

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALAGOAS
FACULDADE DE DIREITO DE ALGOAS
GRADUAÇÃO EM DIREITO

LEONARDO ALBUQUERQUE LIMA

**A RESPONSABILIDADE CIVIL DA UBER COMO EMPRESA DE TRANSPORTE
INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS E SUA CONJUNTURA PERANTE A
LEGISLAÇÃO BRASILEIRA**

Maceió

2022

LEONARDO ALBUQUERQUE LIMA

A RESPONSABILIDADE CIVIL DA UBER COMO EMPRESA DE TRANSPORTE
INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS E SUA CONJUNTURA PERANTE A LEGISLAÇÃO
BRASILEIRA

Faculdade de Direito da Universidade Federal
de Alagoas como requisito parcial para
obtenção do grau de bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Me. Fernando Antônio Jambo
Muniz Falcão

Maceió

2022

Catálogo na fonte
Universidade Federal de Alagoas
Biblioteca Central

Bibliotecário: Cláudio César Temóteo Galvino – CRB4/1459

L732r Lima, Leonardo Albuquerque.
A responsabilidade civil da Uber como empresa de transporte individual de passageiros e sua conjuntura perante a legislação brasileira / Leonardo Albuquerque Lima. – 2022.
46 f.

Orientador: Fernando Antônio Jambo Muniz Falcão.
Monografia (Trabalho de conclusão de curso em Direito) – Faculdade de Direito de Alagoas, Curso de Graduação em Direito, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2022.

Bibliografia: f. 44-46.

1. Responsabilidade civil. 2. Uber. 3. Jurisprudência. I. Falcão, Fernando Antônio Jambo Muniz. II. Título.

CDU: 347.51

Folha de Aprovação

AUTOR: LEONARDO ALBUQUERQUE LIMA

(A Responsabilidade Civil da Uber como empresa de transporte individual de passageiros e sua conjuntura perante a legislação brasileira/ trabalho de conclusão de curso em Direito, da Universidade Federal de Alagoas, na forma normalizada e de uso obrigatório)

Trabalho de Conclusão de Curso submetido ao corpo docente da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Alagoas e aprovado em 25 de Fevereiro de 2022.

**FERNANDO ANTONIO
JAMBO MUNIZ FALCAO**

Assinado de forma digital por
FERNANDO ANTONIO JAMBO
MUNIZ FALCAO

Dados: 2022.01.12 08:38:44 -03'00'

(Mestre, Fernando Antônio Jambo Muniz Falcão, UFAL) (Orientador)

Banca Examinadora:

**PEDRO HENRIQUE
PEDROSA NOGUEIRA**

Assinado digitalmente por PEDRO HENRIQUE PEDROSA NOGUEIRA
DN: C=BR, O=ICP-Brasil, OU=AC OAB, OU=Renovacao Eletronica,
OU=Certificado Digital, OU=Assinatura Tipo A3, OU=ADVOGADO,
CN=PEDRO HENRIQUE PEDROSA NOGUEIRA
Razão: Eu sou o autor deste documento
Localização:
Data: 2022-02-25 10:44:13
Foxit Reader Versão: 9.3.0

(Titulação, Nome completo, instituição) (Examinador Externo)

SERPRO
Assinado digitalmente por:
EDUARDO PHILIPPE MAGALHAES DA SILVA
Sua autenticidade pode ser confirmada no endereço :
<<http://www.serpro.gov.br/assinador-digital>>

(Titulação, Nome completo, instituição) (Examinador Externo)

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, eu gostaria de agradecer à minha família, minha base, por todo o apoio dado a mim e ter permitido que, mesmo com todas as adversidades e morando em outra cidade, eu pudesse me dedicar apenas aos estudos, sem que nunca tivesse me faltado nada.

Agradeço, também, ao meu orientador, professor Fernando Falcão, por toda a paciência e zelo que teve comigo, mesmo quando as coisas não seguiram seu trâmite convencional, nesse ano tão difícil marcado por inúmeras perdas e contratempos.

Agradeço a todos os funcionários que, diretamente ou indiretamente, contribuíram para que a minha passagem pela universidade fosse a mais acolhedora possível, seja com a ajuda nas xerox, na limpeza das salas, nas questões burocráticas, nas barracas de lanches, no funcionamento do RU, entre muitos outros.

Agradeço aos professores que dedicaram seu valioso tempo para que eu tivesse contato com as matérias de forma mais didática possível, fato que faz a Universidade Federal de Alagoas possuir um dos melhores índices educacionais entre as faculdades nacionais.

Agradeço também aos meus amigos de sala, em especial, à “Malta”, composta pelos amigos Thalma, Macanga e Pablo; sem vocês, eu realmente não teria conseguido concluir o curso.

Agradecer à minha namorada Ana Laura, por todo o amor e apoio despendidos a mim, mesmo nas horas mais difíceis, nas quais nem eu mesmo acreditei na minha capacidade.

Por último, e mais importante, gostaria de agradecer à minha mãe, Maria Isabel, por ter me apoiado desde sempre, me incentivado desde sempre, por ter patrocinado meu sonho de todas as formas, a quem eu sempre pude contar e recorrer, sem questionamentos ou cobranças, mesmo quando não fiz jus de tal privilégio, só tenho a agradecê-la para sempre.

RESUMO

O presente trabalho visa elucidar como a responsabilidade civil do transporte individual de passageiros e, mais especificamente, da empresa Uber se apresenta no ordenamento brasileiro e, de forma mais abrangente, a questão do transporte individual de passageiros. Necessário se faz esclarecer que foi possível que o trabalho fosse elaborado por meio de pesquisa doutrinária e jurisprudencial; ademais, foi possível concluir que, a despeito de haver uma produção em curso de jurisprudência sendo formada, o mais preciso seria uma legislação própria para esse segmento.

Palavras chave: Responsabilidade civil. Uber. Jurisprudência.

ABSTRACT

The present article aims to elucidate how the civil responsibility of the individual transport of passengers and, more specifically, of the Uber company is presented in the Brazilian legal system. It is necessary to clarify that it was only possible for the work to be prepared through jurisprudential research; moreover, it was possible to conclude that, despite the ongoing production of jurisprudence being formed, what is needed would be a specific legislation for this segment.

Keywords: Civil responsibility. Uber. Jurisprudence.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 HISTÓRICO DA RESPONSABILIDADE CIVIL	10
2.1 PRESSUPOSTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL.....	11
2.1.1 Do fato.....	11
2.1.2 Do dano.....	13
2.1.3 Do nexo de causalidade	13
2.2 ESPÉCIES	14
2.2.1 Responsabilidade civil e penal.....	14
2.2.2 Responsabilidade contratual e extracontratual.....	15
2.2.3 Responsabilidade objetiva e subjetiva.....	16
2.3 TEORIAS DE RESPONSABILIDADE ADOTADAS NO BRASIL	17
3 O TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS COMO MODELO DE STARTUP	21
3.1 A UBER E OS TÁXIS	23
3.2 CLASSIFICAÇÃO QUANTO AO CONTRATO DE TRANSPORTE	24
3.2.1 Contrato de adesão	24
3.3 DA QUESTÃO TRABALHISTA ENTRE AS <i>STARTUPS</i> E OS MOTORISTAS.....	26
3.4 DA RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO TRANSPORTADOR INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS	27
3.4.1 Responsabilidade da Uber em acidentes	29
3.4.2 Responsabilidade da Uber em casos de assédio	30
4 A UBER E A SUA FISCALIZAÇÃO NO CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA	33
4.1 A UBER E A CONSTITUIÇÃO FEDERAL.....	34
4.2 A UBER E A SUBORDINAÇÃO JURÍDICA AO CÓDIGO DE TRANSPORTES	36
4.3 A UBER E O CÓDIGO CIVIL	38
4.4 A UBER E O MARCO CIVIL DA INTERNET.....	40
4.5 APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE.....	41
5 CONCLUSÃO	43
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	45

1 INTRODUÇÃO

O motivo da escolha de falar sobre a responsabilidade civil da empresa Uber e de todo o seu contexto no ordenamento legal brasileiro foi devido ao surgimento da empresa e seu rápido destaque na vida de milhões de pessoas em todo país, além dos impactos semelhantes em vários outros países.

