

A Contratação Eletrônica e o Transporte por Aplicativos: O Caso Uber

Luiza Sperb Napoleão¹

SUMÁRIO: I – Introdução; II – Contratação no Comércio Eletrônico e o Contrato de Transporte; III – Tecnologias Disruptivas e o Transporte por Aplicativos Virtuais: O Caso Uber; IV – Conclusão; V- Referências Bibliográficas

I – Introdução

A internet revolucionou a forma como as pessoas se relacionam e, com o advento dos smartphones, nos tornamos ainda mais conectados e expostos a diversas situações, nos encontrando, por vezes, vulneráveis em face das novas tecnologias existentes. Diante dessa nova realidade fática, exemplificada pela veloz disseminação de informações e de aplicativos para os celulares, torna-se imprescindível o célere avanço do Direito, de modo a amparar as mudanças da sociedade, reduzindo a fragilidade dos indivíduos no ambiente virtual.

Os aplicativos de transporte, por exemplo, entraram no mercado brasileiro há cerca de cinco anos. Atualmente, o ordenamento jurídico brasileiro ainda carece de alternativas e ferramentas capazes de tutelar plenamente os interesses dos contratantes que atuam no comércio eletrônico. No caso dos contratos eletrônicos de consumo, a proteção ao *ciberconsumidor*, é baseada, precipuamente, no Código de Defesa do Consumidor, restando pendente, ainda, legislação atualizada e específica que o proteja.

No que se refere aos contratos realizados entre empresas de aplicativos de transporte, como a Uber e a Cabify, e seus clientes, as consequências dessa relação ainda é deveras nebulosa. Isso acontece por diversos motivos, dentre eles a ausência de definição concreta sobre a natureza jurídica dessas empresas, o tipo de contratação que realizam, e muitas outras questões essenciais, as quais serão analisadas ao longo deste trabalho. Nesse sentido, o entendimento sobre no que consistem essas contratações, bem como as suas consequências

¹ Advogada. Especialista em Direito dos Contratos e da Responsabilidade Civil pela UNISINOS.

jurídicas, ainda são objeto de grande divergência doutrinária e jurisprudencial, em especial na seara da responsabilidade civil.

Inicialmente, de modo a contextualizar o tema, serão brevemente estudados alguns conceitos importantes, como o conceito de internet e de mercado eletrônico, ambiente por meio dos quais se realizam as contratações eletrônicas. Além disso, alguma ênfase será dada ao contrato eletrônico de consumo, por ser esta uma das mais importantes formas de pactuação no e-commerce. Será, também, brevemente estudada a legislação existente em relação à matéria.

Após, será visto no que consiste o contrato de transporte e as suas nuances, para que, posteriormente, seja possível adentrar no tema central deste trabalho, qual seja o transporte realizado por intermédio de aplicativos de celulares, em especial o realizado pela empresa Uber. Objetivando-se, desse modo, que se compreenda a sua natureza jurídica e qual o entendimento atual da doutrina e da jurisprudência acerca da responsabilidade civil decorrente do serviço fornecido pela empresa.

Importante salientar que, no decorrer deste trabalho, os termos “digital”, “informático”, “virtual” e “eletrônico”, são utilizados como sinônimos. Existem divergências entre alguns autores acerca do significado técnico atribuído a cada um destes, fugindo, no entanto, ao escopo do presente estudo o aprofundamento desta distinção. Ainda, serão abordados mais especificamente os aspectos relativos à empresa Uber, por ser essa a maior expoente do mercado. No entanto, grande parte das conclusões e aspectos aqui analisados podem ser aplicados também às empresas concorrentes que atuam no mesmo ramo, como por exemplo a Cabify e a Lyft, operando a última nos Estados Unidos, porém com perspectivas de entrada em outros mercados no futuro.

II – A Contratação no Comércio Eletrônico e o Contrato de Transporte

A revolução tecnológica pela qual passamos nas últimas décadas lança diversos desafios para o Direito, sendo reconhecida até mesmo como uma espécie de terceira revolução industrial.² A quantidade de websites existentes na internet é exorbitante; segundo pesquisas realizadas no ano de 2019, existem em torno de 1,5 bilhões de páginas distribuídas

² MARQUES, Cláudia Lima. **Confiança no comércio eletrônico e a proteção do consumidor**: um estudo dos negócios jurídicos de consumo no comércio eletrônico. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. p. 61.

no ambiente virtual, no entanto, a maioria destas é inativa. Ainda assim, há mais de 200 milhões de websites ativos.³

Nessas mais de duas centenas de milhões de páginas ativas, as pessoas fazem pesquisas e utilizam as redes sociais para divertimento; além disso, a internet também é espaço de realização de negócios e de investimentos. Desse modo, para que seja possível compreender de que forma a internet se tornou a ferramenta mais revolucionária da sociedade pós-moderna, comparável ao invento da energia elétrica, é necessário abordar alguns atributos essenciais da sua existência.

Algumas características se destacam, consistindo essas na ausência de fronteiras, uma vez que uma informação constante em um sítio eletrônico é passível de acesso, em tese, de qualquer lugar do globo terrestre; na efemeridade das informações, pois uma página pode ser criada e posteriormente extinta sem que seja possível rastreá-la; e na sua enorme extensão, o que se pode perceber pelos dados supramencionados em referência a quantidade de websites existentes.⁴

Em razão desses atributos, a internet é capaz de fazer desaparecer as fronteiras geográficas, uma vez que se caracteriza como uma rede aberta e interativa, fornecendo e disponibilizando informações e dados instantaneamente para os quatro cantos do globo, contribuindo para que a sociedade, anteriormente conhecida como industrial, se transforme, rapidamente, na sociedade da informação.⁵ Dessa forma, assim como ocorreu com o advento da energia elétrica, a internet “iluminou” os cantos mais distantes do globo, facilitando o acesso ao conhecimento e ao mercado, transformando todas as pessoas em potenciais consumidores.

Com este panorama em mente, é facilmente compreensível a enorme abrangência do comércio eletrônico e a necessidade da efetiva tutela do Direito nas relações e contratações nele realizadas, especialmente, em razão da vulnerabilidade do consumidor neste ambiente deveras hostil. O Direito precisa estar em constante evolução e adaptação, de modo a amparar juridicamente as negociações realizadas no mundo virtual.

Para isso, é imprescindível o estudo da pactuação realizada no comércio eletrônico. Porém, antes de adentrar no estudo do comércio e do contrato eletrônico em si, bem como na

³ NETCRAFT. **February 2019 Web Server Survey**. Bath: Netcraft Ltd., 2019. Disponível em: <<https://news.netcraft.com/archives/2019/02/28/february-2019-web-server-survey.html>>. Acesso em: 9 jul. 2019.

⁴ MODENESI, Pedro. Contratos eletrônicos de consumo: aspectos doutrinário, legislativo e jurisprudencial. In: MARTINS, Guilherme Magalhães (coord.). **Direito privado e internet**. São Paulo: Atlas, 2014. p. 304-305.

⁵ Ibid., p. 303.

análise da legislação aplicável, é preciso que o meio no qual essas pactuações ocorrem seja brevemente estudado.

Nesse sentido, Ricardo Lorenzetti⁶ corrobora ser essencial para o entendimento do comércio eletrônico que se conceitue o ambiente no qual ele existe, qual seja a internet, trazendo uma bem lançada definição desse instituto:

A internet é uma rede internacional ou de computadores interconectados, que permite que se comuniquem entre si dezenas de milhões de pessoas, bem como o acesso a uma imensa quantidade de informações de todo mundo.

O autor aponta algumas características do meio tecnológico relevantes às relações jurídicas. Dentre elas destaca a diminuição dos custos de transação em razão do aceleração das comunicações, uma vez que são realizadas em tempo real, por uma multiplicidade de operadores, em uma rede aberta que transcende as barreiras territoriais acarretando a desterritorialização das relações jurídicas.⁷

Ainda sobre a internet, inicialmente esta foi criada com o objetivo de conectar computadores militares, atendendo ao Departamento de Defesa dos Estados Unidos, de modo que, em caso de eventual ataque nuclear que destruísse as instalações físicas, não houvesse grande perda de informações. Além disso, tinha como objetivo facilitar as comunicações militares, tendo sido, apenas posteriormente, ampliada para uso acadêmico. Porém, não havia como esconder esse avanço tecnológico e, em 1987, ela passou a ser utilizada comercialmente nos Estados Unidos.⁸

Em razão desse uso comercial e das vantagens que trouxe em comparação aos métodos tradicionais utilizados no mercado à época, ocorreu um rápido desenvolvimento do mercado eletrônico, o qual será melhor visto a seguir.

⁶ LORENZETTI, Ricardo L. **Comércio eletrônico**. São Paulo. Revista dos Tribunais, 2004. p. 24.

⁷ Ibid., p. 24-26.

⁸ FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; BRAGA NETTO, Felipe Peixoto. **Curso de direito civil**. 5. ed. Salvador: Jus Podivm, 2018. v. 3: Responsabilidade civil. p. 756; GOMES, Magno Federici; SOUZA, Igor Ferry de. Contratos de consumo por meios eletrônicos. **Revista Magister de Direito Empresarial, Concorrencial e do Consumidor**, Porto Alegre, v.4, n.24, p. 5-22, dez./jan. 2009. p. 7.

Comércio Eletrônico

Segundo Pedro Modenesi,⁹ “o comércio virtual baseia-se no processamento e transmissão eletrônicos de dados, incluindo texto, som e imagem”. Essa explicação parece simples, porém traduz o modo como as relações virtuais ocorrem, uma vez que, em um primeiro momento, rigorosamente, ocorre o processamento e uma transmissão de dados, os quais, depois, ensejam outros acontecimentos (como o envio físico da mercadoria por exemplo). Nesse sentido, o autor explica que, não somente as contratações realizadas pela internet, mas também aquelas feitas por meio de telefone e da televisão à cabo, dentre outras formas não tão comumente utilizadas, são abrangidas pelo comércio dito eletrônico. Porém, na sociedade de consumo atual, o comércio eletrônico realizado via internet sobressai-se em comparação aos demais.

Quanto à abrangência do mercado eletrônico, Ricardo Lorenzetti¹⁰ aponta que este abarca a comercialização de bens e serviços na via eletrônica, bem como a distribuição de produtos, operações financeiras e até mesmo algumas relações da administração pública, sempre pela via digital, podendo ser resumido como a troca de bens físicos e digitais pela via tecnológica. Acrescenta o doutrinador que essas relações na esfera virtual podem consistir tanto em relações de direito público, quanto em relações de direito privado, existindo diferentes graus de utilização da tecnologia empregada em cada situação.

Por sua vez, Claudia Lima Marques¹¹ define o comércio eletrônico de maneira ampla como “um novo método de fazer negócios através de sistemas e redes eletrônicas”. Nesse sentido, a doutrinadora acrescenta, referindo-se especialmente ao comércio Business to Consumer – B2C.¹²

É o comércio “clássico” de atos negociais entre empresários e clientes para vender produtos e serviços, agora realizado através de contratações à distância, conduzidas por meios eletrônicos (e-mail, mensagem de texto etc.), por Internet

⁹ MODENESI, Pedro. Contratos eletrônicos de consumo: aspectos doutrinário, legislativo e jurisprudencial. In: MARTINS, Guilherme Magalhães (coord.). **Direito privado e internet**. São Paulo: Atlas, 2014. p. 306.

¹⁰ LORENZETTI, Ricardo L. **Comércio eletrônico**. São Paulo. Revista dos Tribunais, 2004. p. 91-93.

¹¹ MARQUES, Cláudia Lima. **Confiança no comércio eletrônico e a proteção do consumidor: um estudo dos negócios jurídicos de consumo no comércio eletrônico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. p. 38.

¹² O termo “*Business to Consumer*” ou a sua abreviação “*B2C*” são utilizados para descrever relações entre fornecedor e consumidor, podendo este último ser a pessoa física ou jurídica que adquira ou use serviços e bens como consumidor final. In: VIEGAS, Cláudia Mara de Almeida Rabelo; CASTRO, Marcela Fernanda de Melo. A responsabilidade civil no comércio B2C (business to consumer). **Revista Brasileira de Direito Comercial**, Porto Alegre, v.2, n.11, p. 23-42, jun./jul. 2016. p. 25.

(on-line) ou por meios de telecomunicação de massa (telefones fixos, televisão a cabo, telefones celulares etc.). Estes negócios jurídicos por meio eletrônico são concluídos sem a presença física simultânea dos dois contratantes no mesmo lugar, daí serem denominados contratos à distância no comércio eletrônico e incluírem trocas de dados digitais, textos, sons e imagens.¹³

Ainda sobre o tema, a autora indaga como será conquistada a confiança dos consumidores, de modo a proteger as suas expectativas legítimas, depositadas nos contratos que pactuarem na via eletrônica. Nesse sentido, destaca que a confiança é o princípio norteador da adaptação do Direito às novas realidades do mundo virtual, sendo necessária, principalmente, uma vez que os contratantes não se encontram fisicamente no mesmo local para realizar as contratações, sendo o consumidor ainda mais vulnerável nos negócios jurídicos ambientados no comércio eletrônico.¹⁴

Assim, a distância entre os contratantes é uma das principais características da pactuação realizada no mercado eletrônico. Apesar de acentuar a falta de confiança que permeia as relações, o afastamento físico, também traz vantagens, como por exemplo, facilitar o contato entre pessoas distantes, democratizando o acesso aos mais diversos produtos. Por esse motivo, Ricardo Lorenzetti¹⁵ aponta que o comércio eletrônico ocasiona “a drástica diminuição dos custos de transação”.

Após esses breves apontamentos, é possível perceber que o mercado eletrônico possui muitas peculiaridades, motivo pelo qual precisa ser amparado por legislação que abranja as suas especificidades, que ainda está em construção pelo Poder Legislativo no Brasil.

Legislação Aplicável

O regramento geral existente relativo aos contratos de consumo, qual seja o Código de Defesa do Consumidor, precisa ser atualizado, de modo a se adequar às situações do mundo pós-moderno, em especial para preencher as lacunas existentes na legislação sobre a matéria do comércio eletrônico.

Corroborando essa necessidade de atualização, destaca Antonia Espíndola Longoni Klee:¹⁶

¹³ MARQUES, Cláudia Lima. **Confiança no comércio eletrônico e a proteção do consumidor: um estudo dos negócios jurídicos de consumo no comércio eletrônico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. p. 35-36.

¹⁴ Ibid., p. 33-35.

¹⁵ LORENZETTI, Ricardo L. **Comércio eletrônico**. São Paulo. Revista dos Tribunais, 2004. p. 273

¹⁶ KLEE, Antonia Espíndola Longoni. **Comércio eletrônico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014. p. 241.

