBER. CELULAR ESQUECIDO DENTRO DO VEÍCULO. TENTATIVAS INFRUTÍFERAS DE RECUPERAR O OBJETO. TESE DE FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO SENTENÇA DE PROCEDÊNCIA. CONDENAÇÃO A REPARAÇÃO MORAL E MATERIAL. RECURSO DA REQUERIDA. APRESENTAÇÃO DE DOIS RECURSOS EM OPORTUNIDADES DISTINTAS. ANÁLISE DA ÚLTIMA PEÇA OBSTADA. PRECLUSÃO CONSUMATIVA. TESE DE ILEGITIMIDADE PASSIVA NÃO ACOLHIDA. INCIDÊNCIA DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. DEVER DE GUARDA E VIGILÂNCIA DO OBJETO QUE RECAI SOBRE ACONSUMIDORA. HIPÓTESE DE CULPA EXCLUSIVA DA VÍTIMA. RESPONSABILIDADE CIVIL AFASTADA. SENTENÇA REFORMADA. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO.		
Excludente de responsabilidade alegado	Culpa Exclusiva da Vítima		
Posição do Tribunal	Acolhimento		



Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Falta de cuidado da consumidora-vítima que afasta a responsabilidade do aplicativo de transporte		
DECISÃO 2			
Número do Processo:	0044989-82.2018.8.16.0182	Data do Julgamento:	23/10/2020
Recurso Interposto:	Recurso Inominado		
Ementa:	RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS. CONTRATAÇÃO DE TRANSPORTE VIA APLICATIVO "UBER". PRELIMINAR DE ILEGITIMIDADE PASSIVA PARA O PROCESSO. NÃO ACOLHIDA. RÉ QUE POSSIBILITA O CONTATO ENTRE MOTORISTA E PASSAGEIRO AUFERINDO LUCRO. APARELHO DE TELEFONE CELULAR ENTREGUE AO MOTORISTA COMO GARANTIA DE PAGAMENTO. BEM NÃO RESTITUÍDO. RECLAMAÇÃO ADMINISTRATIVA NÃO SOLUCIONADA. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DOS FORNECEDORES PELOS DANOS CAUSADOS AO CONSUMIDOR EM RAZÃO DO DESACORDO ENTRE O MOTORISTA E USUÁRIO. DANO MORAL CARACTERIZADO. VALOR DA INDENIZAÇÃO. ADEQUADO ÀS CIRCUNSTÂNCIA DO CASO CONCRETO. RECURSO DESPROVIDO.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade da plataforma digital		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Responsabilidade solidária dos integrantes da cadeia de fornecimento e teoria da aparência.		
DECISÃO 3			
Número do Processo:	0043893-95.2019.8.16.0182	Data do Julgamento:	13/11/2020
Recurso Interposto:	Recurso Inominado		
Ementa:	RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE. 99 POP. RELAÇÃO DE CONSUMO. AUTORA IDOSA QUE SE PERDEU APÓS SER DEIXADA PELO MOTORISTA DO APLICATIVO. INVERSÃO DO ÔNUS DA PROVA QUE NÃO DESINCUMBE O CONSUMIDOR DE COMPROVAR MINIMAMENTE OS FATOS ALEGADOS. RÉ QUE SE DESINCUMBIU DO SEU ÔNUS AO PROVAR QUE ENCERROU A CORRIDA EM LOCAL PRÓXIMO AO DESTINO SOLICITADO (250 METROS DE DISTÂNCIA). AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE APÓS O TÉRMINO DA CORRIDA. QUEBRA DO NEXO DE CAUSALIDADE. DANO QUE NÃO PODE SER IMPUTADO A PRESTADORA. SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA DO PEDIDO INICIAL MANTIDA.		
Excludente de responsabilidade alegado	Culpa Exclusiva da Vítima		
Posição do Tribunal	Acolhimento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Concorrência de culpas e falta de fatos constitutivos da autora consumidora		