Por ser uma empresa relativamente nova e ter se tornado comum na vida de vários brasileiros, modificou a rotina de várias cidades em todo o mundo e fez com que diversos setores da sociedade fossem afetados de acordo com a forma que a empresa conduzia seu funcionamento.

Além disso, evidenciar como a legislação brasileira trata a questão do posicionamento da empresa em solo brasileiro ajuda a entender, de forma sucinta, como a questão do transporte individual de passageiros está disciplinada de acordo com nosso sistema jurídico.

A despeito de parecer repetitivo, é mister afirmar que o problema da legislação sobre a regulação do funcionamento da Uber ser diminuta, se faz o escopo central do presente trabalho, fazendo com que o conhecimento dessa questão sirva como um preâmbulo para sua futura abordagem dentro dos meios legais.

Sobre o presente tema, como já anteriormente citado, foi escolhido com o intuito de debater sobre a questão da responsabilidade civil da Uber e como ela se disciplina em meio aos dispositivos legais atuais.

É verdadeiro afirmar que o objetivo geral do trabalho foi explanar melhor a questão da responsabilidade civil da empresa Uber, apontando, de forma moderada, devido a pouca literatura sobre o tema em questão, quais os caminhos a serem tomados para a formação de um debate mais resoluto sobre esta discussão.

No primeiro capítulo, o propósito foi de dissertar sobre o aspecto histórico da responsabilidade civil, suas nuances e todo o caminho sobre como os aspectos de obrigação e a responsabilidade evoluíram até se tornar o instituto moderno que se conhece hoje.

O segundo capítulo terá a pretensão de estabelecer as bases da responsabilidade da própria empresa Uber, balizando as diferentes nuances em que as obrigações da empresa podem surgir, de acordo com as diferentes situações decorrentes da própria atividade da empresa.

Já o terceiro capítulo consiste em vislumbrar o posicionamento da empresa nas diferentes deliberações legais que balizam as empresas no Brasil. Contando com o apoio de jurisprudência disponível até então, visto que devido ao baixo volume de material doutrinário, a análise jurisprudencial é de grande ajuda para poder entender a situação da Uber no Brasil.

Ademais, é importante esclarecer que o presente trabalho tem por objetivo aprofundar o conhecimento deste tema, mesmo que já existente na literatura acadêmica e nas revistas de Direito Civil do país. É possível inferir, outrossim, que este trabalho possui um objetivo de caráter descritivo, baseado em material doutrinário, artigos, trabalhos acadêmicos e jurisprudência, coletados para contribuir com a pesquisa realizada. Por fim, se trata de uma pesquisa qualitativa, cujo método dedutivo induz à análise do material analisado a fim de investigar uma resposta para o problema analisado.

2 HISTÓRICO DA RESPONSABILIDADE CIVIL

A evolução sobre o que viria a ser responsabilidade civil, e seu conceito contemporâneo, provém das sociedades ditas “primitivas”, visto que ao primeiro indício de ameaça ao seu território ou a algum indivíduo do grupo ao qual fazia parte era seguida de uma reação instintiva do bando, ou mesmo de um só indivíduo, contra qualquer prenúncio de ataque externo.

Com o passar dos anos e a evolução paulatina das mais diversas sociedades antigas, surge o conceito de vingança privada, que foi erigida pelo que dispunha o Código de Hamurabi, em sua famosa Lei de Talião, cuja famosa frase “Olho por olho, dente por dente” tornou-se um mantra que veio a influenciar inúmeros sistemas modernos de justiça. Apesar de ter possuído um aspecto vanguardista, no sentido de ser a primeira lei escrita já registrada, sua aplicação foi responsável pela decorrência de diversas penas arbitrárias, fato que culminou, posteriormente, na introdução da ideia de “culpa” na legislação da *Lex Aquilia* (TARTUCE, 2019).

Já com o avanço de vários novos parâmetros no direito francês, a responsabilidade civil, com a eclosão da Revolução Francesa, passou a pautar-se na culpa, não importando se esta era fruto de negligência, imprudência, imperícia ou mesmo dolosa, bastava a mera culpa para que a obrigação de indenizar emergisse (MOLTOCARO; TAMAOKI, 2014).

A evolução histórica da reponsabilidade no Brasil teve, no Código Civil (CC) de 1916, fortemente influenciado pelo direito francês, um de seus momentos mais relevantes. Dispunha em seu artigo 159 que “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência, ou imprudência, violar direito, ou causar prejuízo a outrem, fica obrigado a reparar o dano” (BRASIL, 1916). Tal dispositivo demonstra que o Brasil, à época, adotou a teoria da culpa que hoje vigora no ordenamento jurídico brasileiro, visto que tal abrangência, englobando dolo e culpa no mesmo dispositivo, denotava tal prática.

É necessário analisar, entretanto, que o Código Civil de 2002 traz em seu bojo um sistema misto de responsabilidade, fazendo com que coexistam em seu ordenamento tanto a teoria da culpa quanto a teoria do risco (BRASIL, 2002; MOLTOCARO, 2014)

Assinala Flávio Tartuce que a teoria da culpa é “[...] a qual haverá obrigação de indenizar somente se houver culpa genérica do agente, sendo certo que o ônus de provar a existência de tal elemento cabe, em regra, ao autor da demanda” (TARTUCE, 2019, p. 522). Tal dispositivo encontra-se solidificado no art. 186 do CC: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que

exclusivamente moral, comete ato ilícito” (BRASIL, 2002). Há que se apontar, ainda, a hipótese do dano moral previsto pelo artigo citado, tal qual já era estabelecido pela Constituição Federal de 1988, onde o mesmo inciso também vislumbrava a hipótese de dano material e à imagem:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

V - é assegurado o direito de resposta, proporcional ao agravo, além da indenização por dano material, moral ou à imagem (BRASIL, 1988, p. 11).

Sobre a teoria do risco, ou teoria da responsabilidade objetiva, é possível afirmar que ela está sedimentada não somente no artigo 187 do Código Civil, mas também em seu artigo 927, tal qual expõe:

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

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem. (BRASIL, 2002, p. 61).

Fica evidente que, apesar da legislação do artigo 927 ter trazido essa “novidade”, a responsabilidade subjetiva, baseada no pressuposto de culpa, continua sendo a regra geral.

2.1 PRESSUPOSTOS DA RESPONSABILIDADE CIVIL

O primeiro pressuposto de toda obrigação de reparar, de toda responsabilidade civil é a existência de um dano (TARTUCE, 2019). Sendo assim, a responsabilidade nasce da ocorrência de um dano. O Código Civil demonstra claramente essa questão, onde há a imprescindibilidade da existência de um fato, seja ele comissivo ou omissivo, um dano e seu nexos de causalidade.

2.1.1 Do fato

O fato, ou amplamente denominado na doutrina como conduta, se perfaz como um ato volitivo ou uma omissão por parte do agente, como também de um terceiro sobre qual o mesmo agente deveria ter supervisão ou mesmo um animal do qual se tenha a posse ou tutoria.