Mais do que uma efetiva alteração na sistemática das relações, a internet impõe uma necessidade de transposição e de adaptação de conceitos e, no que couber, de adequação da legislação já existente, a ser complementada pela regulamentação específica dos aspectos inovadores da rede mundial de computadores, numa perspectiva civil-constitucional, segundo o princípio da proibição do retrocesso (ou da não regressão), recepcionado implicitamente pela Constituição da República de 1988.

Latente, pois, a necessidade de renovação e complementação da legislação. Nesse sentido, no ano de 2012, foi elaborado o Projeto de Lei do Senado nº 281/2012,¹⁷ o qual trata sobre a regulamentação do comércio eletrônico e propõe alterações ao Código de Defesa do Consumidor. Além disso, em 2013, foi editado o Decreto nº 7.962/2013,¹⁸ o qual regulamentou alguns aspectos do referido CDC em matéria de comércio eletrônico.

Ademais, cabe mencionar o Marco Civil da Internet (Lei nº 12.965/2014) que regulamenta o uso da internet no Brasil, estabelecendo princípios, garantias, direitos e deveres, bem como determinando as diretrizes a serem seguidas para a atuação do Estado.¹⁹ Ainda sobre a novel legislação a respeito da internet e do mercado eletrônico, importante mencionar a Lei Geral de Proteção de Dados,²⁰ a qual dispõe sobre o tratamento de dados pessoais, objetivando a proteção dos direitos fundamentais de liberdade e de privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural. No que se refere ao transporte individual privado de passageiros, em 2018, sobreveio a Lei nº 13.640/2018,²¹ que será tratada de modo mais específico na segunda parte do presente trabalho.

¹⁷ Em novembro de 2015, o PL 281/2012 foi remetido à Câmara dos Deputados, denominado de PL 3514/2015, estando apenas aos demais projetos que tratam sobre o mesmo tema. O Projeto de Lei está pronto para pauta ao Plenário e aguarda apreciação. BRASIL. Congresso Nacional. Senado Federal. **PL 3514/2015**. Altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para aperfeiçoar as disposições gerais do Capítulo I do Título I e dispor sobre o comércio eletrônico, e o art. 9º do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942 (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro), para aperfeiçoar a disciplina dos contratos internacionais comerciais e de consumo e dispor sobre as obrigações extracontratuais. Autoria: Senador José Sarney. Brasília, DF: Senado Federal, [2015]. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2052488>>. Acesso em: 7 ago. 2019.

¹⁸ BRASIL. **Decreto nº 7.962, de 15 de março de 2013**. Regulamenta a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, para dispor sobre a contratação no comércio eletrônico. Brasília, DF: Presidência da República, [2013]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D7962.htm>. Acesso em: 7 ago. 2019.

¹⁹ BRASIL. **Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014**. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, [2014] Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/112965.htm> Acesso em: 5 ago. 2019.

²⁰ BRASIL, **Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018**. Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Brasília, DF: Presidência da República, [2018] Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13709.htm> Acesso em: 7 ago. 2019.

²¹ BRASIL, **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Presidência da República, [2018]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm> Acesso em: 7 ago. 2019.

Citadas algumas novidades legislativas importantes relacionadas ao mercado eletrônico, cabe uma análise destas separadamente. Sublinha-se que não se pretende exaurir todos os pontos e inovações trazidos pelas atualizações legislativas, mas sim apontar alguns aspectos importantes.

No que se refere ao Dec. 7.962/13, este sofreu grande influência do PL 281/12, transcrevendo alguns dos dispositivos do Projeto de Lei, sendo pioneiro ao tratar sobre as compras coletivas e ao determinar quais informações obrigatórias devem constar nos sítios eletrônicos, de modo a mitigar a vulnerabilidade do consumidor que realiza compras on-line. Ainda, este decreto buscou atribuir maior efetividade ao direito de arrependimento dos consumidores, determinando que deve a instituição financeira ou a administradora do cartão de crédito ser imediatamente comunicadas da desistência da compra para que não haja o faturamento indevido, dentre outras disposições.²²

A respeito das inovações trazidas pelo decreto, Pedro Modenesi²³ aduz que: “O decreto do Executivo, de acordo com seu art. 1º, centra sua atenção em apenas três aspectos da contratação on-line: direito de arrependimento, disponibilização de informações e atendimento facilitado ao consumidor”. Percebe-se, então, que, apesar de terem sido introduzidas na legislação algumas importantes novidades na esfera da contratação eletrônica pela regulamentação promovida pelo decreto em comento, ainda há muitas lacunas a serem preenchidas.

Quanto ao Projeto de Lei nº 281/2012, em tramitação na Câmara dos Deputados, este é bem mais abrangente e pretende alterar diversos artigos do Código de Defesa do Consumidor. Isso porque a comissão de juristas que elaborou o projeto acreditou ser imprescindível a inclusão no diploma legal de seção específica sobre a proteção do consumidor no mercado eletrônico, partindo sempre de um princípio de não retrocesso em relação às garantias e direitos já existentes, mas ampliando-as, conferindo maior confiança e segurança às relações virtuais.²⁴

Para tanto, as disposições iniciais do projeto em questão enfatizam diversos deveres que devem permear as relações, dentre eles a informação e a transparência, decorrentes do princípio da boa-fé objetiva, o qual é elevado a princípio capital do comércio eletrônico de

²² MARTINS, Guilherme Magalhães. **Responsabilidade civil por acidente de consumo na internet**. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014. p. 182-186.

²³ MODENESI, Pedro. Contratos eletrônicos de consumo: aspectos doutrinário, legislativo e jurisprudencial. *In*: MARTINS, Guilherme Magalhães (coord.). **Direito privado e internet**. São Paulo: Atlas, 2014. p. 352.

²⁴ *Ibid.*, p. 332.

consumo.²⁵ Aqui desponta o já mencionado princípio da confiança de maneira muito evidente. Importante disposição também se refere ao direito de arrependimento, uma vez que o art. 49 do CDC é atualizado, de modo que o conceito de “contratação à distância” passa a abranger, expressamente, aquelas contratações realizadas no ambiente virtual.²⁶ Essa menção é um grande avanço, pois apesar de já ser esse o entendimento doutrinário e jurisprudencial, é útil que haja essa expressa inclusão no dispositivo legal.

Acrescenta-se que há a previsão de multa civil a ser aplicada em valor adequado à gravidade das condutas realizadas, bem como de sanções administrativas, para desestimular práticas ilícitas e reiteradas de determinadas condutas na esfera virtual. Ademais, é penalmente tipificado no projeto aquele que utilizar-se indevidamente e sem autorização dos dados ou informações pessoais dos consumidores. Por fim, cabe destacar que são incluídos no projeto algumas disposições acerca das relações negociais eletrônicas internacionais.²⁷

Quanto ao Marco Civil da Internet, este visa muito mais regulamentar aspectos gerais da internet e normas de conduta. Segundo João Victor Rozatti Longhi,²⁸ ele se alicerça sobre “um tripé axiológico que dará o norte da Internet brasileira: neutralidade, privacidade e liberdade de expressão”. Apesar de ter sido muito comemorado por vários setores da comunidade por regulamentar alguns importantes aspectos da internet e valorizar as instituições democráticas, a Lei nº 12.965/2014²⁹ também sofreu diversas críticas, especialmente por ter supostamente atendido interesses da indústria tecnológica e por possivelmente aumentar o número de conflitos a serem levados ao judiciário.³⁰

Mesmo assim, Daniel Sarmiento³¹ pondera que “a proteção e o estímulo à inovação são, aliás, um traço característico do Marco Civil da internet - ao qual se sujeita a atividade da

²⁵ Ibid., p. 333-334.

²⁶ MARTINS, Guilherme Magalhães. **Responsabilidade civil por acidente de consumo na internet**. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014. p. 186-209.

²⁷ MARTINS, Guilherme Magalhães. **Responsabilidade civil por acidente de consumo na internet**. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014. p. 186-209.

²⁸ LONGHI, João Victor Rozatti. Marco civil da internet no Brasil: breves considerações sobre seus fundamentos, princípios e análise crítica do regime de responsabilidade civil dos provedores. In: MARTINS, Guilherme Magalhães (coord.). **Direito privado e internet**. São Paulo: Atlas, 2014. p. 111.

²⁹ BRASIL. **Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014**. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil. Brasília, DF: Presidência, [2014] Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/112965.htm> Acesso em: 5 ago. 2019.

³⁰ LONGHI, João Victor Rozatti. Marco civil da internet no Brasil: breves considerações sobre seus fundamentos, princípios e análise crítica do regime de responsabilidade civil dos provedores. In: MARTINS, Guilherme Magalhães (coord.). **Direito privado e internet**. São Paulo: Atlas, 2014. p. 323-333.

³¹ SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o 'caso Uber'. **Revista Brasileira de Direito Público: RBDP**, Belo Horizonte, v.13, n.50, jul./set. 2015. Disponível em: <<http://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/2015/69471.pdf>>. Acesso em: 8 ago. 2019.

Uber, cujo negócio se dá no âmbito digital”. Nesse mesmo sentido, muito bem apontam Dennis Verbicaro e Ana Paula Pereira Martins:³²

O Código de Defesa do Consumidor, nesse particular, deverá, em diálogo com o Marco Civil da Internet (Lei 12.965/2014), promover a mudança de parâmetros éticos de atuação dos agentes econômicos do ambiente virtual, garantindo ao consumidor o exercício pleno de sua liberdade de escolha e a preservação de sua privacidade, aperfeiçoando os termos e condições de uso, uma vez que são alicerces para a segurança jurídica da internet, de maneira que o consumidor-usuário final possa ser devidamente respeitado e, principalmente, estar ciente da dimensão de seus direitos e obrigações, bem como de sua segurança online.

Assim, mesmo sujeito às críticas, pode-se dizer que, perdoada a redundância, o Marco Civil da Internet é um importante marco no que se refere à disciplina do Direito Digital brasileiro, auxiliando na maximização da segurança jurídica que permeia as relações virtuais, de modo a mitigar a vulnerabilidade dos usuários da rede. Além do já mencionado sobre o Marco Civil da Internet e sobre a Lei Geral de Proteção de Dados, muito mais pode e deve ser ponderado sobre estas, pois é tema de extrema importância, sendo muito amplo e complexo, portanto fugindo ao escopo do presente trabalho uma análise pormenorizada e mais aprofundada destes, tendo sido feitos apenas alguns breves apontamentos acerca de alguns pontos considerados mais relevantes.

Fenômenos Contratuais

Após analisada a legislação até agora existente aplicável ao comércio eletrônico e antes de serem vistas as classificações e as principais características dos contratos eletrônicos, em especial os de consumo, é necessário que sejam estudados alguns fenômenos essenciais para uma compreensão mais ampla do tema.

O fenômeno conhecido como a “desumanização dos contratos eletrônicos”³³ é de suma importância no que se refere aos contratos digitais. A referida desumanização se dá em razão da chamada despersonalização dos contratos, utilizando-se esse termo porque não há, necessariamente, uma pessoa manipulando uma máquina ou um computador, diretamente, e realizando a pactuação no meio digital, podendo o sistema ser automatizado. Diz-se, até

³² VERBICARO, Dennis; MARTINS, Ana Paula Pereira. A contratação eletrônica de aplicativos virtuais no Brasil e a nova dimensão da privacidade do consumidor. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.27, n.116, p. 369-392, mar./abr. 2018. p. 389.

³³ MARQUES, Cláudia Lima. **Confiança no comércio eletrônico e a proteção do consumidor: um estudo dos negócios jurídicos de consumo no comércio eletrônico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. p. 65.

mesmo, que nos contratos eletrônicos o fornecedor não tem um “rosto”, uma vez que este não aparece ou existe fisicamente ou territorialmente, podendo não possuir sequer uma sede física.³⁴

Assim, a distância física e territorial é tida como uma das principais qualidades do comércio eletrônico, pois entende-se que os acordos são realizados por intermédio de máquinas ou computadores, por vezes previamente programados para concluir determinada tarefa através do recebimento de um sinal, como, por exemplo, um clique do mouse para comprar algum produto.³⁵ No entanto, a palavra qualidade não significa que este é um atributo positivo, uma vez que esse distanciamento físico ocasiona algumas dificuldades.

Afastam-se as partes participantes desses contratos, os quais utilizam-se, muitas vezes, de uma ampla cadeia de fornecedores, de modo que ocorre o fenômeno da despersonalização, com a deterioração do sujeito na relação contratual, o qual despersonaliza-se. Por esse motivo, a constatação do consentimento nos negócios eletrônicos é tarefa difícil, pois leva em consideração mais a realização de atos unilaterais de vontade (como o clique do mouse), do que uma tradicional fusão de vontades que levaria a um consenso, do qual resultaria um acordo.³⁶ Importante salientar, contudo, que isso não quer dizer que não exista a manifestação da vontade nos contratos eletrônicos; ela existe, porém ocorre de forma diferenciada da tradicional.

Em razão desse distanciamento entre as partes e da desumanização supramencionada, surge a maior problemática das relações de consumo na esfera virtual, qual seja a acentuada vulnerabilidade do consumidor, aprofundada pelo anonimato existente entre os contratantes, em grande parte das situações, gerando ausência de confiança entre as partes. Para mitigar essa fragilidade, deve existir em todas as etapas da negociação digital extrema transparência e clareza.³⁷

Sobre o espaço virtual, local onde estas negociações ocorrem, este é chamado de “ciberespaço”, o qual, nas palavras de Ricardo Lorenzetti,³⁸ é “um espaço do anonimato, um não-lugar pela despersonalização que representa, no qual o indivíduo ingressa sem que a sua

³⁴ MARQUES, Cláudia Lima. **Confiança no comércio eletrônico e a proteção do consumidor: um estudo dos negócios jurídicos de consumo no comércio eletrônico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004. p. 66.

³⁵ Ibid., p. 63-67.

³⁶ LORENZETTI, Ricardo L. **Comércio eletrônico**. São Paulo. Revista dos Tribunais, 2004. p. 276-278.

³⁷ LIMBERGER, Têmis; MORAES, Carla Andreatta Sobré. 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. 24, n. 97, p. 255-270, jan./fev. 2015. p. 279-280.

³⁸ LORENZETTI, Ricardo L. **Comércio eletrônico**. São Paulo. Revista dos Tribunais, 2004. p. 31.

história individual e características interessem, e no qual prolifera o simulacro das identidades”. Também sobre os fenômenos supracitados, em especial o anonimato e a descentralização do comércio eletrônico, Antônia Espíndola Longoni Klee³⁹ pondera:

Se, por um lado, facilita o acesso à informação, a ausência de controle da internet por vezes dificulta a identificação do usuário do computador, do qual provém a declaração de vontade ou, em termos mais gerais, a mensagem. Na falta de instrumentos técnicos para identificar com relativa segurança a identidade pessoal do sujeito do qual procede a mensagem, parece árdua a possibilidade de imputar uma declaração a uma determinada pessoa.