## DECISÃO 4

Número do Processo:	0046505-06.2019.8.16.0182	Data do Julgamento:	05/02/2021
Recurso Interposto:	Recurso Inominado		
Ementa:	RECURSO INOMINADO. AÇÃO DE INDENIZAÇÃO. DANOS MORAIS E MATERIAIS. EMPRESA DE APLICATIVO DE TRANSPORTE. 99 TECNOLOGIA. INTERMEDIÇÃO NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO. INCIDÊNCIA DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. EXTRAVIO DE APARELHO CELULAR DEIXADO NO VEÍCULO DO MOTORISTA PARCEIRO. CONDUTA ILÍCITA EVIDENCIADA. FALHA NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. DANO MATERIAL COMPROVADO. DANO MORAL QUE NÃO DECORRE DO PRÓPRIO FATO. DESCASO E AUSÊNCIA DE JUSTIFICATIVA QUE CARACTERIZAM A INFRAÇÃO AO DIREITO DE PERSONALIDADE. VALOR DA INDENIZAÇÃO QUE ESTÁ ADEQUADO ÀS CIRCUNSTÂNCIAS DO CASO CONCRETO. RECURSO DESPROVIDO.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva da plataforma digital		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Intervenção da plataforma digital ré na gestão do serviço e seleção dos motoristas que caracteriza a relação como de consumo e art. 34 do CDC que impõe a solidariedade entre plataforma e motorista		
DECISÃO 5			
Número do Processo:	0035735-70.2019.8.16.0014	Data do Julgamento:	26/02/2021
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	APELAÇÃO CÍVEL – AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS CUMULADA COM OBRIGAÇÃO DE FAZER – SENTENÇA DE PARCIAL PROCEDÊNCIA – ILEGITIMIDADE PASSIVA – AFERIÇÃO IN STATUS ASSERTIONIS – PERTINÊNCIA SUBJETIVA DEMONSTRADA – MÉRITO – RESPONSABILIDADE POR VIOLAÇÃO À PRIVACIDADE E À INTIMIDADE DAS AUTORAS – MOTORISTA DE APLICATIVO DE TRANSPORTE QUE, ENQUANTO AS PASSAGEIRAS DORMIAM, TERIA TIRADO FOTOS ÍNTIMAS DURANTE A VIAGEM, COMPARTILHANDO-AS POSTERIORMENTE – FATOS QUE GERARAM PUBLICIDADE NACIONAL – RESPONSABILIDADE DA EMPRESA QUE GERENCIA O TRANSPORTE – INCIDÊNCIA DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR – CADASTRO DE PROFISSIONAIS PARA O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE – CONTROLE DE SEUS MOTORISTAS – ZELO PELA SEGURANÇA DOS PASSAGEIROS DURANTE O TRAJETO – RISCO DA ATIVIDADE EXERCIDA – RESPONSABILIDADE OBJETIVA DEMONSTRADA – DANO MORAL – VALOR INDENIZATÓRIO CONDIZENTE COM AS ESPECIFICIDADES DO CASO – SENTENÇA MANTIDA – HONORÁRIOS RECURSAIS. RECURSO DE APELAÇÃO CÍVEL CONHECIDO E NÃO PROVIDO.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade Passiva e Fato Exclusivo de Terceiro		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Intervenção da plataforma digital ré na gestão do serviço e seleção dos motoristas que inserem eventuais danos no risco da sua atividade		

<b>DECISÕES TJSP</b>			
DECISÃO 1			
Número do Processo:	1023935-25.2017.8.26.0562	Data do Julgamento:	17/10/2018
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	TRANSPORTE. Uber. Ação de indenização por danos morais e materiais. LEGITIMIDADE PASSIVA. Transporte particular de passageiros. Empresa que inseriu o aplicativo no mercado que integra a cadeia de fornecimento do serviço prestado pelo motorista, mediante remuneração. Relação de consumo caracterizada. Integrantes da cadeia de fornecimento que respondem solidariamente por prejuízos causados ao consumidor. Inteligência dos artigos 2º, 3º, 7º e 14, todos, do Código de Defesa do Consumidor. Pertinência subjetiva passiva. Ilegitimidade afastada. SENTENÇA ANULADA. RECURSO PROVIDO.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital que responde solidariamente por integrar a cadeia de fornecimento. Inegável conexidade do transporte individual contratado pelo consumidor com a contratação do motorista pela plataforma digital.		
DECISÃO 2			
Número do Processo:	1004298-61.2018.8.26.0010	Data do Julgamento:	27/05/2019
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	ILEGITIMIDADE “AD CAUSAM” POLO PASSIVO - EMPRESA PROVEDORA DE APLICATIVO DE TRANSPORTE (“99 TAXI”) RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DA RÉ E DO TAXISTA/MOTORISTA PELA FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO, POIS AMBOS INTEGRAM A CADEIA DE FORNECIMENTO, AUFERINDO VANTAGEM ECONÔMICA PRELIMINAR AFASTADA. RESPONSABILIDADE CIVIL DÉBITO DE VALOR A MAIOR PARA PAGAMENTO DA CORRIDA EFETUADO PELO TAXISTA/MOTORISTA DO APLICATIVO FATO INCONTROVERSO DEVER DE INDENIZAR OS DANOS MATERIAIS APONTADOS NA INICIAL DANO MORAL NÃO CONFIGURAÇÃO MERO ABORRECIMENTO INEXISTÊNCIA DE QUALQUER ABALO AO NOME OU À HONRA DA AUTORA, NÃO SE VERIFICANDO DESPERDÍCIO DE TEMPO INTOLERÁVEL PARA A SOLUÇÃO DO IMPASSE. SUCUMBÊNCIA PARCIAL HONORÁRIOS DE ADVOGADO COMPENSAÇÃO INADMISSÍVEL ART. 88, § 14, DO NCPC VALOR - FIXAÇÃO POR EQUIDADE EM R\$1.500,00 REDUÇÃO DESCABIDA, SOB PENA DE AVILTAMENTO DA PROFISSÃO. RECURSOS IMPROVIDOS, COM OBERVAÇÃO.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva, fato exclusivo de terceiro e culpa exclusiva da vítima		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital que responde solidariamente por integrar a cadeia de fornecimento, auferindo vantagem econômica.		