É importante destacar que a análise dessa conduta passa pela vontade de ter praticado o ato ou não. Sobre a vontade, talvez não seja prudente alinhá-la com a característica da qual

tenhamos mais costume e nos dispomos a falar coloquialmente, mas a vontade alinhada à “voluntariedade”, como demonstra Pablo Stolze Gagliano e Rodolfo Pamplona Filho:

Em outras palavras, a voluntariedade, que é pedra de toque da noção de conduta humana ou ação voluntária, primeiro elemento da responsabilidade civil, não traduz necessariamente a intenção de causar o dano, mas sim, e tão-somente, a consciência daquilo que se está fazendo. E tal ocorre não apenas quando estamos diante de uma situação de responsabilidade subjetiva (calcada na noção de culpa), mas também de responsabilidade objetiva (calcada na idéia de risco), porque em ambas as hipóteses o agente causador do dano deve agir voluntariamente, ou seja, de acordo com a sua livre capacidade de autodeterminação (GAGLIANO; PAMPLONA, 2008, p. 28).

Partindo dessa ideia, é necessário analisar se a conduta dotada de voluntariedade (guarnecida de consciência de tal atitude) é comissiva ou omissiva. Será comissiva quando o autor praticar um ato no qual se deveria abster-se; a conduta será omissiva, por outro lado, quando a conduta que deveria ter sido tomada, ou uma obrigação que deveria ter sido cumprida, simplesmente não o é, fato que costuma consumir-se nas modalidades de não cumprimento de cláusulas contratuais.

Há, ainda, as hipóteses de tais condutas serem lícitas ou ilícitas. A hipótese de responsabilidade por atitude lícita advém da aplicação da teoria do risco, na qual não haveria existência de culpa, apenas um dano gerado pela mera existência de atividade cujo perigo está intrinsicamente ligado à realização desta atividade. Já a responsabilidade por condutas ilícitas, como já mencionado, será responsabilizada pela quebra de um dever.

A qualificação de um ato ilícito só pode ser objeto de observância se apontar a culpa, pois é ela que definirá se determinada conduta será alvo de condenação. Sobre o assunto, ressalta Maria Helena Diniz:

É mister esclarecer, ainda, que o ilícito tem duplo fundamento: a infração de um dever preexistente e a imputação do resultado à consciência do agente. Portanto, para sua caracterização, é necessário que haja uma ação ou omissão voluntária, que viole norma jurídica protetora de interesses alheios ou em direito subjetivo individual, e que o infrator tenha conhecimento da ilicitude de seu ato, agindo com dolo, se intencionalmente procura lesar outrem, ou culpa, se consciente dos prejuízos que advêm de seu ato assume o risco de provocar evento danoso (DINIZ, 2004, p. 45).

Nessa definição, a culpa em sentido amplo compreende a culpa em sentido estrito, abrangendo uma ação imprudente, negligente ou imperita, além da ocorrência de dolo.

2.1.2 Do dano

Para que haja um dano, ou prejuízo, é necessário que um ato, seja ele comissivo ou omissivo, passe a ser dotado de responsabilidade pelos desdobramentos supervenientes da sua existência. Sendo assim, há que se observar se existe a condição *sine qua non* para que esse ato não seja injustamente elencado como responsável de uma série de acontecimentos que deveriam acontecer mesmo sem sua existência; também é necessário que esse dano seja passível de quantificação, mesmo que dificultada devido à natureza extrapatrimonial do dano, por vezes sendo estimado de forma parcialmente abstrata, porém não devendo ser um convite à não responsabilização do agente, ou mesmo uma responsabilização parcial; todos os elementos de mensuração devem ser levados em consideração, a fim de que o ordenamento jurídico não seja transgredido a esse ponto.

Sobre os tipos de dano, a ampla maioria doutrinária o divide em duas ramificações: o dano material (patrimonial) e o dano extrapatrimonial. O primeiro, como a própria denominação mostra, compreende todo o prejuízo financeiro que um indivíduo pode sofrer, podendo ser o dano mensurável de um patrimônio já existente (dano emergente) ou uma afetação nos proventos em que esse mesmo indivíduo, por ventura, iria receber (lucros cessantes), caso não tivesse sido prejudicado por ação ou omissão alheia.

Por outro lado, temos o dano extrapatrimonial (bifurcado em dano moral e estético, sendo este último por vezes classificado como um dano à parte, apesar de não estar pacificado na doutrina ou jurisprudência), que compreende as ofensas cujo prejuízo não pode ser mensurado de forma pecuniária: não porque o objeto atingido não possui importância – muito pelo contrário, por vezes, a ofensa moral ou estética possui caráter inestimável para o ofendido e tornando mais complexa a precificação do dano.

2.1.3 Do nexos de causalidade

O nexos de causalidade pode ser enquadrado como um dos elementos indispensáveis para que seja comprovada uma responsabilização nos termos já descritos. Para que seja atestado esse nexos, há que se ter uma correlação direta entre a conduta do agente e o dano evidenciado.

2.2 ESPÉCIES

Quando há uma conduta voluntária, violadora de um dever jurídico, é possível que seja possível dividi-la em diferentes espécies, dado o elemento subjetivo que a engloba (CAVALIERI, 2012).

2.2.1 Responsabilidade civil e penal

O instituto da responsabilidade civil não poderia surgir caso a conduta não fosse dotada de ilegalidade, a despeito da responsabilidade por ato lícito, anteriormente já citada. No entanto, o que esse tópico visa abordar é o fato de a divisão entre os institutos cíveis e penais possuírem caráter meramente dogmáticos.

Discorre Sérgio Cavalieri Filho:

Por mais que buscassem, os autores não encontraram uma diferença substancial entre o ilícito civil e o penal. Ambos, como já ficou dito, importam violação de um dever jurídico, infração da lei. Beling já acentuava que a única diferença entre a ilicitude penal e a civil é somente de quantidade ou de grau; está na maior ou menor gravidade ou imoralidade de uma em cotejo com outra. O ilícito civil é um minus ou residuum em relação ao ilícito penal. Em outras palavras, aquelas condutas humanas mais graves, que atingem bens sociais de maior relevância, são sancionadas pela lei penal, ficando para a lei civil a repressão das condutas menos graves (CAVALIERI FILHO, 2012, p.15).

Sendo assim, não haveria, de forma essencial, uma separação entre ilícitos cíveis e penais, mas - por conveniência política e social - os ilícitos de maior gravidade, ditos ilícitos penais, os quais atentassem diretamente contra a vida, a liberdade, a integridade física e afins estariam dispostos no código penal com penas mais duras, de caráter pessoal e duradouras. Já os ilícitos que fossem menos graves e com consequências menos danosas estariam dispostos no código civil, sujeitos a penas predominantemente pecuniárias.

Vale ressaltar que, tanto na seara penal quanto na seara cível, os efeitos dos ilícitos não se anulam, mas sim são cumulativos: exemplo disso é a possibilidade de, ao mesmo tempo em que um agente pode ser processado na seara penal, não fica impossibilitado o fato de o mesmo agente ser responsabilizado na seara cível.

2.2.2 Responsabilidade contratual e extracontratual

Etimologicamente, é possível perscrutar que a responsabilidade contratual é aquela em que os termos e regras definidas advém de um acordo pactuado entre duas ou mais partes e que se existe um vínculo anterior, onde a responsabilidade desponta por meio de um descumprimento de uma dessas cláusulas, gerando o dano e a responsabilização. Diferentemente, a responsabilidade extracontratual, como já anteriormente apregoado, se baseia na lei para delinear o bem a ser protegido e, conseqüentemente, a responsabilidade a ser definida, tal qual define Sérgio Cavalieri:

Em suma: tanto na responsabilidade extracontratual como na contratual há a violação de um dever jurídico preexistente. A distinção está na sede desse dever. Haverá responsabilidade contratual quando o dever jurídico violado (inadimplemento ou ilícito contratual) estiver previsto no contrato. A norma convencional já define o comportamento dos contratantes e o dever específico a cuja observância ficam adstritos. E como o contrato estabelece um vínculo jurídico entre os contratantes, costuma-se também dizer que na responsabilidade contratual já há uma relação jurídica preexistente entre as partes (relação jurídica, e não dever jurídico, preexistente, porque este sempre se faz presente em qualquer espécie de responsabilidade). Haverá, por seu turno, responsabilidade extracontratual se o dever jurídico violado não estiver previsto no contrato, mas sim na lei ou na ordem jurídica (CAVALIERI FILHO, 2012, p.17).