A autora, portanto, corrobora a ideia de que o anonimato no espaço virtual gera insegurança às pessoas. Além da despersonalização, outros aspectos devem ser levados em consideração ao analisarmos a contratação no meio eletrônico, em especial a desterritorialização e a desmaterialização, sendo relevante também a desregulação, todos estes contribuindo para o aumento da desconfiança dos negócios jurídicos praticados digitalmente.

A imaterialidade se verifica no fato de que os contratos são concluídos sem uma forma física. Por vezes, o próprio objeto do contrato é intangível, como por exemplo a compra de um e-book ou o fornecimento de um software. Quanto à desterritorialização, se manifesta em razão da ausência de um espaço físico, ocorrendo as negociações no já citado “ciberespaço”, o qual tem como grande característica a sua descentralização, não sendo submetido a uma autoridade ou a um governo controlador, podendo ser entendido, conforme já delineado, como um não-lugar global.⁴⁰ No que se refere à pouca regulação sobre a matéria e as respostas legislativas existentes, tal tema foi abordado no ponto anterior.

Todos esses atributos (despersonalização, imaterialidade, desterritorialização e desregulação) contribuem, portanto, para acentuar a desconfiança no meio digital. Assim, como forma de combater a vulnerabilidade dos consumidores, o princípio da boa-fé objetiva deve nortear as contratações virtuais, sendo a regulamentação legislativa uma importante ferramenta no auxílio da mitigação dessas fragilidades.

No que se refere à boa-fé objetiva, na seara do e-commerce, esta enfrenta grandes desafios. Manifesta-se, principalmente, através dos deveres anexos de cooperação, de sigilo e de informação e possui algumas funções, compreendendo, resumidamente, as funções:

³⁹ KLEE, Antônia Espíndola Longoni. **Comércio eletrônico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014. p. 63.

⁴⁰ FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; **Curso de direito civil**. 8. ed. Salvador: Jus Podivm, 2018. v. 4: Contratos: teoria geral e contratos em espécie. p. 367-370.

interpretativa, de controle e integrativa. Quanto à função interpretativa,⁴¹ consiste essa em buscar sempre, quando houver dúvidas a respeito da interpretação de determinada cláusula, a ideia com a qual a disposição foi construída, buscar o sentido com qual foi criada. Já a função de controle⁴² se refere ao papel limitador das vontades dos contratantes, de modo a evitar a ocorrência de eventuais cláusulas abusivas, as quais, infelizmente, são muito presentes nos contratos eletrônicos, em especial nos contratos eletrônicos de adesão. Em relação à função integrativa,⁴³ por sua vez, essa cria deveres anexos para os contratantes, estando estes expressos ou não no contrato, como os já citados deveres anexos de cooperação, de sigilo e de informação.⁴⁴

Em consequência desses deveres anexos, algumas medidas devem ser cumpridas como, por exemplo, a disponibilização do maior número de dados possíveis, com informações claras e precisas, não ambíguas. Além disso, deve ser facilitado o exercício do direito de arrependimento⁴⁵ por parte dos consumidores e deve ser mantido o sigilo em relação aos dados fornecidos pelos contratantes.⁴⁶ Essas medidas foram, em parte, abrangidas pelas legislações já aprovadas, sendo objeto também do Projeto de Lei 281/2012 e, certamente, serão constantemente abordadas pelas novas regulamentações que versem sobre o mercado eletrônico.

⁴¹ “Art. 113 do Código Civil Brasileiro: Os negócios jurídicos devem ser interpretados conforme a boa-fé e os usos do lugar de sua celebração”. BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, [2002]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 12 jul. 2019.

⁴² “Art. 187 do Código Civil Brasileiro: Também comete ato ilícito o titular de um direito que, ao exercê-lo, excede manifestamente os limites impostos pelo seu fim econômico ou social, pela boa-fé ou pelos bons costumes.” BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, [2002]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm> Acesso em: 12 jul. 2019.

⁴³ “Art. 422 do Código Civil Brasileiro: Os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé.” BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.** Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, [2002]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm> Acesso em: 12 jul. 2019.

⁴⁴ FLOR, Joseane Mendes. E-commerce: a extinção anormal dos contratos celebrados via internet. **Direito & Justiça:** Revista da Faculdade de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, v. 36, n. 1, p. 83-104, jan./jun. 2010. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fadir/article/view/8821/6316>>. Acesso em: 12 jul. 2019.

⁴⁵ O direito ao arrependimento encontra-se disposto no art. 49 do Código de Defesa do Consumidor, que fixa o prazo de 7 dias para que o consumidor possa desistir de um contrato realizado fora do estabelecimento comercial, sendo os contratos eletrônicos exemplo de contratos à distância. BRASIL. **Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990.** Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [1990] Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm> Acesso em: 12 jul. 2019.

⁴⁶ A questão da proteção de dados e do seu sigilo é extremamente importante para os indivíduos atualmente, sendo tema complexo e que, conforme anteriormente mencionado, foge ao escopo deste trabalho.

Em síntese, sobre a boa-fé, conclui-se que, conforme dispõem Nelson Rosenvald e Cristiano Chaves de Farias,⁴⁷ “no direito pós-clássico, a boa-fé se transforma em cláusula geral de direito material que domina todo o sistema contratual”. Assim sendo, todas as atitudes tomadas pelos contratantes devem sempre se pautar pela boa-fé, pela ética e pela honestidade. Destacam os autores, ainda, que a boa-fé objetiva “trata-se de ‘confiança adjetivada’, uma crença efetiva no comportamento alheio”. Compreende-se, então, que os contratantes devem sempre atuar seguindo padrões sociais de honestidade, gerando confiança recíproca.

Assim, o panorama geral no qual os contratos eletrônicos se inserem está posto. O comércio eletrônico com todas as suas características disponibiliza o ambiente para a realização das mais variadas espécies de contratos, sofrendo os negócios jurídicos ali realizados as influências dos fenômenos citados. Como consequência, o contrato eletrônico, em especial quando de consumo, possui algumas peculiaridades, enquadrando-se em classificações específicas, consoante será visto a seguir.

O Contrato Eletrônico

O contrato, conforme leciona Paula Forgiani,⁴⁸ “é um negócio jurídico bilateral que resulta do encontro de duas declarações de vontade”. Além disso, consoante exaustivamente já demonstrado, a distância física é a principal característica do comércio eletrônico, meio no qual os contratos eletrônicos se inserem.

Nesse sentido, Ricardo Lorenzetti⁴⁹ conceitua o contrato eletrônico, de modo a caracterizá-lo “pelo meio empregado para a sua celebração, para o seu cumprimento ou para a sua execução, seja em uma ou nas três etapas, de forma total ou parcial”. Daí extrai-se que nem todas as etapas de uma contratação precisam ocorrer no ciberespaço para que um contrato seja considerado ou tenha as características do contrato eletrônico.⁵⁰

⁴⁷ FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; **Curso de direito civil**. 8. ed. Salvador: Jus Podivm, 2018. v. 4: Contratos: teoria geral e contratos em espécie. p. 172 e 175.

⁴⁸ FORGIONI, Paula A. Apontamentos sobre aspectos jurídicos do e-commerce. **RAE – Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 40, n. 4, p. 70-83, out./dez. 2000. p. 71.

⁴⁹ LORENZETTI, Ricardo L. **Comércio eletrônico**. São Paulo. Revista dos Tribunais, 2004. p. 285.

⁵⁰ Uma pactuação pode, por exemplo, ocorrer inteiramente via e-mail, mas pode necessitar de uma assinatura por escrito com reconhecimento de firma no meio físico. Essa hipótese tende a desaparecer com o advento das assinaturas eletrônicas, mas diversas outras situações são possíveis. Por exemplo, a compra de um produto físico, como um eletrodoméstico, por meio do *website* de uma empresa, somente se concretiza totalmente com a entrega física de um produto em determinado local, o que não descaracteriza a característica eletrônica atrelada ao contrato firmado entre as partes.

Apesar da distância física, não necessariamente os contratos realizados no ambiente virtual são compreendidos como contratos realizados entre ausentes. Para determinar se um contrato foi realizado “entre presentes” ou “entre ausentes” não basta saber se estavam os pactuantes fisicamente próximos, mas sim se era possível que as partes fornecessem uma resposta imediata, se o aceite à proposta era viável de ser imediatamente reproduzido.⁵¹ Essa diferenciação entre ausentes e presentes é importante no que se refere ao momento de formação dos contratos eletrônicos.

Para isso, é preciso que sejam pontuadas as diferenças entre os contratos eletrônicos realizados de forma intersistêmica, interativa ou interpessoal.⁵² Estas classificações se referem ao grau de interatividade entre a pessoa e o computador, quanto mecanizada é essa interação. As contratações ditas interpessoais são aquelas em que o aceite pode não ser instantâneo, porém sempre necessitando de indivíduos para se concretizar, como por exemplo aquelas contratações realizadas via e-mail. Já as contratações interativas ocorrem entre um indivíduo, normalmente pelo mero clique de seu mouse, e um sistema já previamente programado, englobando, normalmente, os contratos de adesão. Por sua vez, as contratações intersistêmicas⁵³ ocorrem, como o próprio nome sugere, entre sistemas automatizados, mais habitualmente utilizados nas contratações entre empresas.⁵⁴

Nesta seara, Antonia Espíndola Longoni Klee⁵⁵ aponta que os contratos de adesão seriam um exemplo de contratos interativos de consumo:

Os contratos eletrônicos interativos de consumo, nos quais o computador influencia o processo de formação da vontade do consumidor, são contratos de adesão celebrados por meios eletrônicos, automatizados, por vezes quase instantâneos, sem contato pessoal entre as partes, em que a fase de negociações preliminares é suprimida. Ou seja, a discussão das condições negociais não se conforma com a natureza de contratos celebrados por meio da internet. Para o consumidor poder adquirir o produto ou o serviço, precisa submeter-se às regras contratuais preestabelecidas pelo fornecedor.

⁵¹ FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; **Curso de direito civil**. 8. ed. Salvador: Jus Podivm, 2018. v. 4: Contratos: teoria geral e contratos em espécie. p. 117.

⁵² KLEE, Antonia Espíndola Longoni. **Comércio eletrônico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014. p. 140.

⁵³ Referem-se aos contratos B2B, ou seja, “*Business to Business*”, não envolvendo as relações de consumo. VIEGAS, Cláudia Mara de Almeida Rabelo; CASTRO, Marcela Fernanda de Melo. A responsabilidade civil no comércio B2C (business to consumer). **Revista Brasileira de Direito Comercial**, Porto Alegre, v.2, n.11, p. 23-42, jun./jul. 2016. p. 24.

⁵⁴ Existem, ainda, alguns autores que classificam de modo diverso os contratos em relação ao modo como se formam. No entanto, as classificações apresentadas são as mais aceitas pela maioria dos doutrinadores.

⁵⁵ KLEE, Antonia Espíndola Longoni. **Comércio eletrônico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014. p. 142-143.

Dessa forma, os contratos realizados por aplicativos em smartphones caracterizam-se, ao menos em regra geral, conforme descrito pela autora. Isso porque, não há espaço para negociação quanto às cláusulas, aderindo os contratantes às condições previamente estabelecidas pelos fornecedores, através de um mero clique, seja utilizando o mouse, seja na própria tela do celular. Esse é o caso do contrato entabulado entre usuários e a empresa Uber, uma vez que o consumidor, através do aplicativo de seu celular, contrata o serviço de transporte.⁵⁶

Cabe mencionar sobre o tema a denominação atribuída pela doutrina a esses contratos realizados através de mero clique, muito presentes nos aplicativos de smartphones e nos mais variados negócios realizados no âmbito do e-commerce. Chamam-se *click-through agreements*, os quais se traduzem no termo “acordo por clique”, representando a forma mais típica de contrato eletrônico.⁵⁷ Por sua vez, assim como é o entendimento pacífico da doutrina, os contratos realizados pela internet, entre consumidores e fornecedores, constituem uma relação de consumo, na esfera *B2C – Business to Consumer*, estando sujeitos às normas protetivas do Direito do Consumidor.⁵⁸

No que se refere ao local de formação do contrato, muito em razão da desterritorialização das relações jurídicas existentes no âmbito do comércio eletrônico, já previamente demonstrada, bem como em razão da adesividade inerente à maioria dos contratos de consumo, a questão acerca do local de formação destes contratos é de difícil abordagem na negociação digital. Assim se depreende dos ensinamentos de Arnaldo Rizzardo:⁵⁹

A regra geral é de que o contrato é realizado no local onde se faz a proposta, ou seja, no local onde se encontra o proponente, embora se cuide de critério às vezes de difícil verificação, eis que há situações onde não é possível verificar com certeza o local onde se encontra o proponente. O ideal, no caso, seria constar na proposta o local onde ela é realizada, ou que as partes estipulassem o local de formação do contrato.

⁵⁶ A respeito desse contrato, quem são as partes contratantes e qual é o objeto, e as responsabilidades dele decorrentes, será adiante melhor debatido.

⁵⁷ MODENESI, Pedro. Contratos eletrônicos de consumo: aspectos doutrinário, legislativo e jurisprudencial. In: MARTINS, Guilherme Magalhães (coord.). **Direito privado e internet**. São Paulo: Atlas, 2014. p. 308.

⁵⁸ Ricardo Lorenzetti assim diferencia a relação entre fornecedores e consumidores, amparadas pelo Direito do Consumidor, daquelas existentes, ainda que no meio eletrônico, entre consumidores, entre empresas e também aquelas das quais o governo participa. LORENZETTI, Ricardo L. **Comércio eletrônico**. São Paulo. Revista dos Tribunais, 2004. p. 362.

⁵⁹ RIZZARDO, Arnaldo. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2017. p. 103.

A regra geral acima colocada poderia, em muitos casos, gerar forte incoerência com a ideia de proteção do consumidor hipossuficiente, em especial nos casos de compras realizadas em sites estrangeiros, privilegiando o fornecedor com sede em outros países, inviabilizando a busca do consumidor pela tutela do judiciário para dirimir eventuais conflitos.

Porém, há também o entendimento que, mesmo que um fornecedor possua sede ou esteja localizado em provedor de internet fora do Brasil, o fato de a proposta ter sido enviada ao território brasileiro, sendo passível de acesso de servidor aqui localizado, faz com que esta seja considerada realizada no Brasil, sendo, portanto, reputado o contrato como celebrado em território pátrio, encontrando-se sob a égide do Código de Defesa do Consumidor.⁶⁰

Após brevemente delineados alguns aspectos sobre o local e o momento de formação dos contratos eletrônicos e antes de adentrar no estudo do contrato de transporte, é importante salientar que, apesar das peculiaridades do contrato digital, ele deve atender também aos requisitos de validade presentes às demais modalidades contratuais, quais sejam: a capacidade das partes, objeto lícito, possível determinado ou determinável, e forma prescrita ou não proibida em lei.⁶¹

Dessa forma, depreende-se que o contrato eletrônico possui algumas peculiaridades no que se refere ao modo como acontece a sua formação, bem como quanto ao local em que esta se perfectibiliza. Apesar disso, possui as características inerentes aos demais contratos realizados da forma tradicional, no meio físico.