DECISÃO 3			
Número do Processo:	1039679-88.2017.8.26.0100	Data do Julgamento:	17/07/2019
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	<p>Ação indenizatória por danos materiais e morais Falha na prestação de transporte terrestre de passageiro (Barueri/São Paulo), solicitado através do aplicativo “99 Taxis”. Ilegitimidade passiva – Inocorrência Aplicação do CDC Cadeia de fornecedores caracterizada Legitimidade passiva do réu, empresa responsável pela intermediação digital de consumidores com motoristas de taxis, para responder por danos causados à requerente Inteligência dos artigos 7º, p. único, e 14, do CDC Precedentes do STJ e desta Corte Preliminar rejeitada. Indenização por danos materiais e morais Aplicação do CDC ao caso Responsabilidade objetiva do réu Teoria do risco do empreendimento Má prestação dos serviços evidenciada Solicitação de corrida de táxi por meio do aplicativo “99 Taxis” Motorista após percorrer 8 km, alegando teria que resolver problema pessoal, pediu à autora descesse do veículo, deixando-a desamparada na Rodovia Castello Branco, até que conseguisse outro meio de transporte para seguir viagem até o destino final Danos materiais comprovados Ressarcimento das despesas extraordinárias gastas pela autora para chegar em São Paulo Danos morais evidenciados, que se comprovam com o próprio fato ilícito da violação Damnum in re ipsa Recurso do réu negado. Danos morais Valor da indenização Majoração Admissibilidade Verba indenizatória a comportar majoração, em consonância com as peculiaridades do caso concreto e os princípios da razoabilidade e ponderação, em valor menor ao postulado Recurso da autora provido em parte. Recurso do réu negado, provido em parte o da autora.</p>		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade Passiva		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Responsabilidade solidária dos integrantes da cadeia de fornecimento.		
DECISÃO 4			
Número do Processo:	1004878-78.2019.8.26.0100	Data do Julgamento:	24/10/2019
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	<p>ACÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS E MATERIAIS Prestação de serviços de transporte por aplicativo (Uber) Sentença de parcial procedência Recurso de ambas as partes Preliminar de ilegitimidade passiva afastada Aplicabilidade do microsistema de defesa do consumidor Empresa exerce atividade de aproximação e intermediação entre consumidores e motoristas, por meio de aplicativo, com o escopo de fornecer transporte privado, atuando na cadeia de fornecimento de serviços e comprometendo-se à sua fiel execução Autor agredido fisicamente pelo motorista do aplicativo, tendo sido abandonado na rodovia e seus pertences (telefone celular e dinheiro) subtraídos Execução incompleta do serviço de transporte e má prestação dos serviços prestados pela ré Impugnação fática insuficiente com o fito de se afastar a pretensão do autor – Dano moral caracterizado Ato lesivo à integridade física e moral que não se restringe ao mero dissabor, aborrecimento ou sensibilidade exacerbada Pretensão recursal de majoração da indenização por danos morais de R\$8.000,00 para R\$ 120.000,00 Montante de R\$ 8.000,00 revela-se adequado, não se vislumbrando elementos aptos a justificar a majoração da indenização pretendida Dano material caracterizado, porém restrito ao valor monetário subtraído, tendo em vista a ausência de provas</p>		

	acerca do reflexo econômico dos demais danos materiais alegados Sentença mantida integralmente Recursos não providos Sucumbência recíproca Rateio de despesas e custas processuais, com majoração da verba honorária devida por cada uma das partes, observado o benefício da gratuidade processual em favor do autor.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade Passiva		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Responsabilidade solidária dos integrantes da cadeia de fornecimento.		
<b>DECISÃO 5</b>			
Número do Processo:	1023043-82.2018.8.26.0562	Data do Julgamento:	12/12/2019
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. Transporte por aplicativo (Uber). Ação de indenização por danos materiais e morais. 1. Legitimidade ativa. Reconhecimento, tendo em vista que possível uma pessoa chamar um motorista da Uber pelo aplicativo do seu celular e outra pessoa ser transportada, inexistindo qualquer controle no que concerne à identidade de quem solicita o serviço e de quem efetivamente é transportado. 2. Legitimidade passiva. Reconhecimento, pois a empresa exerce a atividade de intermediação do serviço de transporte, aproximando os motoristas cadastrados em sua plataforma e os passageiros que baixaram o aplicativo. 3. Perda do celular do passageiro no banco traseiro do veículo cadastrado no aplicativo gerenciado pela ré. Comunicação do fato, sem qualquer retorno da Uber. Responsabilidade objetiva pela falha na prestação dos serviços. Exegese do artigo 14, CDC. Recurso não provido, com majoração da verba honorária.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva e Fato Exclusivo de Terceiro		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Atuação ostensiva da plataforma digital na intermediação entre motoristas e passageiros, inclusive com a garantia de que o transporte será realizado com segurança. Plataforma digital que integra a cadeira de consumo e deve ser solidariamente responsabilizada.		
<b>DECISÃO 6</b>			
Número do Processo:	1003697-74.2019.8.26.0348	Data do Julgamento:	31/01/2020
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS Transporte de passageiros por aplicativo (Uber) Acidente ocorrido durante a corrida - Sentença que extinguiu o processo, sem resolução do mérito, por ilegitimidade passiva Insurgência do autor Cabimento Empresa de tecnologia responsável pela intermediação de passageiros e motoristas que integra a cadeia de fornecimento do serviço de transporte Nexo funcional entre a intermediação realizada e o contrato de transporte, executado por motorista cadastrado no aplicativo, de forma que a sorte de um dos negócios jurídicos reflita no outro Responsabilidade objetiva e solidária da ré Precedentes do E. TJSP - Hipótese em que o passageiro do veículo sofreu lesões graves		