Sobre isso, Sérgio Cavalieri também traça um paralelo entre a aplicação legal da legislação em ambas as situações. De acordo com o artigo 393 do código civil:

Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.

Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir. (BRASIL, 2002, p. 75).

Para efeitos doutrinários, apesar de essas definições não serem totalmente aceitas, o caso fortuito seria evento da natureza, externamente à vontade humana, sem qualquer possibilidade de óbice, porém com alguma previsibilidade, tal qual uma chuva torrencial, um furacão, tornados, nevascas e afins; já a força maior seria algo proveniente da ação humana, como acidentes de trânsito, acidentes domésticos, entre outros. É mister destacar que essas ações, embora salvaguardadas em certas oportunidades, podem não ser amparadas pela lei, caso haja comprovação de culpa por parte de algum agente responsável. Dito isso, o caso fortuito ou força maior só será objeto de exclusão de responsabilidade quando, em força disso, houver a ruptura do nexos de causalidade.

Assevera, também, o artigo 403 do Código Civil que “ainda que a inexecução resulte de dolo do devedor, as perdas e danos só incluem os prejuízos efetivos e os lucros cessantes por efeito dela direto e imediato, sem prejuízo do disposto na lei processual” (BRASIL, 2002, p.76).

A legislação demonstra, de forma clara, um recorte em relação ao valor da indenização, visto que não haverá um acréscimo do valor devido ao dolo da parte, distanciando o caráter de punição do *quantum* indenizatório.

2.2.3 Responsabilidade objetiva e subjetiva

A diferenciação entre as responsabilidades objetiva e subjetiva estará totalmente delineada pela busca do elemento “culpa”. Havendo ou não culpa, será possível classifica-la, mesmo que apenas dogmaticamente.

De acordo com o Código Civil, disposto em seu artigo 186, “aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito” (BRASIL, 2002, p. 60). Esse ato ilícito será uma ação volitiva cujo resultado será algo contrário ao que é posto pelo ordenamento jurídico, violando o direito subjetivo de outrem, causando um dano passível de responsabilização.

Em relação à responsabilidade civil objetiva, como já previamente adiantado, pode ser classificada como o instituto em que a análise de culpa não será necessária para que esta venha a ser acometida; a análise se voltará apenas à existência de uma conduta humana, a existência de um dano e, por fim, a existência do nexo de causalidade.

Assevera Carlos Roberto Gonçalves:

A responsabilidade civil desloca-se da noção de culpa para a ideia de risco, ora encarada como “risco-proveito”, que se funda no princípio segundo o qual é reparável o dano causado a outrem em consequência de uma atividade realizada em benefício do responsável (ubi emolumentum, ibi onus, isto é, que aufere os cômodos (lucros) deve suportar os incômodos ou riscos), ora mais genericamente, como “risco criado”, a que se subordina todo aquele que, sem indagação de culpa, expuser alguém a suportá-lo, em razão de uma atividade perigosa, ora, ainda, como “risco profissional”, decorrente da atividade ou profissão do lesado, como ocorre nos acidentes de trabalho (GONÇALVES, 2014, p. 49).

Ainda sobre isso, é possível vislumbrar tal instituto pelo enunciado 38 da I Jornada de Direito Civil:

38 – Art. 927: a responsabilidade fundada no risco da atividade, como prevista na segunda parte do parágrafo único do art. 927 do novo Código Civil, configura-se quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano causar a pessoa determinada um ônus maior do que aos demais membros da coletividade (CONSELHO DE JUSTIÇA FEDERAL, 2003, p. 43).

Ademais, quando se observa pelo espectro da responsabilidade civil subjetiva, é necessário analisar de forma mais ampla os dois prismas que aparecem sob a palavra culpa. Tal qual são eles a previsibilidade dos resultados oriundos da ação do agente e a violação de cuidados objetivos. A previsibilidade do resultado se debruça sobre a previsão direta do fato advindo da ação do agente; ou seja, este só será responsabilizado pelos resultados previsíveis. Já a violação do cuidado objetivo é algo que correlaciona a negligência, imprudência ou imperícia; em suma, é o cuidado que todo cidadão “médio”, teria de ter em relação aos seus atos perante a sociedade. Vale ressaltar, também, que de acordo com o grau de reprovabilidade social, a culpa pode ser grave, leve e levíssima.

2.3 TEORIAS DE RESPONSABILIDADE ADOTADAS NO BRASIL

Com a chegada do Código Civil de 2002, o ordenamento jurídico brasileiro passou a adotar, como regra geral, a modalidade subjetiva de responsabilidade civil. Sendo assim, a teoria da culpa é tida como regra, enquanto a teoria do risco é utilizada nas situações às quais a lei a dispõe.

Como já anteriormente disposto no artigo 186 do Código Civil, esse ato ilícito estará configurado quando atingir direito subjetivo de terceiro, causando-lhe um dano; há, dessa forma, que haver o nexo de causalidade entre o dano e a conduta do autor, exigindo que, em regra, seja essa conduta culposa. Em relação ao nexo de causalidade, a teoria a ser adotada tem sido a teoria da causalidade adequada, cujo propósito consiste em considerar relevante apenas o nexo que existe entre a ação apropriada e condizente com o tipo de dano mensurado. Ademais, essa teoria tenta evitar a responsabilização de terceiros que não tenham agido de forma a causar diretamente o dano, apenas possam ter figurado ocasionalmente em determinada situação.

Já o artigo 187 do Código Civil diz o seguinte: “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, 2002, p. 61). O que se pode extrair do diploma legal é que, mesmo um ato dotado de licitude, pode, ocasionalmente, transcorrer num ato ilícito, se houver o chamado “abuso de direito”, termo comumente utilizado pelo jurista Louis Josserand, cujos trabalhos foram muito importantes na separação entre direito subjetivo e direito objetivo, na qual os direitos deveriam ser praticados de forma a obedecer aos preceitos exigidos pelo ordenamento jurídico.

Ademais, o artigo 927 do Código Civil traz a seguinte disposição:

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

Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem (BRASIL, 2002, p. 115).

Percebe-se que o artigo 186 demonstra como um ato lícito pode se transformar em ilícito, sendo que o artigo 187 enuncia o dever de reparação, caso o ato acarrete em dano.

Como já citado no decorrer do texto, o Código Civil de 2002, ao mesmo tempo em que adotou a responsabilidade subjetiva como regra, celebrou, também, a responsabilidade objetiva no ordenamento jurídico brasileiro, nos casos em que a lei a designa.