Contrato de Transporte

Para uma posterior análise da contratação no âmbito da plataforma Uber, bem como seu enquadramento legal e entendimento de sua natureza jurídica, é preciso que se compreenda no que consiste o contrato de transporte, seja para considerar que a empresa o realiza, ainda que no meio virtual, seja para afastá-lo de seu campo de incidência.

No Código Civil, o contrato de transporte é assim definido no art. 730: “Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.”⁶² Nesse mesmo sentido, Arnaldo Rizzardo⁶³ define o contrato de

⁶⁰GOMES, Magno Federici; SOUZA, Igor Ferry de. Contratos de consumo por meios eletrônicos. **Revista Magister de Direito Empresarial, Concorrencial e do Consumidor**, Porto Alegre, v. 4, n. 24, p. 5-22, dez./jan. 2009. p. 16.

⁶¹RIZZARDO, Arnaldo. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2017. p. 10.

⁶²BRASIL. **Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Brasília, DF: Presidência da República, [2002]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm>. Acesso em: 8 de ago. 2019.

transporte como “aquele pelo qual alguém se obriga a receber pessoas, coisas ou animais, e levá-los ao seu lugar de destino, com segurança e presteza, mediante o pagamento de um preço”.

Em face dessa definição, conclui o autor que esta espécie contratual possui algumas características principais, quais sejam a consensualidade, a bilateralidade, a onerosidade, a forma continuada, a comutatividade, a não solenidade e a adesividade.⁶⁴

Explica, ainda, as características supramencionadas da seguinte forma: consensual, pois depende da troca de consentimentos entre a parte contratante e a parte contratada; bilateral, uma vez que gera obrigações para ambas as partes; oneroso, já que resulta em obrigações e vantagens para ambos os contratantes; comutativo, pois correspondentes entre si essas obrigações e vantagens; de forma continuada, pois se prolonga no tempo; não solene, pois prescinde de forma prescrita em lei; e de adesão, uma vez que, via de regra, as cláusulas já são previamente definidas.⁶⁵

Quanto à responsabilidade civil relativa aos contratos de transporte de pessoas, encontra-se prevista no art. 734 do Código Civil, o qual dispõe que responde o transportador pelos danos causados às pessoas transportadas, bem como às suas bagagens; salvo força maior, sendo nulas eventuais cláusulas de exclusão de responsabilidade. Exclui-se também a responsabilidade decorrente de culpa exclusiva do próprio transportado.⁶⁶ Sobre a responsabilidade civil decorrente da atividade da empresa Uber, o tema será visto na segunda parte do presente trabalho.

Cabe salientar que pode o contrato de transporte ser subdividido em algumas categorias definidas em lei, segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, quanto ao seu objeto (de passageiros ou de cargas); quanto à característica do serviço (coletivo ou individual); e quanto à natureza do serviço (público ou privado).⁶⁷ Na análise da mencionada lei, a controvérsia era grande no que se referia à distinção entre a natureza do serviço prestado por motoristas de

⁶³ RIZZARDO, Arnaldo. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2017. p. 785-786.

⁶⁴ Esclarece o autor, ainda, que tais características não podem ser atribuídas ao contrato de transporte gratuito (carona), que possui tratamento especial.

⁶⁵ No caso do transporte individual de passageiros, o contrato pode não ser de adesão, podendo as partes acertarem as regras entre si. No caso da empresa Uber, como veremos mais adiante, considera-se que esta realiza contratos de adesão, seja através do contrato de transporte individual de passageiros ou de outra espécie contratual.

⁶⁶ RIZZARDO, Arnaldo. **Responsabilidade civil**. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 613.

⁶⁷ BRASIL. **Lei nº 12.587/2012, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2012]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm> Acesso em: 8 ago. 2019.

aplicativos, uma vez que, em seu artigo 4º, aludia expressamente ao transporte público individual de passageiros, sem referência explícita à modalidade privada. Tal lacuna foi preenchida pela Lei nº 13.640/2018, que regulamentou o transporte individual de passageiros. Todavia, necessário diferenciá-los mais especificamente para melhor entendimento.

Transporte Público Individual de Passageiros

Na acepção do art. 4º, inciso VIII, da Lei de Política Nacional da Mobilidade Urbana⁶⁸ o transporte público individual de passageiros é definido como o “serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas”.

Nesse sentido, é pacífico o entendimento de que o transporte público individual de passageiros é atividade privativa dos taxistas, que tinha sido previamente regulamentada pela Lei nº 12.468/2011.⁶⁹ Sobre a atividade dos taxistas, Daniel Sarmiento⁷⁰ sublinha que o transporte individual de passageiros realizado por taxistas, constitui serviço de utilidade pública, motivo pelo qual está sujeito à intensa regulação estatal.⁷¹

No entanto, destaca o autor que, a despeito da exclusividade concedida aos taxistas, em nome de diversos princípios constitucionais, em especial os princípios da livre concorrência e da livre iniciativa, deve ser reconhecida a possibilidade da prestação do serviço, na modalidade privada, por diferentes agentes econômicos, ressalvando que também estes estão sujeitos à regulação estatal, assim como outras atividades econômicas exercidas no

⁶⁸ BRASIL. **Lei nº 12.587/2012, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2012]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm> Acesso em: 8 ago. 2019.

⁶⁹ Art. 2º da Lei 12.468/2011 prevê que “é atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros”. BRASIL. **Lei 12.468, de 26 de agosto de 2011.** Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2011]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12468.htm> Acesso em: 9 ago. 2019.

⁷⁰ SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o 'caso Uber'. **Revista Brasileira de Direito Público: RBDP**, Belo Horizonte, v.13, n.50, jul./set. 2015. Disponível em: <<http://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/2015/69471.pdf>>. Acesso em: 9 ago. 2019.

⁷¹ Neste ponto, o autor também conclui que o transporte individual de passageiros, seja ele público ou privado, caracteriza-se como atividade econômica em sentido estrito, por não possuir alguns atributos essenciais do serviço público, como por exemplo a continuidade ou a essencialidade (latentes na esfera do transporte coletivo). Por isso, o autor define o transporte público individual de passageiros, realizado por taxistas, como um serviço de utilidade pública e não propriamente um serviço público.

país. Diferenciam-se, pois, a modalidade privada da pública, principalmente, por serem ou não abertos ao público e por terem ou não necessidade de concessão, permissão ou autorização estatal para seu regular funcionamento.⁷²

Transporte Privado Individual de Passageiros

Quanto à modalidade privada do transporte individual de passageiros, Daniel Sarmento⁷³ ponderava que, apesar de à época a legislação não a expressamente mencionar, até o advento da Lei nº 13.640/2018, não significava que não a tivesse reconhecido, não sendo possível, mesmo naquele momento, ser concedido o monopólio do transporte individual de passageiros à categoria dos taxistas.⁷⁴ Queria dizer o autor que, para fosse o mesmo proibido, deveria haver expressa menção legal, uma vez que a omissão legislativa não seria suficiente para justificar a ilegalidade da modalidade.

Porém, a lacuna legislativa restou preenchida com a edição da chamada Lei do Uber, a qual modificou a redação do inciso X, do art. 4º da Lei de Política Nacional da Mobilidade Urbana, para definir o transporte remunerado privado individual de passageiros como “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”. Ainda, foram acrescentadas algumas disposições à legislação para determinar que competiria

⁷² Importante citar o art. 175, caput, da Constituição Federal: “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.” BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 9 ago. 2019. Destaca-se aqui, novamente, a distinção sobre os institutos do serviço público e o serviço de utilidade pública feita por Daniel Sarmento que aponta apenas a necessidade de autorização prévia para o exercício do serviço de táxi: “o serviço de táxi não configura propriamente serviço público, mas sim serviço de utilidade pública, que são institutos diferentes. O serviço público, como visto, é titularizado pelo Estado, mas pode ser eventualmente prestado por particulares, mediante concessão ou permissão, sempre precedidas de licitação pública, nos termos do art. 175 da Constituição. Já o serviço de utilidade pública se enquadra no campo da atividade econômica, mas se sujeita a intensa regulação e fiscalização estatal, em razão do interesse público inerente à sua prestação”. SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o 'caso Uber'. **Revista Brasileira de Direito Público: RBDP**, Belo Horizonte, v.13, n.50, jul./set. 2015. Disponível em: <<http://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/2015/69471.pdf>>. Acesso em: 9 ago. 2019.

⁷³ SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o 'caso Uber'. **Revista Brasileira de Direito Público: RBDP**, Belo Horizonte, v.13, n.50, jul./set. 2015. Disponível em: <<http://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/2015/69471.pdf>>. Acesso em: 09/08/2019.

⁷⁴ Importante salientar que o parecer do autor foi elaborado no ano de 2015, portanto anterior à recente Lei nº 13.640/2018, também chamada informalmente de Lei do Uber, que afastou a referida discussão ao preencher a lacuna legislativa.

aos municípios regulamentar e fiscalizar o serviço seguindo algumas diretrizes, dentre elas a exigência de contratação de seguros obrigatórios e a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais dos motoristas.⁷⁵

Sobre o tema, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica apresentou um estudo sobre os efeitos concorrenciais da entrada da Uber no mercado brasileiro e analisou que a referida legislação acertou ao não impor demasiadas dificuldades para a entrada das empresas no mercado, bem como ao não determinar as tarifas com as quais devem operar. Além disso, elogiou a inclusão na lei de normas de segurança e o fato de que o serviço não mais poderá ser inviabilizado por leis municipais. No entanto esse estudo fez a ressalva de que também os serviços de táxi, em especial os realizados por aplicativos de internet e rádiotáxis, devem caminhar para uma desregulamentação gradual, para que a concorrência seja incentivada, trazendo benefícios aos usuários e à sociedade como um todo.⁷⁶

O estudo concluiu também que a entrada da empresa no mercado diminuiu o número de corridas realizados por táxis, havendo muitas diferenças entre as regiões do país analisadas, sendo os efeitos sentidos em cidades com grandes mercados menores do que aqueles ocorridos em municípios menores, provavelmente, também, em razão do momento do início da atuação da empresa em cada localidade. Verificou-se que não houve uma melhoria expressiva nos serviços fornecidos por taxistas, não havendo grandes oferecimentos de descontos por estes, de modo a aumentar a competitividade. Além disso, percebeu-se que os aplicativos das empresas rivalizam diretamente com os aplicativos de táxis, havendo uma queda de 0,09% nas corridas de aplicativos de táxi, para cada aumento de 1% nas corridas realizadas através do aplicativo da Uber.⁷⁷

A Uber, por sua vez, muito comemorou a promulgação da referida lei, pois essa regulamentou a nível nacional o serviço prestado, afastando diversas leis municipais que proibiam ou inviabilizavam o exercício da atividade, sob o argumento de que este infringiria a exclusividade do transporte público oferecido por taxistas ou de que não estaria previsto na

⁷⁵ BRASIL, **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Presidência da República, [2018]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm> Acesso em: 21 ago. 2019.

⁷⁶ CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA. **Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?**. Brasília, 2018. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-001-2018-uber.pdf>> Acesso em: 22 ago. 2019.

⁷⁷ CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA. **Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?**. Brasília, 2018. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-001-2018-uber.pdf>> Acesso em: 22 ago. 2019.

legislação brasileira. No entanto, a empresa ressalva que a novel legislação aprovada apenas organiza os critérios para os aplicativos operarem e regulamenta a atividade dos motoristas parceiros, uma vez que estes fornecem o serviço de transporte.⁷⁸

Verifica-se, portanto, que mesmo com novos mecanismos regulatórios, e com o apaziguamento da discussão a respeito da distinção entre a natureza jurídica da atividade prestada por taxistas e motoristas de aplicativos, reside a controvérsia atual sobre qual a natureza jurídica da atividade prestada pela empresa Uber, sem mencionar o imenso debate acerca da existência ou não de vínculo trabalhista entre motoristas e a empresa, o qual não é objeto do presente trabalho.

Essa questão sobre no que consiste a atividade prestada pela empresa perante os usuários é de suma importância para a análise de situações envolvendo, por exemplo, a responsabilidade civil desta perante os consumidores, contratantes do serviço através da plataforma digital. Realizada a análise acerca do comércio eletrônico e da contratação digital, bem como estudado o contrato de transporte em suas diferentes modalidades, verificando-se a legislação sobre o tema, passa-se, então, ao estudo das tecnologias disruptivas, em específico do caso Uber, de modo a tentar definir a natureza jurídica da atividade prestada pela empresa, bem como analisar de que forma a jurisprudência vem se posicionando nos casos já existentes.

III – Tecnologias Disruptivas e o Transporte por Aplicativos: O Caso Uber

Desde os primórdios da literatura, da televisão e do cinema, o público sempre demonstrou fascínio por filmes e livros de ficção científica. Carros voadores, robôs e viagens à lua, dentre outras ideias inimagináveis, habitavam as mentes de sonhadores ao redor do mundo. Esse imaginário fantástico, obviamente, se afasta da realidade atual em diversos pontos. No entanto, várias das suposições de gênios da história como Júlio Verne e Leonardo da Vinci, proporcionaram e impulsionaram a criação de inventos na modernidade, os quais, à época das referidas figuras históricas, eram tidos como impossíveis. Um grande exemplo de ruptura da ordem vigente que existia até o momento é o desenvolvimento da computação por Alan Turing que, por ser pioneiro na utilização da inteligência artificial, em especial durante a 2ª Guerra Mundial, se tornou internacionalmente reconhecido.

⁷⁸ SUA VOZ foi ouvida mais uma vez. In: UBER. Lei do retrocesso. São Paulo: Uber, 2018. Disponível em <<https://www.uber.com/br/pt-br/lei-do-retrocesso/>> Acesso em: 9 ago. 2019.

Nesse sentido, as tecnologias disruptivas, assim como o próprio nome sugere, rompem a realidade existente, através de inovações tecnológicas até o momento impensáveis, trazendo soluções diferenciadas à problemas existentes, bem como fornecendo ferramentas que as pessoas nem sabiam que tanto iriam lhe auxiliar, pelo simples fato de não estarem ao alcance de suas imaginações até recentemente.⁷⁹

Corroborando essa ideia, Antonio Jorge Pereira Júnior e Juliana de Castro Costa⁸⁰ dizem que as “empresas disruptivas alcançam novos públicos ao provocar demandas para ofertas que ultrapassam as tradicionais”. Acrescentam os autores que essas empresas oferecem serviços que acabam por romper ou alterar com o curso dos processos vigentes no mercado, através de métodos inovadores.