	decorrentes da colisão do automóvel com um muro Existência de nex causal Ausência de excludentes de responsabilidade - Necessidade de restituição dos valores gastos pelo autor com a compra de remédios Danos morais configurados Consequências do evento danoso e abalo psicológico sofrido pelo passageiro que extrapolam meros dissabores ordinários Indenização fixada em R\$ 20.000,00 Valor razoável e adequado aos fins colimados. RECURSO PROVIDO.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital promove intermediação e contribui para a inserção do serviço no mercado, de modo a integrar a cadeia de fornecedores. Riscos inerentes à atividade prestada pela plataforma digital.		
DECISÃO 7			
Número do Processo:	1002500-28.2019.8.26.0011	Data do Julgamento:	30/03/2020
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	<p> AÇÃO DE COMPENSAÇÃO POR DANOS MORAIS. FAMÍLIA QUE SE UTILIZOU DO APLICATIVO UBER PARA TRANSPORTE DO AEROPORTO DE GUARULHOS PARA SUA RESIDÊNCIA, EM SÃO PAULO. QUE DIANTE DE INTERCORRÊNCIAS DURANTE O TRAJETO, RELACIONADAS COM O VEÍCULO E PREÇO COBRADO, EFETUARAM RECLAMAÇÃO NO SITE DO APLICATIVO, MAS QUE FORAM SURPREENDIDOS PELA PRESENÇA DA MOTORISTA NA PORTARIA DO EDIFÍCIO QUE EM TOM EMOCIONAL EXIGIA A RETIRADA DAS AVALIAÇÕES REALIZADAS E QUE NÃO TENDO SIDO RECEBIDA PESSOALMENTE, PELOS APELANTES, RETORNOU, POUCOS MINUTOS DEPOIS, ACOMPANHADA DE UM POLICIAL MILITAR. AINDA QUE NÃO SE ADENTRE NA CONFIGURAÇÃO JURÍDICA DA NATUREZA DA INTERMEDIÇÃO PATROCINADA PELO APLICATIVO, NÃO RESTA DÚVIDA QUE A PLATAFORMA DIGITAL REALIZA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E UM DELES CONCERNE À AVALIAÇÃO DO TRANSPORTE PRESTADO POR SEUS MOTORISTASPARCEIROS, MEDIANTE INCENTIVO AOS USUÁRIOSCONSUMIDORES PARA QUE FAÇAM A PONTUAÇÃO DE VÁRIOS ITENS RELACIONADOS COM O TRANSPORTE. É CEDIÇO QUE MEDIANTE TAIS AVALIAÇÕES O APLICATIVO PRESTIGIA OU DESCREDENCIA SEUS MOTORISTAS-PARCEIROS, TRATANDO-SE DE UM ELEMENTO FUNDAMENTAL PARA A CONTINUIDADE E APRIMORAMENTO DE SEUS SERVIÇOS, COM INCREMENTO MERCADOLÓGICO DA ATIVIDADE EMPRESARIAL EXERCIDA. ENTENDIMENTO DE QUE HOVE INFRAÇÃO A UM DOS DEVERES LATERAIS DE CONDUTA, VERTENTE DA CLÁUSULA GERAL DA BOA-FÉ OBJETIVA, QUAL SEJA, O RESGUARDO DA IDENTIDADE DOS USUÁRIOS QUE AO REALIZAREM A AVALIAÇÃO FORAM IMEDIATAMENTE SURPREENDIDOS COM A REAÇÃO INVASIVA E CONSTRANGEDORA POR PARTE DA MOTORISTA. PROVIMENTO PARCIAL DO RECURSO. </p>		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva		
Posição do Tribunal	Afastamento		

Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Infração a deveres laterais de conduta (resguardo da identidade dos usuários em avaliações). Plataforma digital que incentiva a avaliação de seus motoristas, inclusive como forma de aprimoramento de seus serviços, devendo garantir o resguardo dos usuários.		
DECISÃO 8			
Número do Processo:	1002695-19.2020.8.26.0224	Data do Julgamento:	24/07/2020
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS TRANSPORTE POR APLICATIVO UBER AGRESSÃO PRATICADA PELO MOTORISTA CONTRA O USUÁRIO Sentença de procedência. Pretensão da ré de reforma. ADMISSIBILIDADE EM PARTE: Falha na prestação do serviço de transporte configurada. Responsabilidade objetiva do transportador, que não é elidida por culpa de terceiro. Danos morais configurados e que devem ser reparados, contudo, cabível a redução do valor da indenização de R\$10.000,00 para R\$5.000,00, em atenção aos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. Incidência dos juros de mora desde a citação em razão da relação contratual. Tratando-se de sentença condenatória, os honorários devem ter por base de cálculo o valor da condenação, de acordo com o art. 85, §2º do CPC e não o valor da causa, como constou da r. sentença. Legitimidade passiva da apelante configurada, por compor a cadeia de consumo do serviço. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade Passiva e Fato Exclusivo de Terceiro		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Aplicação dos dispositivos relativos ao transportador, em que não há elisão da responsabilidade pelo fato de terceiro. Entendimento de que a plataforma exerce a atividade de aproximação e intermediação de serviços de transporte e tem o dever de providenciar sua fiel execução.		
DECISÃO 9			
Número do Processo:	1006836-48.2019.8.26.0602	Data do Julgamento:	11/05/2020
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. Transporte de passageiro por meio de aplicativo - Uber. Ação declaratória e indenizatória. Cobrança indevida e reiterada de valores. Hipótese em que a sentença julgou parcialmente procedente o pedido inicial para declarar inexigível o débito, mas afastou a postulação indenizatória. Situação que extrapolou o mero aborrecimento do cotidiano. Adoção, no caso, da teoria do desvio produtivo do consumidor, tendo em vista que a autora foi privada de tempo relevante para dedicar-se ao exercício de atividades que melhor lhe aprouvessem, submetendo-se, em função do episódio em cotejo, a intermináveis percalços na tentativa de solucionar os problemas oriundos da má prestação do serviço. Danos morais indenizáveis configurados. Indenização fixada em R\$ 5.000,00. Sentença, em parte, reformada. Pedido inicial julgado procedente. Recurso provido.		
Excludente de responsabilidade alegado	Inexistência de defeito		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Patente o defeito na prestação do serviço, ao passo que a plataforma digital realizou cobranças da consumidora e a impediu de utilizar o serviço indevidamente enquanto não quitasse a suposta pendência (art. 14, CDC)		