Também chamada de “teoria do risco”, ela se apresenta em alguns artigos, nos quais é possível se debruçar, entre eles o artigo 931, que dispõe: “Ressalvados outros casos previstos em lei especial, os empresários individuais e as empresas respondem independentemente de culpa pelos danos causados pelos produtos postos em circulação” (BRASIL, 2002, p. 116). O que se pode extrair desse artigo é que, dependendo da atividade executada, o responsável não pode se amparar na ausência de culpa para se eximir do dano causado, dada a responsabilidade pelo risco dessa atividade e os consequentes ônus que dela poderiam decorrer, conforme corrobora Sérgio Cavaliéri:

A palavra-chave neste texto é "atividade", posto que indica o núcleo da norma. Se formos ao dicionário, entretanto, veremos que "atividade" tem mais de uma dezena de sentidos [...] Em que sentido o Código teria empregado, aqui, a palavra "atividade"? Essa é a questão nodal. [...] Não nos parece que tenha sido no sentido de ação ou omissão, porque essas palavras foram utilizadas no art. 186 na definição do ato ilícito. Vale dizer: para configurar a responsabilidade subjetiva (que normalmente decorre da conduta pessoal, individual) o Código se valeu das palavras "ação" ou "omissão". Agora, quando quis configurar a responsabilidade objetiva em uma cláusula geral, valeu-se da palavra "atividade". Isso, a toda evidência, faz sentido. Aqui não se tem em conta a conduta individual, isolada, mas sim a atividade como conduta reiterada, habitualmente exercida, organizada de forma profissional ou empresarial para realizar fins econômicos. Reforça essa conclusão o fato de que a doutrina e a própria lei utilizam a palavra "atividade" para designar serviços. No Direito Administrativo, por exemplo, define-se serviço público com o emprego da palavra "atividade" (CAVALIERI FILHO, 2012, p. 186).

É possível perceber que o artigo 931 em muito se assemelha com o artigo 12 do Código de Defesa do Consumidor (CDC), que dispõe:

O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos (BRASIL, 1990, p.16).

Porém, a redação do Código Civil não ofusca o disposto no Código de Defesa do Consumidor, visto que se trata de lei específica com vistas a proteger de forma mais ampla o consumidor lesado (CONSELHO DE JUSTIÇA FEDERAL, 2005).

Também estará sob a égide da teoria do risco o responsável por animais, cujos atos sejam danosos a terceiros, tal qual exemplifica o artigo 936, do Código Civil, da seguinte forma: “O dono, ou detentor, do animal ressarcirá o dano por este causado, se não provar culpa da vítima ou força maior.” (BRASIL, 2002, p. 116). O fato de provar a culpa da vítima ou força maior se apoia na questão de o agente provar que não houve nexos de causalidade adequada. Sendo assim, é possível inferir que a responsabilização se dará sem comprovação de culpa.

O artigo 937 do Código Civil discorre: “O dono de edifício ou construção responde pelos danos que resultarem de sua ruína, se esta provier de falta de reparos, cuja necessidade fosse manifesta.” (BRASIL, 2002, p. 116). É perceptível que ele também trata da responsabilidade objetiva, mas na seara da construção civil. No decorrer do artigo, o legislador celebrou que o dono da construção será responsável pela sua rigidez, e que todos os danos provenientes da sua ruína serão de sua responsabilidade.

O artigo 938 do Código Civil dispõe: “Aquele que habitar prédio, ou parte dele, responde pelo dano proveniente das coisas que dele caírem ou forem lançadas em lugar indevido.” (BRASIL, 2002, p. 116). Tal dispositivo traz uma perspectiva interessante, também, sobre a responsabilidade dos condôminos sobre danos causados por objetos que caem em áreas comuns das construções; é um caso claro de proteção da coletividade em detrimento dos atos individuais. Caso não haja como descobrir quem praticou tal ato danoso, fica sob responsabilidade o condomínio, conforme determina o Recurso Especial do STJ:

RECURSO ESPECIAL - RESPONSABILIDADE CIVIL - DIREITO DE VIZINHANÇA - LEGITIMIDADE PASSIVA - CONDOMÍNIO - PRESCRIÇÃO - JULGAMENTO ALÉM DO PEDIDO - MULTA COMINATÓRIA - FIXAÇÃO EM SALÁRIOS MÍNIMOS - SENTENÇA - CONDIÇÃO. 1. Na impossibilidade de identificar o causador, o condomínio responde pelos danos resultantes de objetos lançados sobre prédio vizinho. 2. A pretensão cominatória para inibir fatos que se prolongam no tempo e ainda persistem não está prescrita. 3. Se o autor não pleiteia indenização por danos morais, não é lícito ao julgador condenar o réu em tal verba. Os pedidos se interpretam restritivamente. 4. A proibição legal quanto à vinculação

do salário mínimo para qualquer fim não impede seu uso como referência para aplicação de multa. 5. A aplicação de multa pelo descumprimento da ordem judicial é da natureza da pretensão cominatória (BRASIL, 2005, p. 316).

Há que se observar que outros dispositivos do ordenamento brasileiro também são balizados pela teoria do risco, ou responsabilidade civil objetiva. No que tange à responsabilidade civil objetiva sobre o risco administrativo do Estado, temos o dispositivo constitucional:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

[...]

6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa. Sob o mesmo viés, há que se perceber a influência da teoria do risco proveito adotada pelo CDC 1990. Há também a teoria do risco integral aplicada aos casos de danos ambientais, conforme indica o artigo 14, § 1º da Lei 6.938/1981, cuja redação diz “Art. 14 - Sem prejuízo das penalidades definidas pela legislação federal, estadual e municipal, o não cumprimento das medidas necessárias à preservação ou correção dos inconvenientes e danos causados pela degradação da qualidade ambiental sujeitará os transgressores: [...] § 1º - Sem obstar a aplicação das penalidades previstas neste artigo, é o poluidor obrigado, independentemente da existência de culpa, a indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade. O Ministério Público da União e dos Estados terá legitimidade para propor ação de responsabilidade civil e criminal, por danos causados ao meio ambiente”. (BRASIL, 1988, p.31)

Por último, mas não menos importante, a Lei n.º 12.846/2013 está sob a égide da responsabilidade objetiva, por tratar dos atos contra a administração pública.

3 O TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS COMO MODELO DE STARTUP

As empresas cujos serviços são oferecidos por meio do uso de aplicativos são denominadas *startups*, cujo adjetivo se aplica justamente pela forma de funcionamento, além de representarem uma mudança de paradigma, por promoverem o desenvolvimento de produtos inovadores, trazendo eficiência, praticidade e comodidade para a sociedade a qual serve (RISCHIONI et al., 2020).

Entre as *startups* que operam no Brasil, no mercado de transporte individual, estão a Uber, a Cabify e a 99 Táxi, que chegaram ao Brasil no ano de 2014, 2016 e 2012 respectivamente, sendo a última delas desenvolvida nacionalmente, primeiro na cidade de São Paulo e, posteriormente, em todo o território nacional.

Vale ressaltar que a Cabify deixará de atuar em solo brasileiro, em razão da queda de rentabilidade e pela crise sanitária que o país enfrenta desde a chegada do novo coronavírus (G1, 2021).

Entretanto, apesar de ocuparem o mesmo espaço no mercado de transporte individualizado, ambas atuam de forma bastante semelhante, visto que para que se usufrua do serviço, o usuário apenas necessita baixar o aplicativo correspondente em seu smartphone, criar uma conta utilizando dados pessoais, informar sua localização e onde deseja chegar ao destino, encontrar o motorista correspondente, conferindo se veículo e placas estão corretos, conferindo todas as informações da viagem e, assim, aguardar ser atendido (UBER, 2021a).

É manifesto que esse tipo de serviço, funcionando de maneira tão acessível, moderniza e traz ares futuristas para o setor de transportes, que, até pouco tempo atrás, se valia do uso de animais de tração e máquinas a vapor e agora está a um clique em um aplicativo de *smartphone* para percorrer longas distâncias.

Entretanto, é compreensível que o desenvolvimento de uma nova forma de locomoção e que causou alteração até na paisagem de grandes centros urbanos, como Nova York, traria consigo não só elementos benéficos, mas mudanças em grande escala e de uma forma tão célere que obrigou parlamentares de todos os cantos do globo a se movimentarem e corrigirem algumas distorções (MARTÍ, 2017).