Assim, com as tecnologias disruptivas, há uma abrupta mudança na indústria, ocasionada pelo surgimento da novidade tecnológica, tendo muito destaque no mercado atual os serviços da chamada “economia compartilhada”. Nesta seara, a quebra da realidade existente se mostra mais evidente na diminuição da importância dada ao instituto da propriedade através de uma aproximação entre o consumidor e o fornecedor.⁸¹

Além das já mencionadas diferenças na natureza jurídica dos transportes individuais público e privado realizados pelos táxis e pelos motoristas da Uber, este último é inédito e totalmente inovador também por trabalhar com a economia do compartilhamento, pressupondo esse uso comum de bens e serviços, reduzindo-se, portanto, os custos de transação e maximizando o uso dos recursos escassos à disposição no mercado.⁸²

Assim, pode-se dizer que a utilização de um bem não mais está intrinsecamente ligada à aquisição de sua propriedade, como já mencionado, sendo esse o cerne da economia do compartilhamento. Apesar da existência de institutos com aspectos similares, como o aluguel por exemplo, a chamada “*sharing economy*” vem crescendo exponencialmente em razão das plataformas digitais existentes, que facilitam o contato entre as partes contratantes.

⁷⁹ COUTO, Rainer; NOVAIS, Leandro. Regulação de tecnologias disruptivas: uma análise de sharing economy. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.26, n.111, p. 269-294, maio/jun. 2017. p. 270.

⁸⁰ PEREIRA JÚNIOR, Antonio Jorge; COSTA, Juliana de Castro. Repercussões e qualificação jurídica da atividade da Uber. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.27, n.120, 2018, p.131-159, nov./dez. Disponível em: <https://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/rt/RDCon_120_2018.pdf#page=131>. Acesso em: 10 ago. 2019.

⁸¹ COUTO, Rainer; NOVAIS, Leandro. Regulação de tecnologias disruptivas: uma análise de sharing economy. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.26, n.111, p. 269-294, maio/jun. 2017. p. 270.

⁸² OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende; FIGUEIROA, Caio Cesar. Desafios das reformas institucionais a partir de novas tecnologias: uma abordagem pragmática ao direito público a partir do caso Uber. **Revista de Direito Público da Economia: RDPE**, Belo Horizonte, v.14, n.54, abr./jun. 2016. Disponível em: <<http://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/2016/73968.pdf>>. Acesso em: 10 ago. 2019.

A facilitação de acesso a determinados serviços, como por exemplo o compartilhamento de imóveis (Airbnb) e de carros (Uber), tornou-os extremamente atrativos principalmente pela diminuição dos custos de transação, em um mercado mais variado, e pelo aumento da confiança de que os serviços estariam em constante melhoria, uma vez que são constantemente avaliados pelos demais usuários. Ademais, as necessidades da coletividade acabam por se sobrepor às necessidades individuais, uma vez que o compartilhamento dos serviços acaba por permitir que mais pessoas tenham acesso a eles, por um custo menor.⁸³

Por fim, importante salientar que há divergências sobre se o serviço fornecido pela empresa Uber, o qual terá sua natureza jurídica estudada adiante, pode ser efetivamente caracterizado como integrante da “*sharing economy*”.⁸⁴ Isso porque a empresa oferece diferentes modalidades de serviços, como o *Uber X*, *Uber XVIP*, *Uber Bag*,⁸⁵ o *Uber Black*, o *Uber Select*, o *Uber Juntos (Uber Pool)* e o *Uber Eats*, que são as modalidades existentes na maioria das cidades brasileiras até o presente momento. Segundo uma classificação mais rígida, talvez pudesse ser entendido que apenas o serviço fornecido através do *Uber Juntos (Uber Pool)* seria totalmente caracterizado como integrante da economia compartilhada, pois neste há também uma divisão de utilização do serviço entre os usuários.⁸⁶ Há críticas também no sentido de que o serviço fornecido pela empresa Uber não poderia ser classificado com uma tecnologia disruptiva, pois não teria abarcado um mercado que não existia antes através da sua inovação tecnológica, uma vez que faz clara concorrência com o serviço prestado por taxistas, o qual já existia anteriormente e supria a demanda existente.⁸⁷

⁸³ COUTO, Rainer; NOVAIS, Leandro. Regulação de tecnologias disruptivas: uma análise de sharing economy. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.26, n.111, p. 269-294, maio/jun. 2017. p. 271.

⁸⁴ Os autores do estudo realizado pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Guilherme Mendes Resende e Ricardo Andrade de Carvalho Lima, destacam que uma precisa definição sobre no que consiste a “economia do compartilhamento” é impossível de ser dada no momento, havendo opiniões divergentes entre a doutrina. Porém, incluem a Uber e similares nessa categoria e assim definem as plataformas digitais: “Essas plataformas tecnológicas são conhecidas como *peer-to-peer* ou P2P e caracterizam-se por fornecer um ambiente virtual onde os consumidores têm acesso às informações sobre os produtos que desejam usufruir temporariamente e, ao mesmo tempo, os ofertantes possuem amplo acesso ao mercado consumidor”. In: CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA. **Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: a entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?**. Brasília, 2018. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-001-2018-uber.pdf>> Acesso em: 22 ago. 2019.

⁸⁵ Uber Bag é uma modalidade oferecida, por enquanto, apenas nas cidades de Brasília e São Paulo. In: UBER BLOG. São Paulo: Uber, 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/categorias-da-uber/>> Acesso em: 4 set. 2019.

⁸⁶ COUTO, Rainer; NOVAIS, Leandro. Regulação de tecnologias disruptivas: uma análise de sharing economy. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.26, n.111, p. 269-294, maio/jun. 2017. p. 273

⁸⁷ MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.25, n.107, p. 59-87, set./out. 2016. p. 66.

Porém, apesar de não ser possível definir com precisão se a Uber é efetivamente uma tecnologia disruptiva integrante da economia de compartilhamento, pois esta é uma questão para a qual não há uma resposta única em razão de divergências doutrinárias e de classificação, é possível dizer que para os consumidores houve uma incrível alteração no modo que se movimentam dentro das cidades, sendo o serviço realizado pela empresa Uber e outras empresas similares essencial nas suas rotinas diárias. Logo, é imprescindível que o Direito acompanhe as novidades da sociedade moderna, independente de discordâncias de nomenclatura e de classificação, de modo a tutelar os interesses dos consumidores e estar capacitado para dirimir as controvérsias provenientes das relações entre empresas e usuários.

A Empresa Uber

Inicialmente, importante delinear como a empresa Uber foi criada. Ela surgiu após uma situação enfrentada por dois amigos, que, no ano de 2009, frequentavam um evento na França e não conseguiram encontrar qualquer meio de transporte que os levasse de volta para o seu hotel. Em razão desta dificuldade, conceberam a ideia de um aplicativo de celular que conectasse um indivíduo, através do toque na tela do dispositivo, a um motorista particular. Esses amigos eram os anteriores proprietários de empresas de tecnologia Garrett Camp e Travis Kalanick, que, em 2010, fundaram a empresa Uber Technologies Inc., na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos.⁸⁸

No Brasil, a empresa começou a operar em 2014, no Rio de Janeiro, atuando, com o passar do tempo, em outras cidades. Apesar de possuir diferentes segmentos que envolvem até mesmo testes com veículos autônomos, compartilhamento de viagens aéreas (previsto para 2023) e alugueis de patinetes, no território brasileiro, conforme mencionado, a Uber disponibiliza, até o momento, os seguintes serviços: *Uber Black*, *Uber Select*, *Uber X*, *Uber XVIP*, *Uber Bag*, *Uber Juntos (Uber Pool)* e *Uber Eats*. Com exceção do último, que consiste em um serviço em que o usuário solicita a entrega de refeições, os demais se referem à solicitação de viagens, diferindo entre si apenas quanto à modalidade (qualidade do carro, preço, se a corrida será dividida com outra pessoa, dentre outras questões).⁸⁹

Os números envolvidos nas atividades desenvolvidas pela empresa são astronômicos. Está presente em mais de 700 cidades de mais de 60 países do mundo, atuando em mais de

⁸⁸ UBER, Fatos e Dados. São Paulo: Uber, 2019. Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>> Acesso em: 23 jul. 2019.

⁸⁹ UBER, Fatos e Dados. São Paulo: Uber, 2019. Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>> Acesso em: 23 jul. 2019.

100 municípios brasileiros, com em torno de 22 milhões de usuários apenas no território pátrio e atingindo número superior a 93 milhões ao redor do globo. Além disso, no Brasil, a empresa possui mais de 600 mil motoristas parceiros.⁹⁰

Porém, resta a pergunta: Qual é a atividade que a empresa desenvolve? A Uber autodeclara-se como uma empresa de tecnologia, que revolucionou o modo como as pessoas transitam pelas cidades ao redor do mundo. Afirma conectar motorista parceiros e usuários, através da disponibilização de um software em seu aplicativo. Em seus próprios termos de uso, destaca não prestar serviços de transporte ou logística, alegando que tais serviços são prestados por terceiros independentes que não são empregados da Uber.⁹¹

Ainda, sublinha que não é um aplicativo equiparável aos táxis, pois apenas conecta pessoas aos motoristas parceiros, os quais realizam o transporte individual privado, não sendo também um serviço de caronas remuneradas. Por fim, salienta não empregar nenhum motorista e nem ser proprietária de nenhum veículo.⁹²

Cabe destacar ainda que em maio de 2019, a Uber fez a sua estreia na Bolsa de Valores de Nova York, abrindo o seu capital, possuindo um valor de mercado em torno de U\$81,2 bilhões de dólares.⁹³ Entretanto, apesar do otimismo inicialmente envolvido na operação, após dois dias da entrada em Wall Street, a empresa havia perdido o equivalente a dez por cento de seu valor de mercado.⁹⁴ Ainda assim, o montante compreendido pela atividade da empresa é impressionante.

Além disso, a Uber também promove o valor da sua marca de outras formas. Na cidade de Porto Alegre, por exemplo, a Uber adotou trechos da orla do Rio Guaíba, por meio de parcerias com a prefeitura, ficando a cargo da empresa a manutenção, paisagismo e limpeza da área, podendo, em contrapartida, utilizar-se do espaço para divulgação de sua marca e realização de outros eventos.⁹⁵

⁹⁰ Dados mundiais e brasileiros atualizados, respectivamente, em maio de 2019 e setembro de 2018.

⁹¹ UBER, Termos de Uso. São Paulo: Uber, 2019. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>> Acesso em: 23 jul. 2019.

⁹² UBER, Fatos e Dados. São Paulo: Uber, 2019. Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>> Acesso em: 23 jul. 2019.

⁹³ FARREL, Maureen. DRIEBUSCH, Corrie. Uber chega à bolsa de nova York com valor de mercado de U\$ 82 bi. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 9 de maio de 2019. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/05/uber-chega-a-bolsa-de-ny-com-valor-de-mercado-de-us-82-bi.shtml>> Acesso em: 21 ago. 2019.

⁹⁴ MOURA, Julia. Uber perde U\$ 13 bilhões em valor de mercado em dois dias na bolsa. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 13 de maio de 2019. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/05/uber-perde-us-13-bilhoes-em-valor-de-mercado-em-dois-dias-na-bolsa.shtml>> Acesso em: 21 ago. 2019.

⁹⁵ PREFEITO formaliza adoção da orla do guaíba pela uber. **Prefeitura de Porto Alegre**. Porto Alegre, 31 de agosto de 2018. Disponível em: <<https://alfa.portoalegre.rs.gov.br/gp/noticias/prefeito-formaliza-adocao-da-orla-do-guaiba-pela-uber>> Acesso em: 3 set. 2019.

Em resumo, a Uber atua no mercado diferenciadamente, fornecendo um serviço em várias modalidades, atendendo milhões de pessoas ao redor do mundo, com um imenso valor de mercado e mudando a vida dos indivíduos, seja dos motoristas parceiros que auferem renda através dessa empresa em moldes que até poucos anos atrás não existiam, seja dos usuários que alteraram o modo como se locomovem nas cidades. Nesse sentido, alguns aspectos são essenciais para compreender a atuação dessa empresa, como os princípios que norteiam a atividade, bem como a natureza jurídica do serviço prestado.

Princípios Norteadores: A Livre Concorrência e a Livre Iniciativa

Conforme preceitua Daniel Sarmiento,⁹⁶ “os princípios da Constituição são normas jurídicas extremamente importantes, verdadeiros pilares do ordenamento, e não meras exortações ao legislador, desprovidas de efeitos concretos”. Considerando essa afirmação, o autor destaca os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência como essenciais para a compreensão do sistema brasileiro no que se refere à atividade exercida pelos aplicativos de transporte e motoristas parceiros.

Ainda, sublinha que emana do princípio da livre iniciativa o entendimento de que os particulares devem ser livres para realizar atividades econômicas, desde que não ofendam direitos de terceiros ou da coletividade, estimulando o empreendedorismo e aumentando a produtividade econômica. Quanto à livre concorrência, destaca que este princípio objetiva a proteção da competição no mercado, de modo a favorecer o consumidor, garantindo eficiência econômica e afastando a ocorrência de falhas de mercado, como, por exemplo, o surgimento de cartéis e de monopólios. Esta proteção do mercado se dá em duas vertentes: por um lado, o Estado é limitado, de modo que não pode instituir demasiadas restrições para que os agentes econômicos atuem, enquanto que de outro, impõe que o Poder Público coíba abusos e práticas anticoncorrenciais.

No entanto, pondera o autor a respeito do caráter não absoluto destes institutos, uma vez que podem ser restritos ao colidirem com outros princípios, como por exemplo se afrontarem o meio ambiente, ou se ocasionarem concorrência desleal. Entende, em conclusão, não ser este o caso do Uber, uma vez que a sua existência não afronta outros princípios

⁹⁶ SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o 'caso Uber'. **Revista Brasileira de Direito Público: RBDP**, Belo Horizonte, v.13, n.50, jul./set. 2015. Disponível em: <<http://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/2015/69471.pdf>>. Acesso em: 5 jul. 2019.

constitucionais e que, em comparação aos táxis, presta serviço de natureza jurídica distinta, consoante demonstrado no ponto relativo ao contrato de transporte.

Em relação à livre concorrência, algumas críticas são feitas no que se refere à ausência de interferência estatal quanto às tarifas praticadas pela empresa, que utiliza-se da chamada “tarifa dinâmica” para calcular o valor das viagens, considerando a oferta e a procura no aplicativo no momento em que o veículo é pedido pelo usuário através do clique na tela do celular. Isso porque a empresa poderia artificialmente controlar o mercado, inicialmente oferecendo tarifas extremamente baixas, eliminando a concorrência, retendo o monopólio da atividade, sendo a existência de monopólio uma das mais graves falhas de mercado, extremamente prejudicial ao consumidor. Algumas sugestões são feitas pela doutrina como, por exemplo, a fixação pelos governantes de uma tarifa máxima a ser cobrada, porém, isso iria de encontro com outros princípios importantes, como a livre iniciativa e a autonomia privada.⁹⁷

Assim, a legislação atualmente em vigor, conforme anteriormente abordado, optou por dar maior liberdade às empresas, facilitando a atuação destas e flexibilizando a regulação em diversos pontos, sendo, ao menos até o momento, benéfica às empresas e aos consumidores, que continuam a utilizar-se dos serviços em valores atrativos, sem que haja um limite máximo de preços de tarifas previamente determinado pelo poder público.