DECISÃO 10			
Número do Processo:	1006568-64.2018.8.26.0590	Data do Julgamento:	28/08/2020
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. Ação procedente. Contrato de transporte. Furto de bem de passageira. Responsabilização da empresa de transporte individual por aplicativo. Danos materiais e morais reconhecidos. Sentença mantida. Recurso não provido.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva e Fato Exclusivo de Terceiro		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Motorista inscrito nos quadros da plataforma digital, o que atrai sua responsabilidade e legitimidade passiva quanto ao evento danoso.		
DECISÃO 11			
Número do Processo:	1004606-78.2018.8.26.0663	Data do Julgamento:	26/08/2020
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	APELAÇÃO - DANO MORAL APLICATIVO DE TRANSPORTE RECUSA DE ATENDIMENTO DE PASSAGEIRO ACOMPANHADO DE CÃO DE ASSISTÊNCIA EMOCIONAL ESTATUTO DA PESSOA PORTADORA DE DEFICIÊNCIA RESTRIÇÃO INDEVIDA DE DIREITO FUNDAMENTAL - Pretensão do autor de que seja reformada a respeitável sentença que julgou improcedente pedido de indenização por dano moral Cabimento Hipótese em que o Código de Defesa do Consumidor, em seu artigo 7º, parágrafo único, preconiza a solidariedade entre os participantes da cadeia de fornecimento do produto e do serviço, a fim de que se garanta a reparação do dano experimentado pelo consumidor, parte hipossuficiente na relação Legitimidade passiva evidenciada Negativa de prestação do serviço que representa restrição indevida de direito fundamental de pessoa portadora de deficiência e, conseqüentemente, defeito na prestação do serviço Responsabilidade objetiva da ré Dano moral configurado Indenização arbitrada em R\$8.000,00 - RECURSO PROVIDO.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva e Fato Exclusivo de Terceiro		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital promove intermediação e contribui para a inserção do serviço no mercado, de modo a integrar a cadeia de fornecedores, que é responsabilizada solidariamente pelo CDC.		
DECISÃO 12			
Número do Processo:	1068972-38.2019.8.26.0002	Data do Julgamento:	19/10/2020
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR APLICATIVO (99Táxis) Ação de indenização de danos materiais e morais Cobrança a maior mediante uso de máquina de cartão com visor ilegível Sentença de improcedência com relação a um dos coautores, e de parcial procedência com relação a outro Preliminar de ilegitimidade passiva Rejeição Relação de consumo Incidência e aplicação do CDC, artigos 2º, 3º, 7º e 14 Serviço prestado pela ré, consistente na		



	aproximação e intermediação entre passageiros e motoristas, por meio de sua plataforma digital, obtendo vantagem econômica Responsabilidade da ré para responder por danos causados por motorista cadastrado quando de serviço prestado - Dano material e moral Ocorrências Indenizações devidas - Sentença mantida Recurso desprovido.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva e Fato Exclusivo de Terceiro		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital promove intermediação e contribui para a inserção do serviço no mercado, de modo a integrar a cadeia de fornecedores, que é responsabilizada solidariamente pelo CDC.		
DECISÃO 13			
Número do Processo:	1005653-58.2017.8.26.0005	Data do Julgamento:	23/11/2020
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	RESPONSABILIDADE CIVIL Transporte urbano por aplicativo Alegação de que a passageira teria dado nota baixa à motorista - Ofensas perpetradas pela motorista contra a passageira após o fim da viagem - Ato ilícito ocorrido em local público Dever de urbanidade não observado Legitimidade de parte passiva da ré Uber do Brasil caracterizado -Responsabilidade da ofensora Responsabilidade também da prestadora de serviço, que tem natureza objetiva e solidária - Responsabilidade pós-contratual Desavença motivada por fatos ocorridos durante a viagem Princípio da boa-fé objetiva Artigo 422 do CC Dano moral configurado Estimativa razoável e proporcional - Recursos não providos.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva e Fato Exclusivo de Terceiro		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital que cria confiança nos consumidores e deve manter um sistema de seleção de seus parceiros para afastar prestadores. Obrigações do fornecedor que englobam o momento pós-contratual.		
DECISÃO 14			
Número do Processo:	1002151-94.2020.8.26.0009	Data do Julgamento:	06/11/2020
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	APELAÇÃO Ação indenizatória de dano material e moral. Uso de aplicativo de transporte pela plataforma da ré. Ausência de devolução pelo motorista dos pertences deixados no veículo. O contrato de transporte é de resultado, com dever de transportar a pessoa até seu destino no estado em que ingressou bem como seus pertences. Obrigação de garantia e resultado. Relação de consumo. Aplicação do Código de Defesa do Consumidor. Responsabilidade objetiva na cadeia de fornecedores perante o consumidor. Dano material e moral indenizável. Quantum razoável (R\$ 7.500,00). Decisão de procedência parcial. Sentença confirmada, por seus próprios fundamentos, nos termos do art. 252 do RITJSP. Recurso desprovido.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva - Fato exclusivo de terceiro – Culpa exclusiva da vítima		

Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Aplicação da teoria da aparência. Legislação consumerista prevê a responsabilização solidária de toda a cadeia de fornecimento do serviço.		
DECISÃO 15			
Número do Processo:	1049081-28.2019.8.26.0100	Data do Julgamento:	25/11/2020
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	RESPONSABILIDADE CIVIL. Contrato de serviços de transporte através de aplicativo. Motorista que ofendeu verbal e fisicamente os autores, além de ter esfaqueado o primeiro autor, respondendo por tentativa de homicídio. Caracterizada relação de consumo. Empresa ré ("99 Tecnologia") que presta serviços diretamente ao usuário/consumidor. LEGITIMIDADE PASSIVA. Empresa que atua na cadeia de fornecimento dos serviços. Não se trata de mera intermediadora, sendo diretamente remunerada pelo consumidor diante do trabalho de seus motoristas credenciados. Precedentes deste E. Tribunal. MÉRITO. Contrato de transporte que é obrigação de resultado, competindo ao transportador o dever de conduzir o passageiro ao local de destino, no modo, termo e condições contratados. Dever de indenizar evidenciado. DANOS MORAIS E ESTÉTICOS. Ocorrência. Fixação do valor da indenização que deve cumprir o critério punitivo-pedagógico e o compensatório. Redução do valor arbitrado em primeiro grau. Recurso provido em parte, para reduzir o valor dos danos morais e estéticos, afastadas as preliminares.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital promove intermediação e contribui para a inserção do serviço no mercado, de modo a integrar a cadeia de fornecedores. Responsabilidade em relação aos passageiros fundada no próprio risco da atividade.		
DECISÃO 16			
Número do Processo:	1019043-05.2019.8.26.0562	Data do Julgamento:	15/12/2020
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	TRANSPORTE DE PESSOAS Ação indenizatória Sentença de procedência Motorista da Uber que mandou que as autoras descessem do carro em rua escura e desferiu soco na orelha esquerda da coautora em frente à sua filha, a coautora que tinha 3 anos de idade Preliminar de ilegitimidade passiva, rejeitada Responsabilidade e obrigação do aplicativo de transporte perante o consumidor por atos-fatos de motoristas (CDC, art. 7º, parágrafo único, e 14) Precedentes Ato ilícito comprovado - Ausência de excludentes Danos morais Ocorrência Indenização devida Quantum mantido Juros de mora contados da citação (CC, artigo 405), diante da natureza contratual do evento danoso, ocorrido no âmbito do contrato de transporte Sentença mantida Recurso desprovido, e majorados os honorários advocatícios (NCPC, art. 85, §11).		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade Passiva		
Posição do Tribunal	Afastamento		

Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Responsabilidade solidária dos integrantes da cadeia de fornecimento.		
DECISÃO 17			
Número do Processo:	1078671-84.2018.8.26.0100	Data do Julgamento:	26/01/2021
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS Transporte de pessoas por intermédio de aplicativo Colisão do veículo no trajeto contratado Prestação de serviço que não se limita à viabilização de contato entre motoristas parceiros e pessoas interessadas, mas depende do efetivo transporte de pessoas Responsabilidade da transportadora Cláusula de incolumidade ínsita ao contrato (art. 734, caput, do Código Civil) Ausência de qualquer excludente de responsabilidade Autora que ficou internada por sete dias e teve de usar colar cervical por seis meses Dano moral evidente, com valor fixado em R\$ 20.000,00 Sentença reformada para julgar parcialmente procedente a ação Sucumbência a cargo da ré Recurso parcialmente provido.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital promove intermediação e contribui para a inserção do serviço no mercado, de modo que presta serviço de transporte por meio dos motoristas cadastrados em sua plataforma. Incidência da cláusula de incolumidade do CC (art. 734, CC). Inocorrência de fortuito externo.		
DECISÃO 18			
Número do Processo:	1002402-58.2020.8.26.0609	Data do Julgamento:	22/02/2021
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	APELAÇÃO. Ação de indenização por danos materiais e morais. Transporte de passageiros por aplicativo (99 Táxis). Cobrança a maior mediante uso de máquina de cartão. Sentença de parcial procedência, condenando à requerida a ressarcir a requerente e fixando uma indenização pelos danos morais no montante de R\$ 3.000,00. Apelo da demandada pleiteando a reforma da decisão. Sem razão. Preliminar. Ilegitimidade passiva. Inocorrência. Relação de consumo. Mérito. Serviço prestado pela requerida, consistente na intermediação entre passageiros e motoristas, por meio de sua plataforma digital, obtendo vantagem econômica. Responsabilidade da ré para responder por danos causados por motorista cadastrado quando de serviço prestado. Danos materiais caracterizados. Ressarcimento da quantia paga a maior que comporta devolução. Danos morais configurados. Quantia adequada ao caso concreto. Manutenção do julgado. Honorários recursais fixados Recurso desprovido.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade Passiva		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Responsabilidade solidária dos integrantes da cadeia de fornecimento.		
DECISÃO 19			