Sendo as *startups* de transporte por aplicativos empresas parceiras dos motoristas e estes sendo remunerados através de uma porcentagem do valor cobrado por viagens realizadas, há

uma cobrança de taxa entre o aplicativo e o motorista colaborador e entre a empresa e o passageiro que carecem de normalização pelo ordenamento brasileiro para que o sistema tributário brasileiro possa cobrar desses serviços o justo valor pelo seu funcionamento no país. Em razão dessa embaraçosa situação entre empresa e o sistema tributário brasileiro, foi aprovado, no ano de 2018, o Projeto de Lei do Senado nº 493/2017, que altera a Lei n.º 116/2003.

O projeto de lei, em questão, foi aprovado como uma promessa de equilibrar e equalizar o recolhimento do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISS). Antes da alteração, o ISS era recolhido pelo município onde estava sediada a empresa de transporte individual. Com a mudança, o tributo poderá ser recolhido pelo município onde ocorrer o embarque, evitando assimetrias e perda de arrecadação, a exemplo do que ocorreu com o município do Rio de Janeiro, com a perda de mais de 30 (trinta) milhões de reais apenas no período de 1 (um) ano (MACIEL, 2019; SANDOVAL, 2017).

APELAÇÃO CÍVEL - Mandado de Segurança - ISS dos exercícios de 2017 e 2018 - Serviços de transporte municipal requisitado por aplicativo móvel (UBER). 1) Preliminar de nulidade da sentença afastada. 2) Da sujeição do impetrante ao ISS - A empresa responsável pelo aplicativo apenas viabiliza o negócio entre o tomador do serviço e o motorista parceiro que efetivamente presta os serviços de transporte municipal, sujeitando-se ao recolhimento do ISS - Inexistência de afronta aos princípios da legalidade, da segurança jurídica e da motivação dos atos administrativos. 3) Alegada afronta ao princípio da anterioridade - Inocorrência - Lei Complementar Municipal nº 415/2017 que apenas detalhou as modalidades de transporte municipal, nos termos da LC 157/2016 - Serviço de transporte municipal que já era previsto pela Lei Complementar Municipal nº 108/2003. 4) Da cobrança do tributo por valor fixo anual - Inteligência do § 1º do art. 9º do Decreto-lei 406/68 - Exação que se mostra justa e preserva os profissionais que prestam serviço sob a forma de trabalho pessoal - Ausência de violação dos princípios constitucionais da razoabilidade, da proporcionalidade, da igualdade tributária e da capacidade contributiva. 5) Da alegada ofensa ao princípio da livre concorrência - Ausência de provas em torno desta questão - Descabimento do writ neste tocante - Sentença mantida - Recurso improvido (SÃO PAULO, 2019).

Há, ainda, um intenso debate, nacional e internacionalmente, sobre qual seria a classificação do Uber em relação entre a dinâmica empresa e motorista: por um lado, há os que defendem que o Uber se trata apenas de um intermediador entre cliente e motorista, apenas facilitando uma relação que se desenvolve entre os dois indivíduos. Entretanto, há jurisprudência, por conseguinte, na direção de definir que a empresa seja considerada como responsável pelos motoristas, e que seja estabelecida a relação trabalhista que se sucede.

O debate que vigora atualmente se debruça no sentido em que um lado, geralmente o lado do setor patronal, afirma que há uma relação de trabalho, que nas palavras de Maurício Godinho Delgado:

A relação jurídica pactuada – ou efetivamente cumprida – deve ser, desse modo, *intuitu personae* com respeito ao prestador de serviços que não poderá, assim, fazer-se substituir intermitentemente por outro trabalhador ao longo da concretização dos serviços pactuados. Verificando-se a prática de substituição intermitente – circunstância que torna impessoal e fungível a figura específica do trabalhador enfocado –, descaracteriza-se a relação de emprego, por ausência de seu segundo elemento fático-jurídico (DELGADO, 2019, p.339).

Mesmo entendendo que a discussão sobre tal assunto é longa; no entanto, não seria acertado incorrer nesta questão no presente trabalho, sob pena de distanciar-se do cerne da questão principal.

3. 1 A UBER E OS TÁXIS

Quando a Uber chegou ao Brasil, em meados de 2014, muito se discutiu sobre os impactos de seu surgimento no ordenamento jurídico brasileiro e como ele abarcaria essa nova modalidade de transporte. Entretanto, o que mais impactou e tornou sua vinda ao país mais ruidosa não foi o impacto jurídico em si, mas sim o conflito entre a atividade dos taxistas e da própria Uber, criando um imbróglio que se arrastou, e até se arrasta, em questões jurídicas e sociais.

É a Lei n.º 12.468/11 que determina os limites da profissão de taxista, destarte:

Art. 2º 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, 2011).

Vale lembrar que ambos os serviços, táxis e Uber, caminham lado a lado na seara dos transportes individuais de interesse público, que difere do transporte público, que serve à uma categoria indeterminada de pessoas. Sobre o assunto, ressalta Di Pietro:

São os que não afetam substancialmente as necessidades da comunidade, mas satisfazem a interesses comuns de seus membros e por isso a Administração os presta remuneradamente, por seus órgãos, ou entidades descentralizadas (autarquias, empresas públicas, sociedades de economia mista, fundações governamentais) ou delega a sua prestação a concessionários, permissionários ou autorizatários (DI PIETRO, 1995, p. 296).

Algo que amplificou a divergência entre a Uber e os táxis se deve ao efeito disruptivo que a *startup* causou, dado o fato de que, até então, apenas os táxis figuravam como meio de transporte individual, praticamente.

Outro ponto que foi muito debatido com a chegada da Uber foi a aparente falta de fiscalização que pairava sobre eles, visto que, por ser um meio de transporte novo - e até certo ponto indefinido - não havia legislação que tratasse sobre sua organização e funcionamento, diferentemente da questão dos taxistas, que são regidos pela Lei Federal n.º 12.468, de 2011, que dentre outras coisas obriga os taxistas a possuírem curso de relações humanas, veículos com características específicas e aplicação da lei trabalhista ao taxista empregado.

3.2 CLASSIFICAÇÃO QUANTO AO CONTRATO DE TRANSPORTE

Quando o passageiro começa a utilizar o serviço do Uber para transporte individualizado, mesmo sem ter tomado consciência do ato, assina um contrato com a empresa responsável por mediar o encontro entre ele e o motorista colaborador.

O contrato aderido pode ser definido como um negócio jurídico, que, como já assinalava Maria Helena Diniz:

[...] o negócio jurídico funda-se na "autonomia privada", ou seja, no poder de autorregulação dos interesses que contém a enunciação de um preceito, independentemente do querer interno. Apresenta-se, então, o negócio jurídico como uma 'norma concreta estabelecida pelas partes (DINIZ, 2012, p. 454).

3.2.1 Contrato de adesão

Já definido como um negócio jurídico, por possuir um instrumento de direito celebrado por vontade de ambas as partes, o contrato celebrado entre os usuários e as *startups* de transporte individual também podem ser classificados como contratos de adesão. A Lei n.º 8078/90, em seu artigo 54, traz em seu bojo: "Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo" (BRASIL, 1990).

Nas palavras de Fran Martins, os contratos de adesão:

[...] cedo se desenvolveram em larga escala e hoje são grandemente usados nos negócios comerciais. Significam uma restrição ao princípio da autonomia da vontade, consagrado pelo Código Civil Francês, já que a vontade de uma das partes não pode se manifestar-se livremente na estruturação do contrato [...] (MARTINS, 1958, p. 99.).

Ainda examinando a redação do Código Civil, podemos destacar também os artigos 423 e 424 do Código Civil que introduzem alguns aspectos do contrato de adesão e ao que ele versa; também versa sobre o contrato de adesão o artigo 54 do Código de Processo Civil.