Além disso, outras empresas, mesmo que não tenham tanta abrangência quanto a Uber, mantém a concorrência, de modo que o mercado vem se auto ajustando nesse sentido. Quanto à interferência estatal, através de mudanças legislativas, Alessandra Garcia Marques⁹⁸ muito bem pontua que essas devem ir ao encontro dos princípios constitucionais:

No que toca ao serviço de transporte privado individual de passageiros, o poder público, sempre que atuar, deverá assegurar o direito de escolha livre e informada dos consumidores e a liberdade de profissão, nos limites da legislação, além da livre concorrência, da livre empresa e da livre iniciativa.

Logo, os princípios constitucionais supracitados, dentre outros, permeiam as relações da sociedade, sendo inafastáveis, e devem ser ponderados entre si na aplicação do Direito, em especial nas relações de consumo decorrentes de inovações tecnológicas, que trazem problemáticas até então desconhecidas, as quais necessitam ser enfrentadas para que as

⁹⁷ COUTO, Rainer; NOVAIS, Leandro. Regulação de tecnologias disruptivas: uma análise de sharing economy. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.26, n.111, p. 269-294, maio/jun. 2017. p. 274-275.

⁹⁸ MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.25, n.107, p. 59-87, set./out. 2016. p. 82.

relações entre os indivíduos sejam satisfatoriamente tuteladas. É necessário também, para que os juízes e os tribunais apliquem corretamente as leis e os princípios constitucionais, que seja definida qual a natureza jurídica da atividade praticada pela empresa Uber e seus motoristas parceiros, uma vez que apenas diferenciá-la da atividade exercida por taxistas não é suficiente, e somente assim poderá ser satisfatoriamente entendida a responsabilidade civil decorrente dos contratos realizados entre as partes.

Natureza Jurídica

A legislação atual, conforme previamente demonstrado, optou por incluir a definição legal do transporte privado individual de passageiros de modo a eliminar eventuais controvérsias entre taxistas e motoristas de aplicativos. Porém, apesar de assim definir o serviço prestado, não restou claro sobre se esta modalidade contratual também é a realizada pela empresa, ou se seria somente relativo à atividade prestada por motoristas parceiros.

O Poder Judiciário, portanto, acaba tendo dificuldades ao interpretar os contratos nos casos concretos. A doutrina, ainda incipiente no tema, busca alcançar um consenso, ainda em construção. Daniel Sarmento⁹⁹ assim define a atividade desenvolvida pela Uber:

A Uber é uma plataforma tecnológica para smartphones lançada nos Estados Unidos em 2010, que permite estabelecer uma conexão entre motoristas profissionais e pessoas interessadas em contratá-los. Por seu intermédio, indivíduos previamente cadastrados em seu site/aplicativo conseguem encontrar, de modo simples e ágil, motoristas parceiros da Uber para transportá-los com conforto e segurança.

Assim como definido pelo autor, a própria empresa, consoante já disposto no presente trabalho, em seus termos de uso, destaca não prestar serviços de transporte ou de logística, pois apenas disponibiliza uma plataforma tecnológica, e alega que os serviços de transporte são prestados por terceiros independentes que não são seus empregados, mas sim motoristas parceiros. Destaca-se que a relação entre motoristas e a empresa foge ao escopo do presente trabalho, importando, porém, o contrato pactuado entre empresa e usuários.

Por sua vez, Antonio Jorge Pereira Júnior e Juliana de Castro Costa¹⁰⁰ definem o serviço prestado, pelo menos até o momento, “como atividade privada de agenciamento

⁹⁹ SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o 'caso Uber'. **Revista Brasileira de Direito Público: RBDP**, Belo Horizonte, v.13, n.50, jul./set. 2015. Disponível em: <<http://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/2015/69471.pdf>>. Acesso em: 9 ago. 2019.

eletrônico de transporte mediante aplicativo, que permite a busca de motoristas cadastrados, segundo sua solicitação”.

Em estudo divulgado pelo CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica, foi determinado que seria utilizado o termo “transporte remunerado privado individual” para se referir à intermediação realizada pelos aplicativos Uber, 99Pop, Cabify e similares, também em razão do enquadramento legal dado pela Lei nº 13.640/2018, que definiu o transporte remunerado privado individual de passageiros como o 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.¹⁰¹

Por se distanciar de certo modo do contrato de transporte descrito no Código Civil, há quem diga que o contrato realizado entre empresa e usuários pode ser considerado até mesmo como contrato atípico, decorrente da autonomia da vontade das partes, ainda que de adesão, por não se enquadrar totalmente no tipo legal codificado, uma vez que, quando o contrato de transporte foi criado, não existia a figura das plataformas digitais nos moldes que existe hoje, com suas peculiaridades já abordadas. Essa atipicidade, porém, não pode servir como meio para a empresa burlar regras impostas pela lei ou para evitar eventuais responsabilizações decorrentes do serviço prestado.¹⁰²

Logo, mesmo que por vezes se afaste em alguns pontos do contrato de transporte originalmente pensado pelo legislador, tendo mais características de uma mera intermediação, no que se refere à relação entre a empresa e os usuários, esta se enquadra na hipótese de contrato de consumo, uma vez que o consumidor é caracterizado como pessoa física ou jurídica que adquire o produto ou para quem é prestado o serviço, sendo o destinatário final. Além disso, a empresa se enquadra na qualidade de fornecedora, pois se aproxima do conceito

¹⁰⁰ PEREIRA JÚNIOR, Antonio Jorge; COSTA, Juliana de Castro. Repercussões e qualificação jurídica da atividade da Uber. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.27, n.120, 2018, p.131-159, nov./dez. Disponível em: <https://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/rt/RDCon_120_2018.pdf#page=131>. Acesso em: 26 ago. 2019.

¹⁰¹ CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA. **Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?** Brasília, 2018. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-001-2018-uber.pdf>> Acesso em: 26 ago. 2019

¹⁰² FRAZÃO, Ana. **Contratos empresariais atípicos: atuais desafios para a sua compreensão e tratamento jurídico.** Disponível em: <http://anafraza.com.br/files/publicacoes/2017-04-05-Contratos_empresariais_atipicos.pdf> Acesso em: 26 ago. 2019.

de pessoa física ou jurídica que fornece o serviço, auferindo lucro como contrapartida financeira, uma vez que retém um percentual de valor de cada viagem realizada.¹⁰³

Percebe-se, então, que consiste o contrato em uma relação de consumo, realizada no ambiente virtual, na qual incide o Código de Defesa do Consumidor, pois remunera-se o fornecedor por serviço fornecido para o destinatário final.¹⁰⁴ Não possui, porém, segundo a maioria da doutrina, a mesma natureza jurídica do serviço de táxi, embora concorrentes, aproximando-se do serviço privado de transporte individual de passageiros, sujeito portanto às regras decorrentes das relações de consumo e sendo, por alguns autores e pela própria empresa, descrito como um contrato de agenciamento ou de mera disponibilização de software, de modo a tentar eximir-se das responsabilidades decorrentes do contrato de transporte. A atipicidade, portanto, é latente ao se estudar a contratação por intermédio dos aplicativos de transporte.

Quanto ao reconhecimento dessa relação de consumo, este será essencial para a fixação de indenizações, ou o seu afastamento, uma vez que, segundo o Código de Defesa do Consumidor, os fornecedores são solidariamente responsáveis pelos danos causados ao consumidor.¹⁰⁵ Assim, é importante que seja visto de que maneira a própria empresa trata a responsabilidade civil em suas cláusulas contratuais e de que modo o Judiciário está se posicionando frente às controvérsias geradas.

A Responsabilidade Civil dos Aplicativos de Transporte

Após a análise da natureza jurídica do serviço prestado pela empresa Uber, aplicável também aos demais aplicativos de transporte análogos, e da legislação que estabeleceu regras para a atividade no território brasileiro, deve ser vista a responsabilidade civil decorrente deste contrato, em linhas gerais.

Conforme delineado previamente, nos contratos referentes ao transporte de pessoas, a responsabilidade civil deles decorrentes está prevista no art. 734 do Código Civil, sendo

¹⁰³ PEREIRA JÚNIOR, Antonio Jorge; COSTA, Juliana de Castro. Repercussões e qualificação jurídica da atividade da Uber. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.27, n.120, 2018, p.131-159, nov./dez. Disponível em: <https://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/rt/RDCon_120_2018.pdf#page=131>. Acesso em: 26 ago.2019.

¹⁰⁴ MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.25, n.107, p. 59-87, set./out. 2016. p. 75.

¹⁰⁵ MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.25, n.107, p. 59-87, set./out. 2016. p. 76

determinado que o transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas, bem como às suas bagagens; salvo força maior, sendo nulas eventuais cláusulas de exclusão de responsabilidade, excluindo-se, ainda, a responsabilidade decorrente de culpa exclusiva do próprio transportado.¹⁰⁶

Destaca-se que a jurisprudência tem entendido que a culpa do transportador é presumida, incumbindo ao mesmo elidir-se da responsabilidade e comprovar a existência de alguma causa que lhe exonere. Além disso, caso haja culpa de terceiro pelo fato causador de um acidente, por exemplo, o transportador continua responsável em relação ao transportado, ressalvado o seu direito de regresso perante o terceiro causador do evento, conforme entendimento sumulado pelo Supremo Tribunal Federal (Súmula 187).¹⁰⁷

Outra importante questão se refere à responsabilidade relativa à desobediência aos horários, sendo recorrente no judiciário lides buscando indenização por perdas e danos decorrentes de atrasos injustificados nos serviços de transporte.¹⁰⁸ Já existem precedentes nesse sentido em relação à empresa, consoante será demonstrado adiante.

Além das disposições acima apontadas, é necessário analisar de que modo a própria empresa dispõe as cláusulas de responsabilidade em seus termos de uso, em face do Código de Defesa do Consumidor, bem como de que forma estas são enfrentadas pelos juízes e tribunais nos casos concretos.

Cláusulas de Exclusão de Responsabilidade

A Uber, em seus termos de uso, prevê cláusulas de limitação de responsabilidade, nas quais se exime de qualquer responsabilidade por danos causados ao contratante, sejam eles indiretos, especiais, punitivos, incidentais ou emergentes, bem como lucros cessantes, danos patrimoniais e morais, dentre outros. Além disso, a empresa afirma que não é responsável por falhas e atrasos decorrentes do serviço de transporte realizado por motoristas parceiros.¹⁰⁹

Nessas cláusulas, portanto, a empresa objetiva elidir-se de toda e qualquer responsabilização decorrente do serviço prestado, repassando ao motorista parceiro os riscos da atividade. No entanto, conforme abordado previamente, é pacífico que o serviço prestado possui caráter consumerista, sendo amplamente aplicado pela jurisprudência esse

¹⁰⁶ RIZZARDO, Arnaldo. **Responsabilidade civil**. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 613.

¹⁰⁷ Ibid., p. 794.

¹⁰⁸ Ibid., p. 794.

¹⁰⁹ UBER, Termos de Uso. São Paulo: Uber, 2019. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>> Acesso em: 2 set. 2019.

entendimento. Nesse sentido, extrai-se de julgado proveniente da 4ª Turma Recursal Cível do TJRS, o qual tratava de ação proposta por contratante do serviço da Uber que havia sido cobrado injustamente por taxa de limpeza do veículo de motorista parceiro e que, nos autos, não restou comprovado que o autor tivesse dado causa aos danos no automóvel:¹¹⁰

A relação existente entre as partes é inegavelmente de consumo, sobre a qual incide o disposto no art. 6º, VIII, do Código de Defesa do Consumidor. Assim, cabia à ré, de acordo com o art. 373, II, do Código de Processo Civil, a comprovação de fato impeditivo, modificativo ou extintivo do direito do autor, ônus do qual não se desincumbiu.

No mesmo sentido entende o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, em que a 38ª Câmara de Direito Privado dispôs, ao julgar a Apelação Cível nº 1023935-25.2017.8.26.0562,¹¹¹ que a Uber é parte da cadeia de fornecedores do serviço de transporte individual contratado pelo aplicativo, sendo remunerada pelo serviço prestado, devendo responder solidariamente pelos eventuais danos causados ao consumidor.

Considerando esse caráter consumerista da relação, já amplamente aplicado pelos Tribunais, exemplificado pelos julgados supramencionados, além da questão acerca da definição sobre qual contrato a empresa realiza, seja de transporte, atípico, de agenciamento, de prestação de serviço ou outro, é evidente a responsabilidade decorrente da contratação entre empresa e usuário, pois não poderia admitir-se que a empresa se elidisse de sua

¹¹⁰ RECURSO INOMINADO. CONSUMIDOR. AÇÃO DE REPETIÇÃO DO INDÉBITO C/C INDENIZATÓRIA POR DANOS MORAIS. TRANSPORTE URBANO POR APLICATIVO (UBER). COBRANÇA DE TAXA DE LIMPEZA. RÉ QUE NÃO SE DESINCUMBIU DE SEU ÔNUS PROBATÓRIO. AUSÊNCIA DE COMPROVAÇÃO DE QUE AS MANCHAS NOS BANCOS DO VEÍCULO TENHAM SIDO CAUSADAS PELOS PASSAGEIROS. DEVOLUÇÃO DO VALOR COBRADO INDEVIDAMENTE DE FORMA DOBRADA. APLICAÇÃO DO ART. 42, § ÚNICO, DO CDC. MERA COBRANÇA INDEVIDA. AUSENTE SITUAÇÃO EXCEPCIONAL QUE CONFIGURE DANO OU LESÃO A DIREITOS DE PERSONALIDADE DO AUTOR. DANOS MORAIS AFASTADOS. RECURSO PROVIDO EM PARTE. PORTO ALEGRE. Tribunal de Justiça. **Recurso Cível, nº 71007349574**, Quarta Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Luis Antonio Behrendorf Gomes da Silva, Julgado em: 23-02-2018). Disponível em: <<http://www.tjrs.jus.br/busca/?tb=proc>> Acesso em: 2 set. 2019.