Número do Processo:	1004827-39.2020.8.26.0292	Data do Julgamento:	16/03/2021
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	<p>APELAÇÃO DANO PATRIMONIAL CONDUTA PRATICADA POR MOTORISTA DE APLICATIVO (UBER) LEGITIMIDADE PASSIVA DA EMPRESA DE APLICATIVO DEMANDANTE VÍTIMA DA MÁ PRESTAÇÃO DE SERVIÇO CARACTERIZAÇÃO DO EVENTO DANOSO TERMO INICIAL DOS JUROS DE MORA HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS SUCUMBENCIAIS - Tendo em vista que a ré realiza a intermediação de serviço de transporte, se tornando, portanto, parte da cadeia de consumo, legítima para figurar no polo passivo da demanda, vez que responsável solidariamente pela prestação de serviço, independentemente do fato de o autor não ter solicitado a prestação do serviço, sendo ele considerado consumidor por equiparação, na medida em que se tornou vítima do evento danoso decorrente da má prestação de serviço. - Independentemente de ter sido comunicado por qualquer preposto do condomínio, ou pela pessoa que solicitara os serviços, o fato é que o condutor do veículo vinculado aos serviços da ré, ao verificar que o portão estava em processo de fechamento, deveria ter obstado a marcha do automotor de modo a evitar a colisão, medida esta que, por óbvio, independia de qualquer aviso de terceiro, mas apenas de bom senso, principalmente quando era desconhecida a forma como se dava a abertura e fechamento dos portões, ou seja, se havia a possibilidade de obstar o procedimento já iniciado. - Por se tratar de indenização por danos materiais o termo inicial dos juros de mora é a data do evento danoso, sendo certo que a regra contida no art. 405 do CC, somente ganharia relevância em caso de obrigação ilíquida. - Sendo certo que os honorários advocatícios devem ser fixados levando em consideração não só os critérios balizadores contidos no § 2º, do art. 85 do CPC, mas também, o princípio da razoabilidade, de modo a evitar a degradação da atividade advocatícia, majoram-se os honorários advocatícios.</p>		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva da plataforma e Fato Exclusivo de Terceiro		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital integra a cadeia de fornecedores do serviço e responde solidariamente pelos danos decorrentes de atos do motorista		
DECISÃO 20			
Número do Processo:	1010960-94.2020.8.26.0002	Data do Julgamento:	26/02/2021
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	<p>Civil e processual. Transporte de pessoas. Ação indenizatória. Sentença de improcedência. Pretensão à reforma manifestada pela autora. Danos morais não caracterizados. Situação vivenciada pelo consumidor que não extrapolou os limites do mero aborrecimento. RECURSO DESPROVIDO.</p>		
Excludente de responsabilidade alegado	Inexistência de defeito		
Posição do Tribunal	Acolhimento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Atraso de cerca de 30 (trinta) minutos que não implica em situação extraordinária		
DECISÃO 21			
Número do Processo:	1007308-12.2020.8.26.0506		10/02/2021

Recurso Interposto:	Apelação Cível	Data do Julgamento:	
Ementa:	<p>RESPONSABILIDADE CIVIL. Ação de indenização por danos morais. Transporte de passageiros. Plataforma digital Uber. Ofensas homofóbicas dirigidas ao autor pelo motorista, em local público e na presença de colegas de trabalho do ofendido. 1. Legitimidade ad causam. Consideração de que a Uber do Brasil Tecnologia Ltda é empresa que atua na intermediação entre passageiros e motoristas cadastrados em sua plataforma digital, por meio da qual o cliente efetua a contratação do serviço de transporte. Integração à cadeia de fornecedores do serviço em cotejo. Legitimidade passiva reconhecida. Preliminar rejeitada. 2. Responsabilidade civil. Hipótese em que os fatos narrados pelo autor na petição inicial resultaram incontrovertidos, porquanto reconhecidos pelo corréu Donizete (motorista). Situação vivenciada pelo autor que provocou sofrimento psíquico, vulnerando o patrimônio moral do lesado. Circunstância, ademais, de que constitui dever do prestador de serviço tratar o consumidor com urbanidade. Dano moral configurado. 4. Quantum indenizatório. Indenização fixada em R\$ 10.000,00. Adequação. Pleitos de majoração e redução afastados. 4. Juros de mora. Incidência a partir da citação. Cabimento. Responsabilidade contratual. 5. Pedido inicial julgado procedente. Possibilidade de ratificação dos fundamentos da r. sentença quando, suficientemente motivada, reputar a Turma Julgadora ser o caso de mantê-la. Aplicação do disposto do artigo 252, do Regimento Interno do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Sentença mantida. Recursos improvidos.</p>		
Excludente de responsabilidade alegado	Fato Exclusivo de Terceiro		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital integra a cadeia de fornecedores do serviço e responde solidariamente pelos danos decorrentes de atos do motorista (arts. 14 e 25, §1º, ambos do CDC)		
DECISÃO 22			
Número do Processo:	1090780-67.2017.8.26.0100	Data do Julgamento:	12/04/2021
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	<p>Indenizatória por danos materiais e morais Extravio de aparelho celular da autora após transporte contratado por meio da plataforma Uber Ilegitimidade passiva - Inocorrência Aplicação do CDC Cadeia de fornecedores caracterizada Legitimidade passiva do réu, empresa responsável pela intermediação digital de consumidores com motoristas autônomos, para responder por danos causados à requerente Inteligência dos artigos 7º, p. único, e 14, do CDC Precedentes do STJ e desta Corte Preliminar rejeitada. Indenizatória por danos materiais e morais Intermediação de contrato de transporte privado por plataforma gerenciada pela ré Esquecimento do celular no interior do veículo, constatado pela passageira após a conclusão do transporte contratado Culpa pelo extravio do celular que não pode ser imputada à ré, mas à própria passageira, que se encontrava sob guarda e depósito de seus objetos pessoais - Ausência de prova de apropriação ilícita do motorista vinculado à plataforma da requerida Eventual extravio do celular dentro do veículo não se insere nos riscos do próprio deslocamento e constitui evento totalmente alheio ao contrato de transporte em si Fortuito externo - Incidência da excludente de responsabilidade civil prevista no art. 14, § 3º, I e II do CDC Recurso provido.</p>		
Excludente de responsabilidade alegado	Culpa Exclusiva da Vítima		