De acordo com a legislação, aponta-se:

Art. 54. Contrato de adesão é aquele cujas cláusulas tenham sido aprovadas pela autoridade competente ou estabelecidas unilateralmente pelo fornecedor de produtos ou serviços, sem que o consumidor possa discutir ou modificar substancialmente seu conteúdo.

§ 1º A inserção de cláusula no formulário não desfigura a natureza de adesão do contrato.

§ 2º Nos contratos de adesão admite-se cláusula resolutória, desde que a alternativa, cabendo a escolha ao consumidor, ressalvando-se o disposto no § 2º do artigo anterior.

§ 3º Os contratos de adesão escritos serão redigidos em termos claros e com caracteres ostensivos e legíveis, cujo tamanho da fonte não será inferior ao corpo doze, de modo a facilitar sua compreensão pelo consumidor.

§ 4º As cláusulas que implicarem limitação de direito do consumidor deverão ser redigidas com destaque, permitindo sua imediata e fácil compreensão (BRASIL, 1990).

Dada a devida atenção à legislação supracitada, é possível observar que tanto os contratos públicos quanto àqueles redigidos pelas partes privadas de um mesmo negócio jurídico se beneficiam da proteção dada por essa legislação. Além do mais, a facilidade com que os contratos de adesão podem ser consumados fazem com que sua estrutura seja perfeita para uma utilização em massa, tornando-se o formato adequado para uso numa empresa de transporte que tem como característica principal a internet como meio de relação.

O artigo 423 do Código Civil trata das ambiguidades que advém de cláusulas confusas que, por ventura, estejam dispostas no contrato de adesão. Como o este tipo de contrato possui como uma das características a rigidez contratual, é certo dizer que a parte responsável pela sua elaboração possui vantagens sobre a parte que apenas o aderiu. Sendo assim, o Artigo 423 do Código Civil vem para nivelar esse tipo de atuação, fazendo com que a dúvida sobre determinado tópico do contrato venha a favorecer a parte que, em tese, é a mais vulnerável pela relação contratual.

Já o Artigo 424 do Código Civil vem declarar que as cláusulas que tragam a nulidade do objeto nos contratos de adesão sejam declaradas inválidas. Ora, se nos contratos têm-se como objeto principal a fruição da coisa, não seria possível que fosse disposta diferente, fazendo com que o negócio fosse ilegal.

3.3 DA QUESTÃO TRABALHISTA ENTRE AS *STARTUPS* E OS MOTORISTAS

Antes de se debruçar sobre a responsabilidade civil das *startups* em caráter geral e em seus pormenores, é importante que se esclareça que o imbróglio que a falta de regulamentação entre o estabelecimento da relação entre empresas e motoristas pode vir a causar na desenvoltura da relação entre os prestadores e os clientes, além do bom funcionamento das empresas perante a sociedade.

Se por um lado há jurisprudência sendo favorável ao estabelecimento de vínculo trabalhista entre empresa e motorista, existem – de forma contundente – decisões que tendem a embasar a relação entre os envolvidos como meros intermediários, atuando conjuntamente numa prestação de serviços autônoma. Em relação à primeira posição, tem-se o caso de um motorista teve o vínculo empregatício estabelecido e a consequente condenação da empresa Uber ao pagamento de salário de R\$ 3.000,00 (três mil) reais:

1. O reclamante afirmou, na inicial, que foi admitido pela reclamada, como motorista, com salário mensal médio de R\$ 3.000,00. Relatou que mantiveram dois contratos de trabalho: o primeiro de 10/08/2017 a 17/07/2018 e o segundo de 26/07/2019 a 24/09/2019. Sustentou a presença dos requisitos previstos no artigo 3º da CLT e postulou o reconhecimento da relação de emprego. 2. A reclamada alegou que a relação jurídica com os "motoristas parceiros" não é de emprego. 3. Ao admitir a prestação de serviços, a empresa atraiu o ônus de demonstrar fato impeditivo ao direito (artigo 818, I, da CLT), encargo do qual não se desincumbiu a contento. 4. O contrato oferecido pela plataforma ao passageiro evidencia que a natureza da atividade é de transporte. É cediço que o seu lucro não advém do aluguel pela utilização da plataforma, mas dos serviços de transporte de passageiros e cargas leves. 5. Para desenvolver o negócio que a transformou em uma das maiores empresas do mundo, a UBER precisa manter à sua disposição um grande quantitativo de trabalhadores (*crowd*) aptos a executar a viagem contratada imediatamente após a formalização do contrato de transporte entre o passageiro e a empresa. Portanto, necessita que os motoristas estejam vinculados à atividade econômica que desenvolve, disponibilizando-lhe seu tempo e sob a sua direção, pois não há outro modo de apresentar-se ao mercado com presteza e agilidade no atendimento dos serviços de transporte que oferece nas 24 horas do dia, incluídos domingos e feriados (BRASIL, 2021a)

Já em relação a não configuração da relação trabalhista entre empresas e motoristas, é nítido que o volume de decisões nesse sentido é bem maior. Vale ressaltar que as decisões

jurisprudenciais nesse sentido são bem mais numerosas que o contrário, visto que os tribunais tendem a não vislumbrar uma suposta subordinação jurídica dos motoristas para com a empresa. A corroborar o tema, tem-se a seguinte decisão:

Agravante: CLAYTON VALENCIANO Advogado :Dr. Matheus de Almeida Alves
Agravado : UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. Advogada :Dra. Renata Pereira Zanardi Advogada :Dra. Clarisse de Souza Rozales GMBM/GRL D E C I S
Ã O Trata-se de agravo de instrumento interposto contra decisão que negou seguimento a recurso de revista. Com esse breve relatório, decido. O recurso de revista que se pretende destrancar foi interposto em face de acórdão publicado na vigência da Lei nº 13.467/2017, que alterou o art. 896-A da CLT, havendo a necessidade de se evidenciar a transcendência das matérias nele veiculadas, na forma do referido dispositivo e dos arts. 246 e seguintes do RITST. EXAME PRÉ VIO DE TRANSCENDÊNCIA CERCEAMENTO DE DEFESA. Ó BICE PROCESSUAL. AUSÊNCIA DE TRANSCENDÊNCIA Constatado a existência de obstáculos processuais aptos a inviabilizar o exame das questões veiculadas na revista e, por consectário lógico, a evidenciar a ausência de transcendência do recurso. NULIDADE POR CERCEAMENTO DE DEFESA. INDEFERIMENTO DE OITIVA DE TESTEMUNHAS O (MP 2.200-2/2001) BRENO MEDEIROS Ministro Relator (BRASIL, 2021b)

3.4 DA RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO TRANSPORTADOR INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

De acordo com o Código Civil brasileiro de 2002, em seu artigo 730, o contrato de transportes estabelece que a relação entre motorista e passageiro se estabelece quando “alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar de um lugar para outro, pessoas ou coisas” (BRASIL, 2002).

É possível extrair, nesse sentido, que o contrato de transporte será, quase sempre, de adesão. Além disso, o contrato também se apresenta como consensual, dada a vontade do passageiro ou expedidor (quando este se tratar de transporte de coisas) e do transportador.

Dito isso, de acordo com o artigo 736 do Código Civil, o contrato de transporte não se confunde com o transporte gratuito, sendo o segundo estabelecido por amizade ou cortesia, sem, contudo, auferir quaisquer vantagens, diretas ou indiretas.

Ademais, outra característica do transporte gratuito, que diferencia diametralmente essa modalidade do transporte oneroso, é a diferença de responsabilidade: enquanto o transporte oneroso possui responsabilidade objetiva, o transporte gratuito possui responsabilidade subjetiva, como não deixa mentir a súmula Nº 145, do STJ: “No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave.” (BRASIL, 1995).