¹¹¹ 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. SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. **Apelação Cível nº 1023935-25.2017.8.26.0562**, 38ª Câmara de Direito Privado, Relator: Fernando Sastre Redondo. Julgado em: 17/10/2018. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=11922384&cdForo=0>> Acesso em: 2 set. 2019.

responsabilidade, abusando das características da economia compartilhada em seu próprio benefício. Corroborando esse entendimento, Alessandra Garcia Marques¹¹² assim discorre:

“No caso do serviço de transporte porta a porta ou por demanda prestado por intermédio do aplicativo Uber, serviço privado de transporte individual de passageiros, ainda é preciso reconhecer que, no Brasil, a cláusula do contrato entre a Uber e os motoristas que exime a empresa de responsabilidades não tem qualquer valor para o ordenamento jurídico brasileiro, porque se está a tratar de responsabilidade decorrente da relação de consumo sobre a qual incide o Código de Defesa do Consumidor, ainda que no contrato mencionado esteja previsto.”

A autora acrescenta que, em decorrência da relação de consumo estabelecida, a responsabilidade entre os motoristas parceiros e a empresa, perante o usuário, seria solidária, conforme é determinado no Código de Defesa do consumidor.¹¹³

Diversas são as situações que chegam ao judiciário envolvendo os aplicativos de transporte e consumidores, sejam casos mais simples como o primeiramente citado, envolvendo uma mera cobrança indevida, sejam outras questões mais graves como as que abrangem a ocorrência de acidentes. A seguir serão brevemente analisados alguns aspectos de precedentes importantes sobre a matéria, em especial do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, e alguns casos importantes acontecidos nos Estados Unidos.

Panorama Jurisprudencial

Devido à ampla abrangência do serviço prestado pela Uber, muitos casos chegam ao Judiciário. Alguns se referem à mera cobrança indevida, outros são relativos a graves acidentes com danos patrimoniais e extrapatrimoniais expressivos. Consoante já demonstrado anteriormente, em relação à natureza jurídica do serviço prestado, ainda há confusão doutrinária e jurisprudencial sobre o tema. Alguns tratam o serviço como transporte individual privado de passageiros, outros afastam esse enquadramento dizendo se tratar da mesma espécie de serviço prestado por taxistas, enquanto há aqueles que dizem ser o serviço prestado apenas uma mera disponibilização de plataforma virtual que facilita o contato entre motoristas e passageiros.¹¹⁴

¹¹² MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.25, n.107, p. 59-87, set./out. 2016. p. 75-76.

¹¹³ MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.25, n.107, p. 59-87, set./out. 2016. p. 75-76.

¹¹⁴ Cássio Benvenuto Castro, Juiz de Direito que atua no Estado do Rio Grande do Sul, compara o serviço prestado pela Uber com o prestado por táxis, dizendo serem os mesmos mais similares do que diferentes,

Apesar dessas divergências, a jurisprudência, nos casos concretos tem entendido por responsabilizar a empresa por casos decorrentes das contratações realizadas por intermédio do aplicativo. Em situações mais expressivas financeiramente e de maior repercussão na sociedade, a empresa tem optado por realizar acordos extrajudiciais com cláusulas de sigilo, de modo que os valores envolvidos não sejam divulgados, bem como não seja criada uma sequência de precedentes que sejam contrários aos seus interesses.

Um caso emblemático aconteceu na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, na noite de ano novo em 2013, quando um motorista da Uber, que não levava nenhum passageiro em seu veículo atropelou uma mulher que transitava pela rua com seus dois filhos menores e ocasionou a morte de Sofia Liu, de seis anos de idade. A empresa e o motorista foram processados, sendo este o primeiro caso judicial por responsabilidade da Uber decorrente de homicídio culposo por negligência do motorista parceiro. Primeiramente, a empresa refutou a sua responsabilidade; porém, em 2015, a Uber realizou um acordo, de valor não divulgado, com a família da criança.¹¹⁵

O caso revelou diversas falhas na cobertura securitária¹¹⁶ que a empresa possuía, uma vez que não abrangia as situações em que não havia passageiros no veículo, estando, no entanto, o motorista parceiro logado e disponível para fazer corridas pelo aplicativo, e ocasionava danos para terceiros, estranhos à relação contratual. Após esse caso, a empresa alterou as suas políticas de cobertura securitária.¹¹⁷

No Brasil, há alguns precedentes envolvendo danos com terceiros alheios à relação contratual, porém a posição adotada pelos juízes, até o momento, foi no sentido de afastar a

afastando a modalidade privada da contratação por aplicativos, dizendo que ambos desempenhariam atividades econômicas em sentido estrito, possuindo interesse público, não sendo a mera existência de plataforma virtual e algumas outras características capazes de diferenciar um do outro. *In*: CASTRO, Cássio Benvenuti de. A abusividade da tarifa dinâmica praticada pelo UBER. **Revista de Direito Privado**, São Paulo, v.20, n.98, p. 129-160, mar./abr. 2019. Disponível em: <https://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/rt/RDPriv_98_2019.pdf#page=129>. Acesso em: 2 set. 2019.

¹¹⁵ SOPHIA LIU uber lawsuit. São Francisco, 2018. *In*: <<https://dolanlawfirm.com/accidents/uber-lyft-car-accident/uber-wrongful-death-injury-lawsuit/>>; Acesso em: 3 set. 2019.

¹¹⁶ Destaca-se que os valores dos seguros que a empresa pactua nos Estados Unidos diferem expressivamente do praticado no Brasil. No território brasileiro, a Uber fornece seguro obrigatório para passageiros e motoristas no valor de R\$ 100.000,00 no caso de morte. Já nos Estados Unidos, o montante chega a até US\$ 1.000.000,00. UBER BLOG, São Paulo, 2019. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-seguro-para-uber/>> Acesso em: 3 set. 2019; UBER, Insurance. São Paulo, 2019. Disponível em: <<https://help.uber.com/partners/article/insurance-?nodeId=a4afb2ed-75af-4db6-8fdb-dccecfcc3fd7>> Acesso em: 3 set. 2019

¹¹⁷ SERNOFSKY, Evan. EX-UBER driver guilty of manslaughter for killing in sf crosswalk. *In*: São Francisco Chronicle. [São Francisco], 2 de ago. 2018. Disponível em: <<https://www.sfchronicle.com/bayarea/article/Uber-driver-guilty-of-manslaughter-for-killing-13127623.php>> Acesso em: 3 set. 2019.

responsabilidade da Uber nesses casos. Nesse sentido é o seguinte julgado do Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul:¹¹⁸

RECURSO INOMINADO. AÇÃO INDENIZATÓRIA. ACIDENTE DE TRÂNSITO ENVOLVENDO MOTORISTA DO APLICATIVO UBER. INAPLICABILIDADE DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR NO PRESENTE CASO. RESPONSABILIDADE CIVIL. INEXISTÊNCIA DE DEFEITO NO SERVIÇO PRESTADO EM RELAÇÃO À PARTE AUTORA, POSTO QUE EM MOMENTO ALGUM SE ESTABELECEU RELAÇÃO DE CONSUMO ENTRE RECORRIDA E RECORRENTE. A PARTE AUTORA NÃO TEM A CONDIÇÃO DE CONSUMIDORA DO CONTRATO DE TRANSPORTE, FATO QUE IMPEDE A RESPONSABILIZAÇÃO SOLIDARIA DA RECORRENTE, PREVISTA NO ARTIGO 34 DO CDC. EXTINÇÃO DO FEITO, SEM RESOLUÇÃO DE MÉRITO NO QUE TANGE AO RECORRENTE. PRECEDENTE DESTA TURMA RECURSAL. RECURSO PROVIDO. (Recurso Cível, Nº 71008847659, Quarta Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Gisele Anne Vieira de Azambuja, Julgado em: 23-08-2019)

No caso em comento, explicitou o relator que a Uber é responsável solidaria e objetivamente por defeitos decorrentes da prestação do serviço, inclusive por atos danosos de seus motoristas, em razão de se tratar de relação de consumo. No entanto, como no caso em questão não havia uma relação contratual entre a autora da ação e a Uber, uma vez que se referia a acidente de trânsito ocorrido entre o carro da requerente e do motorista parceiro, não poderia ser a empresa responsabilizada pelos danos ocorridos.

Percebe-se que nem houve a discussão se o motorista da Uber estava logado na plataforma ou não, como no caso dos Estados Unidos, sendo de pronto afastada a responsabilidade da empresa. No caso de São Francisco, também não houve pronunciamento judicial a respeito, uma vez que a empresa rapidamente realizou um acordo. Denota-se que o caso ocorrido no Brasil envolvia meros danos materiais, sendo esse o entendimento aplicado em casos análogos, ao menos no Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Não se sabe de que modo irá se posicionar o judiciário brasileiro caso os danos sejam mais expressivos, como ocorreu na situação envolvendo a infante de seis anos de idade.

Em outra situação, diferente das previamente mencionadas, pois havia uma relação pactuada, contratantes do serviço por intermédio da plataforma digital processaram a empresa requerendo indenização por danos materiais e morais decorrentes da falha no serviço fornecido, consistente em atraso injustificado do motorista, que percorreu rota mais longa do que o necessário, ocasionando a perda de voo dos indivíduos contratantes do serviço. A

¹¹⁸ PORTO ALEGRE. Tribunal de Justiça. **Recurso Cível, Nº 71008847659**, Quarta Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Gisele Anne Vieira de Azambuja, Julgado em: 23-08-2019 Disponível em: <<http://www.tjrs.jus.br/busca/?tb=proc>> Acesso em: 4 set. 2019.

empresa foi condenada ao pagamento de danos morais e materiais.¹¹⁹ Percebe-se, neste caso, que a existência de contrato entre as partes foi determinante para a fixação de indenização a ser paga pela empresa Uber.

Por fim, cabe mencionar, também, o caso ocorrido nos Estados Unidos, no estado do Arizona, em que uma mulher foi atropelada por um carro autônomo da Uber, que estava em fase de testes e era controlado remotamente. Foi o primeiro acidente fatal envolvendo um veículo autônomo e, assim como no caso do atropelamento em São Francisco, a empresa Uber realizou um acordo confidencial com a família envolvida no acidente, de modo que não houve apreciação pelo judiciário a respeito da responsabilidade da empresa.¹²⁰

Estas são apenas algumas situações recentes envolvendo a empresa, de modo que seja possível vislumbrar como a jurisprudência tem se encaminhado. A existência de vínculo contratual entre a parte demandante e a empresa tem sido essencial para a fixação ou afastamento de indenizações. Ainda há divergências sobre a espécie contratual aplicável, porém há visível convergência e concordância no sentido de que se trata de uma relação de consumo.

No que se refere aos casos em que não há uma relação contratual, o nexo causal tem sido considerado quebrado, de modo a eximir a empresa de responsabilidade. No entanto, ainda não houve nenhum caso envolvendo valores expressivos decorrente de situação extrema, como já ocorrido na situação supramencionada nos Estados Unidos no caso Sofia Liu. É possível que o fato de o motorista estar logado na plataforma e disponível para ser

¹¹⁹ RECURSO INOMINADO. CONSUMIDOR. AÇÃO INDENIZATÓRIA POR DANOS MATERIAIS E MORAIS. TRANSPORTE POR APLICATIVO. UBER. PERDA DE VOO. DEMONSTRADA A FALHA NA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO. ACRÉSCIMO DE TRAJETO SEM QUALQUER MOTIVO OU JUSTIFICATIVA. ACRÉSCIMO DETERMINANTE PARA PERDA DO VOO. CULPA DO CONSUMIDOR NÃO DEMONSTRADA. DEVER DE RESSARCIR O VALOR GASTO COM AS PASSAGENS AÉREAS. AUTORES QUE SE DESLOCARAM, APÓS, POR VIA TERRESTRE. DANO MORAL OCORRENTE. 1- A prova produzida demonstra que os erros cometidos pelo motorista, seja por quais motivos foram, resultaram na perda do voo contratado pelos autores. Nesse contexto, inquestionável se revela a falha na prestação do serviço prestado pela demandada, nos termos do disposto pelo artigo 14 do Código de Defesa do Consumidor e artigos 734 e 737 do Código Civil. 2- Como bem se sabe, o dano material não se presume, deve ser comprovado, pois a indenização se mede pela extensão do dano, nos exatos termos do disposto no art. 944 do Código Civil. Dano material parcialmente comprovado. 3- São inegáveis todos os transtornos e dificuldades enfrentados pelos consumidores, assim como os reflexos do ilícito na viagem dos autores, que se depararam com a impossibilidade de embarque no voo e a necessidade de se deslocarem de São Paulo para Porto Alegre, por via terrestre, enquanto a expectativa inicial era pela via aérea. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO. UNÂNIME. PORTO ALEGRE, Tribunal de Justiça. **Recurso Cível, nº 71007967896**, Segunda Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Elaine Maria Canto da Fonseca, Julgado em: 26-06-2019). Disponível em: <<http://www.tjrs.jus.br/busca/?tb=proc>> Acesso em: 4 set. 2019.

¹²⁰ Destaca-se que este caso é totalmente diferente dos anteriormente citados, envolvendo veículos autônomos, sem a figura do motorista parceiro, incluído no presente trabalho a título de curiosidade. Para mais informações ver: WOODALL, Bernie. **Reuters**, Estados Unidos, 28 de mar. 2018. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-autos-selfdriving-uber-settlement/uber-avoids-legal-battle-with-family-of-autonomous-vehicle-victim-idUSKBN1H5092>> Acesso em 3 set. 2019.

chamado seja utilizado como forma de vincular à empresa e torná-la responsável pelas consequências do fato ocorrido. Todavia, essa é apenas uma mera suposição, sendo impossível prever de que modo irão se posicionar os juízes e os tribunais brasileiros.

Por fim, sublinha-se que a quantidade de lides das quais a empresa participa tende a crescer exponencialmente, uma vez que sua operação se torna a cada dia maior e mais abrangente. Nesse sentido, cabe ao Judiciário enfrentar as matérias de modo a pacificar o entendimento, nas diferentes situações, conferindo maior segurança jurídica aos consumidores.

IV – Conclusão

O advento do comércio eletrônico alterou substancialmente as negociações humanas. Atualmente, a maioria dos contratos envolve algum aspecto realizado no meio digital, sejam as negociações, a efetiva pactuação ou até mesmo o próprio produto comercializado. Nesse sentido, os legisladores buscam a cada dia atualizar as leis de modo a acompanhar a evolução da sociedade. Em razão da complexidade da matéria e do rápido desenvolvimento das tecnologias, essas legislações, por vezes, nascem confusas ou até mesmo ultrapassadas. Deve, no entanto, ser celebrado o esforço realizado na modernização das leis, em especial em relação ao Marco Civil da Internet.

No que se refere ao contrato de transporte individual de passageiros, seja na modalidade pública ou privada, este vem sendo realizado por meio digital através de empresas que fornecem plataformas virtuais conectando usuários e motoristas, como Uber, Lyft, Cabify, 99Pop, 99Taxi e Easy Taxi. As diferentes restrições impostas pelo poder público às modalidades foram alvos de protestos de entidades de taxistas, que anteriormente detinham o monopólio do transporte individual público e sentiram-se ameaçadas pelo que consideraram concorrência desleal das empresas.