Posição do Tribunal	Acolhimento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Descuido da autora ao esquecer seu aparelho celular no veículo. Fato que não possui relação com a atividade desempenhada pela plataforma digital		
DECISÃO 23			
Número do Processo:	1005715-84.2020.8.26.0590	Data do Julgamento:	13/04/2021
Recurso Interposto:	Apelação Cível		
Ementa:	APELAÇÃO RESPONSABILIDADE CIVIL – DANOS MATERIAIS E MORAIS TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS, POR APLICATIVO (UBER) - SENTENÇA DE IMPROCEDÊNCIA. DEVER DE INDENIZAR Contrato de transporte Responsabilidade objetiva Dispensada demonstração de culpa Acidente incontroverso Dano moral Não caracterizado – Ausência de dano que impede a configuração do dever de indenizar Ocorrência do acidente em si, sem qualquer outra repercussão, não é causa de dano Danos materiais Não comprovação. SENTENÇA MANTIDA - RECURSO DESPROVIDO.		
Excludente de responsabilidade alegado	Ilegitimidade passiva da plataforma digital		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital promove intermediação e contribui para a inserção do serviço no mercado, de modo a integrar a cadeia de fornecedores		
DECISÃO 24			
Número do Processo:	2145720-66.2020.8.26.0000	Data do Julgamento:	07/04/2021
Recurso Interposto:	Agravo de Instrumento		
Ementa:	AGRAVO DE INSTRUMENTO. Acidente de trânsito. Aplicativo de transporte particular. Ônus da prova. Relação de consumo configurada. Empresa de tecnologia que intermedia o contrato de transporte compõe a cadeia de consumo. Evento danoso que teria ocorrido por ato do motorista parceiro. Fato do serviço. Distribuição do ônus da prova ao fornecedor por força de previsão legal específica (ope legis). Art. 14, § 3º, do CDC. Além disso, presentes os requisitos para a inversão do ônus da prova prevista como direito do consumidor no art. 6º, VIII, do CDC. Decisão mantida. Agravo de instrumento desprovido.		
Excludente de responsabilidade alegado	Cláusula Limitativa		
Posição do Tribunal	Afastamento		
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Plataforma digital promove intermediação e contribui para a inserção do serviço no mercado, de modo a integrar a cadeia de fornecedores (arts. 3º e 7º, par. único do CDC)		
DECISÃO 25			
Número do Processo:	1026887-03.2020.8.26.0002	Data do Julgamento:	06/04/2021
Recurso Interposto:	Apelação Cível		

Ementa:	AÇÃO INDENIZATÓRIA DE DANOS MATERIAL E MORAL SENTENÇA DE PARCIAL PROCEDÊNCIA RECURSOS. 1. APELO (PRESTADORA DE SERVIÇO) DEVER DE REPARAR DECORRENTE DA COBRANÇA A MAIOR DE CORRIDA FEITA POR MOTORISTA ENCONTRADO ATRAVÉS DE SEU APLICATIVO - SOLIDARIEDADE NA CADEIA DE FORNECIMENTO NENHUMA EXCLUDENTE DE RESPONSABILIDADE RECURSO DESPROVIDO. 2. ADESIVO (AUTORA) DANO MORAL INDENIZÁVEL PERDA DE TEMPO ÚTIL E ANGÚSTIA DECORRENTE DO PAGAMENTO DE ELEVADOS JUROS INCIDENTES SOBRE CONTA DESCOBERTA TRANSTORNOS QUE REFOGEM DO MERO ABORRECIMENTO, A ENSEJAR REPARAÇÃO INDENIZAÇÃO ARBITRADA EM CONSONÂNCIA COM OS PRINCÍPIOS DA RAZOABILIDADE E PROPORCIONALIDADE, VEDADO O ENRIQUECIMENTO SEM CAUSA – RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO. 3. AMBOS OS RECURSOS SÃO CONHECIDOS, DESPROVIDO DA RÉ E PARCIALMENTE PROVIDO DA AUTORA.
Excludente de responsabilidade alegado	Culpa Exclusiva da Vítima e Cláusula Limitativa
Posição do Tribunal	Afastamento
Fundamento principal da decisão sobre o excludente	Solidariedade da cadeia de fornecimento. Abusividade da cláusula nos termos do art. 51, I, do CDC.

Fonte: Elaborada pelo autor (2021).