É bem verdade que houve uma drástica redução na utilização do serviço de táxis nas cidades em que ocorreu a entrada dos aplicativos intermediadores do transporte privado individual de passageiros, como o Uber. Porém, também não houve uma expressiva melhoria dos serviços prestados por taxistas, nem aplicação de tarifas mais competitivas.

Isso pode se dar por vários motivos, como, por exemplo, pela migração de taxistas para as plataformas, pela impossibilidade de diminuição dos valores em razão das altas barreiras impostas para a realização da modalidade pública do transporte individual de

passageiros, ainda que se considere serviço de utilidade pública e não expressamente um serviço público, como ocorre com o transporte coletivo público de passageiros.

No entanto, para o consumidor, o que desponta é que os serviços fornecidos pelas empresas, como a Uber, possuem maior qualidade e preços mais atrativos. Pouco importa para ele no que consiste a modalidade ou a natureza jurídica do serviço. Entretanto, essa definição lhe atinge quanto vê seus direitos restringidos e se vê obrigado a buscar a tutela do Judiciário para dirimir controvérsias.

A doutrina e a jurisprudência confundem os institutos, ora denominando a atividade como transporte individual, ora como mero contrato de intermediação de software, ora classificando-o como atípico, em razão da dificuldade de adequá-lo completamente a um tipo contratual já pré-determinado. Nesse sentido, parece que o caminho a ser seguido, além de uma gradual desregulação do transporte público privado de passageiros, para que este se torne mais competitivo, consiste em uma formulação doutrinária de um novo tipo contratual, específico para a modalidade privada de transporte individual fornecida por meio de aplicativos, de modo a abarcar todas as suas características peculiares e auxiliar os julgadores a corretamente interpretá-la.

Quanto a interpretação realizada pelos juízes e tribunais brasileiros, em especial no Rio Grande do Sul, tem indicado tratar-se de uma relação de consumo, implicando na responsabilidade da cadeia de fornecedores, independentemente da natureza jurídica do contrato em relação à cada um deles. Essa parece ser a interpretação correta, até porque não poderia ser todo o risco da atividade repassado aos motoristas parceiros, beneficiando-se a empresa de vultuosos lucros e eximindo-se de arcar com os prejuízos decorrentes da atividade.

Cabe, ainda, muita discussão sobre a responsabilidade da empresa nos casos em que não há uma relação contratual em andamento, quando o aplicativo está logado, gerando lucro para a empresa, uma vez que a quantidade de carros disponíveis no aplicativo influencia diretamente no valor da tarifa dinâmica praticada, e um dano é causado para um terceiro.

Em conclusão, diversas são as nuances desse tipo contratual, por enquanto atípico, devendo ser exaustivamente estudado e analisado, para que os casos concretos possam ser satisfatoriamente solucionados, sendo o consumidor tutelado, e, ao mesmo tempo, não sendo a atividade inviabilizada, uma vez que de extrema valia para a sociedade atual, a qual almeja um eficiente desenvolvimento tecnológico com vistas a um futuro sustentável e disruptivo, conforme imaginado por mentes brilhantes ao longo dos séculos.

V – Referências Bibliográficas

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acesso em: 9 ago. 2019.

BRASIL. Congresso Nacional. Senado Federal. **PL 3514/2015**. Altera a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990 (Código de Defesa do Consumidor), para aperfeiçoar as disposições gerais do Capítulo I do Título I e dispor sobre o comércio eletrônico, e o art. 9º do Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942 (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro), para aperfeiçoar a disciplina dos contratos internacionais comerciais e de consumo e dispor sobre as obrigações extracontratuais. Autoria: Senador José Sarney. Brasília, DF: Senado Federal, [2015]. Disponível em:

<<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2052488>>. Acesso em: 7 ago. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 7.962, de 15 de março de 2013**. Regulamenta a Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990, para dispor sobre a contratação no comércio eletrônico. Brasília, DF: Presidência da República, [2013]. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D7962.htm>. Acesso em: 7 ago. 2019.

BRASIL. **Lei 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [1990] Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078.htm> Acesso em: 12 jul. 2019.

BRASIL. **Lei 12.468, de 26 de agosto de 2011**. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2011]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12468.htm> Acesso em: 9 ago. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.587/2012, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2012]. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm> Acesso em: 8 ago. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014**. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, [2014]

Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm> Acesso em: 5 ago. 2019.

BRASIL, **Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018**. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, DF: Presidência da República, [2018]. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm> Acesso em: 7 ago. 2019.

BRASIL, **Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018**. Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD). Brasília, DF: Presidência da República, [2018] Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13709.htm> Acesso em: 7 ago. 2019.

CASTRO, Cássio Benvenuti de. A abusividade da tarifa dinâmica praticada pelo UBER. **Revista de Direito Privado**, São Paulo, v.20, n.98, p. 129-160, mar./abr. 2019. Disponível em:

<https://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/rt/RDPriv_98_2019.pdf#page=129>. Acesso em: 2 set. 2019.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA. **Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?**. Brasília, 2018. Disponível em:

<<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-001-2018-uber.pdf>> Acesso em: 22 ago. 2019.

COUTO, Rainer; NOVAIS, Leandro. Regulação de tecnologias disruptivas: uma análise de sharing economy. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.26, n.111, p. 269-294, maio/jun. 2017.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; BRAGA NETTO, Felipe Peixoto. **Curso de direito civil**. 5. ed. Salvador: Jus Podivm, 2018. v. 3: Responsabilidade civil.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; **Curso de direito civil**. 8. ed. Salvador: Jus Podivm, 2018. v. 4: Contratos: teoria geral e contratos em espécie.

FARREL, Maureen. DRIEBUSCH, Corrie. Uber chega à bolsa de nova York com valor de mercado de US\$ 82 bi. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 9 de maio de 2019. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/05/uber-chega-a-bolsa-de-ny-com-valor-de-mercado-de-us-82-bi.shtml>> Acesso em: 21 ago. 2019.

FLOR, Joseane Mendes. E-commerce: a extinção anormal dos contratos celebrados via internet. **Direito & Justiça: Revista da Faculdade de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul**, Porto Alegre, v. 36, n. 1, p. 83-104, jan./jun. 2010. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fadir/article/view/8821/6316>>. Acesso em: 12 jul. 2019.

FORGIONI, Paula A. Apontamentos sobre aspectos jurídicos do e-commerce. **RAE – Revista de Administração de Empresas**, São Paulo, v. 40, n. 4, p. 70-83, out./dez. 2000.

FRAZÃO, Ana. **Contratos empresariais atípicos: atuais desafios para a sua compreensão e tratamento jurídico**. Disponível em: <http://anafraza.com.br/files/publicacoes/2017-04-05-Contratos_empresariais_atipicos.pdf> Acesso em: 26 ago. 2019.

GOMES, Magno Federici; SOUZA, Igor Ferry de. Contratos de consumo por meios eletrônicos. **Revista Magister de Direito Empresarial, Concorrencial e do Consumidor**, Porto Alegre, v.4, n.24, p. 5-22, dez./jan. 2009.

KLEE, Antonia Espíndola Longoni. **Comércio eletrônico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

LIMBERGER, Têmis; MORAES, Carla Andreatta Sobré. 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. 24, n. 97, p. 255-270, jan./fev. 2015.

LONGHI, João Victor Rozatti. Marco civil da internet no Brasil: breves considerações sobre seus fundamentos, princípios e análise crítica do regime de responsabilidade civil dos provedores. In: MARTINS, Guilherme Magalhães (coord.). **Direito privado e internet**. São Paulo: Atlas, 2014.

LORENZETTI, Ricardo L. **Comércio eletrônico**. São Paulo. Revista dos Tribunais, 2004.

MARQUES, Alessandra Garcia. Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.25, n.107, p. 59-87, set./out. 2016.

MARQUES, Cláudia Lima. **Confiança no comércio eletrônico e a proteção do consumidor**: um estudo dos negócios jurídicos de consumo no comércio eletrônico. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

MARTINS, Guilherme Magalhães. **Responsabilidade civil por acidente de consumo na internet**. 2. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

MODENESI, Pedro. Contratos eletrônicos de consumo: aspectos doutrinário, legislativo e jurisprudencial. In: MARTINS, Guilherme Magalhães (coord.). **Direito privado e internet**. São Paulo: Atlas, 2014.

MOURA, Julia. Uber perde U\$ 13 bilhões em valor de mercado em dois dias na bolsa. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 13 de maio de 2019. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2019/05/uber-perde-us-13-bilhoes-em-valor-de-mercado-em-dois-dias-na-bolsa.shtml>> Acesso em: 21 ago. 2019.

NETCRAFT. **February 2019 Web Server Survey**. Bath: Netcraft Ltd., 2019. Disponível em: <<https://news.netcraft.com/archives/2019/02/28/february-2019-web-server-survey.html>>. Acesso em: 9 jul. 2019.

OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende; FIGUEIROA, Caio Cesar. Desafios das reformas institucionais a partir de novas tecnologias: uma abordagem pragmática ao direito público a partir do caso Uber. **Revista de Direito Público da Economia: RDPE**, Belo Horizonte, v.14, n.54, abr./jun. 2016. Disponível em: <<http://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/2016/73968.pdf>>. Acesso em: 10 ago. 2019.

PEREIRA JÚNIOR, Antonio Jorge; COSTA, Juliana de Castro. Repercussões e qualificação jurídica da atividade da Uber. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.27, n.120, 2018, p.131-159, nov./dez. Disponível em: <https://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/rt/RDCon_120_2018.pdf#page=131>. Acesso em: 10 ago. 2019.

PORTO ALEGRE, Tribunal de Justiça. **Recurso Cível, nº 71007967896**, Segunda Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Elaine Maria Canto da Fonseca, Julgado em: 26-06-2019). Disponível em: <<http://www.tjrs.jus.br/busca/?tb=proc>> Acesso em: 4 set. 2019.

PORTO ALEGRE. Tribunal de Justiça. **Recurso Cível, Nº 71008847659**, Quarta Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Gisele Anne Vieira de Azambuja, Julgado em: 23-08-2019 Disponível em: <<http://www.tjrs.jus.br/busca/?tb=proc>> Acesso em: 4 set. 2019.

PORTO ALEGRE. Tribunal de Justiça. **Recurso Cível, nº 71007349574**, Quarta Turma Recursal Cível, Turmas Recursais, Relator: Luis Antonio Behrendorf Gomes da Silva, Julgado em: 23-02-2018). Disponível em: <<http://www.tjrs.jus.br/busca/?tb=proc>> Acesso em: 2 set. 2019.

PREFEITO formaliza adoção da orla do guaíba pela uber. **Prefeitura de Porto Alegre**. Porto Alegre, 31 de agosto de 2018. Disponível em: <<https://alfa.portoalegre.rs.gov.br/gp/noticias/prefeito-formaliza-adocao-da-orla-do-guaiba-pela-uber>> Acesso em: 3 set. 2019.

RIZZARDO, Arnaldo. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2017. p. 103.

RIZZARDO, Arnaldo. **Responsabilidade civil**. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019. p. 613.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. **Apelação Cível nº 1023935-25.2017.8.26.0562**, 38ª Câmara de Direito Privado, Relator: Fernando Sastre Redondo. Julgado em: 17/10/2018. Disponível em: <<https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=11922384&cdForo=0>> Acesso em: 2 set. 2019.

SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o 'caso Uber'. **Revista Brasileira de Direito Público: RBDP**, Belo Horizonte, v.13, n.50, jul./set. 2015. Disponível em: <<http://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/2015/69471.pdf>>. Acesso em: 8 ago. 2019.

SARMENTO, Daniel. Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o 'caso Uber'. **Revista Brasileira de Direito Público: RBDP**, Belo Horizonte, v.13, n.50, jul./set. 2015. Disponível em: <<http://intra.mp.rs.gov.br/areas/biblioteca/arquivos/acervos/2015/69471.pdf>>. Acesso em: 9 ago. 2019.

SERNOFSKY, Evan. EX-UBER driver guilty of manslaughter for killing in sf crosswalk. *In: São Francisco Chronicle*. [São Francisco], 2 de ago. 2018. Disponível em: <<https://www.sfchronicle.com/bayarea/article/Uber-driver-guilty-of-manslaughter-for-killing-13127623.php>> Acesso em: 3 set. 2019.

SOPHIA LIU uber lawsuit. São Francisco, 2018. *In: <<https://dolanlawfirm.com/accidents/uber-lyft-car-accident/uber-wrongful-death-injury-lawsuit/>>*; Acesso em: 3 set. 2019.

SUA VOZ foi ouvida mais uma vez. *In: UBER*. Lei do retrocesso. São Paulo: Uber, 2018. Disponível em <<https://www.uber.com/br/pt-br/lei-do-retrocesso/>> Acesso em: 9 ago. 2019.

UBER BLOG. São Paulo: Uber, 2019. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-seguro-para-uber/>> Acesso em: 3 set. 2019;

UBER BLOG. São Paulo: Uber, 2018. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/categorias-da-uber/>> Acesso em: 4 set. 2019.

UBER, Fatos e Dados. São Paulo: Uber, 2019. Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>> Acesso em: 23 jul. 2019.

UBER, Fatos e Dados. São Paulo: Uber, 2019. Disponível em <<https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>> Acesso em: 23 jul. 2019.

UBER, Insurance. São Paulo, 2019. Disponível em: <<https://help.uber.com/partners/article/insurance-?nodeId=a4afb2ed-75af-4db6-8fdb-dceccfcc3fd7>>_Acesso em: 3 set. 2019

UBER, Termos de Uso. São Paulo: Uber, 2019. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>> Acesso em: 23 jul. 2019.

UBER, Termos de Uso. São Paulo: Uber, 2019. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>> Acesso em: 2 set. 2019.

VERBICARO, Dennis; MARTINS, Ana Paula Pereira. A contratação eletrônica de aplicativos virtuais no brasil e a nova dimensão da privacidade do consumidor. **Revista de Direito do Consumidor**, São Paulo, v.27, n.116, p. 369-392, mar./abr. 2018.

VIEGAS, Cláudia Mara de Almeida Rabelo; CASTRO, Marcela Fernanda de Melo. A responsabilidade civil no comércio B2C (business to consumer). **Revista Brasileira de Direito Comercial**, Porto Alegre, v.2, n.11, p. 23-42, jun./jul. 2016.

VIEGAS, Cláudia Mara de Almeida Rabelo; CASTRO, Marcela Fernanda de Melo. A responsabilidade civil no comércio B2C (business to consumer). **Revista Brasileira de Direito Comercial**, Porto Alegre, v.2, n.11, p. 23-42, jun./jul. 2016.

WOODALL, Bernie. **Reuters**, Estados Unidos, 28 de mar. 2018. Disponível em: <<https://www.reuters.com/article/us-autos-selfdriving-uber-settlement/uber-avoids-legal-battle-with-family-of-autonomous-vehicle-victim-idUSKBN1H5092>> Acesso em 3 set. 2019.