Necessária se faz toda essa explicação, visto que com o avanço e aprimoramento dos transportes por meio de aplicativos, suas modalidades se ampliam cada vez mais. A Uber, por exemplo, que começou apenas como transporte individual de passageiros, passou a transportar mais pessoas concomitantemente, no mesmo veículo, com o advento do Uber Pool (onde até 4 pessoas se deslocariam para lugares próximos, com o escopo de que o valor, diluído entre os passageiros presentes, tornaria o trajeto de deslocamento bem mais atrativo para os usuários) e com a chegada do Uber Eats, responsável pela entrega de comida, tal qual serviço semelhante ao aplicativo Ifood, tornam esse espectro de responsabilidade bem mais abrangente.

Consolidada a tese de que os transportes por empresas de aplicativos estão sob a égide do Código Civil de 2002, é manifesto que, mesmo que não figure no contrato de adesão celebrado pelos envolvidos na relação, estão os passageiros protegidos pela “cláusula de incolumidade”.

A cláusula de incolumidade, basicamente, é uma regra de resultado que propicia que aqueles que se utilizam dos meios de transporte disponíveis possam usufruir de forma incólume e satisfatória do serviço disponibilizado.

Com as palavras de Sérgio Cavalieri Filho:

Sem dúvidas, a característica mais importante do contrato de transporte é a cláusula de incolumidade que nele está implícita. A obrigação do transportador não é apenas de meio, e não só de resultado, mas também de garantia. Não se obriga ele a tomar as providências e cautelas necessárias para o bom sucesso do transporte; obriga-se pelo fim, isto é, garante o bom êxito. Tem o transportador o dever de zelar pela incolumidade do passageiro na extensão necessária a lhe evitar qualquer acontecimento funesto, como assinalou Vivante, citado por Aguiar Dias. O objeto da obrigação de custódia, prossegue o Mestre, é assegurar o credor contra os riscos contratuais, isto é, pôr a cargo do devedor a álea do contrato, salvo, na maioria dos casos, a força maior (CAVALIERI FILHO, 2015, p. 398).

Também há posições jurisprudenciais reafirmando tal direito:

A responsabilidade da empresa transportadora de passageiros é de natureza contratual, com cláusula implícita de garantia, dada a obrigação de levá-los incólumes a seu destino, eximindo-se das perdas e danos apenas quando configurado o caso fortuito ou a força maior (PARANÁ, 2004).

AGRAVO INTERNO NO RECURSO ESPECIAL. CIVIL E PROCESSUAL CIVIL. RESPONSABILIDADE CIVIL. TRANSPORTE DE PESSOAS. TOMBAMENTO DE ÔNIBUS. CLAUSULA DE INCOLUMIDADE. DANO MORAL "IN RE IPSA". RESTABELECIMENTO DA SENTENÇA. A ALEGAÇÃO DE FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO AFASTADA PELO ACÓRDÃO RECORRIDO, SEM INTERPOSIÇÃO DE RECURSO PELO AGRAVANTE. MATÉRIA PRECLUSA NOVAMENTE VERTIDA NO AGRAVO INTERNO. SÚMULA 07/STJ. AGRAVO INTERNO DESPROVIDO (BRASIL, 2017).

3.4.1 Responsabilidade da Uber em acidentes

A questão da responsabilidade envolvendo as empresas de aplicativos e as mais variadas possibilidades de responsabilização se estendem de forma tão complexa quanto as relações que dela surgem. Sendo assim, não seria de se estranhar que, no caso de acidentes, há argumentos sólidos que dividem opiniões e, conseqüentemente, a jurisprudência no tocante a essa questão.

Em uma das decisões que circundam o tema, a decisão do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo caminhou na direção de a Uber não ser responsabilizada nos casos em que o motorista parceiro do aplicativo der causa ao acidente; ou seja, havendo culpa do motorista colaborador, a empresa não poderá ser responsabilizada pelos danos decorrentes do acidente.

De fato, com o objetivo de atingir a cabal reparação dos danos suportados diante do acidente de trânsito no qual se viu envolvido, o Acionante movimentou a presente demanda em face do (i) motorista causador do sinistro, da (ii) proprietária do veículo conduzido por este último e também da (iii) plataforma UBER, à qual os dois primeiros estavam vinculados. Acontece que inexistente relação contratual direta entre o Autor e a Recorrente, ou mesmo responsabilidade civil desta última, de modo a justificar o apontamento da mesma no vértice negativo da contenda. [...] É forçoso concluir, portanto, que em momento algum se estabeleceu relação de consumo entre Recorrido e Recorrente, e tampouco se configurou, na espécie, culpa direta ou indireta, pessoal ou por fato de terceiro, desta última. Portanto, sob qualquer prisma sob o qual se pretenda focar a questão, chegaremos à inarredável conclusão de que a Recorrente não tem legitimidade para figurar no pólo negativo desta demanda, não podendo ser instada a prestar ao Recorrido a indenização desejada. ANTE O EXPOSTO, dou provimento ao recurso para o fim de reformar parcialmente a r. sentença prolatada, de modo a julgar extinto o pleito inaugural em face da Recorrente, sem apreciação do mérito, dada a ilegitimidade passiva “ad causam” da empresa demandada. Custas “ex vi legis”, descabendo a fixação de verba honorária por ser vencedora a Recorrente (SÃO PAULO, 2018).

Vale ressaltar que na decisão prolatada o motorista não estava transportando passageiro algum, afastando qualquer possibilidade remota de culpa da empresa e extirpando qualquer vestígio de responsabilidade a qual pudesse recair sobre ela, apesar de, em sede de primeira instância, a empresa ter sido condenada ao pagamento de indenizações materiais devido ao caráter solidário da relação, decisão essa que foi reformada pelo Tribunal.

Ademais, possível vislumbrar que no próprio contrato da Uber há a declaração em que a responsabilidade da empresa só alcançará até os limites de sua atuação, resguardando-se de infortúnios causados por terceiros e afins:

A Uber não será responsável por danos indiretos, incidentais, especiais, punitivos ou emergentes, inclusive lucros cessantes, perda de dados, danos morais ou patrimoniais relacionados, associados ou decorrentes de qualquer uso dos serviços ainda que a uber tenha sido alertada para a possibilidade desses danos. A uber não será responsável por

nenhum dano, obrigação ou prejuízo decorrente do: (i) seu uso dos serviços ou sua incapacidade de acessar ou usar os serviços; ou (ii) qualquer operação ou relacionamento entre você e qualquer parceiro independente, ainda que a uber tenha sido alertada para a possibilidade desses danos. A uber não será responsável por atrasos ou falhas decorrentes de causas fora do controle razoável da uber e, tampouco, pela qualidade e integridade dos bens disponibilizados por parceiros independentes. Você reconhece que parceiros independentes que prestarem serviços de transporte solicitados por meio de algumas marcas poderão oferecer serviços de transporte do tipo "divisão de viagem" (ridesharing) ou ponto a ponto (peer-to-peer) (UBER, 2021b).

Na contramão da decisão anteriormente citada, se configura, também, um julgado que caminha em sentido de afligir a responsabilização à empresa de transporte individual, por entender que o serviço e tudo que o envolve está sendo monitorado e controlado pela empresa.

Tem-se a seguinte decisão:

O serviço prestado pela corré CABIFY não se esgota na procura e disponibilização de veículo ao passageiro quando este realiza uma chamada por meio de seu aplicativo, pois, após localizado e escolhido o motorista e o veículo, seu serviço continua a ser prestado, já que seu aplicativo, utilizando-se do sistema GPS, também indica a rota entre o local de embarque e o destino do passageiro, acompanhando-o ao longo de toda a viagem, daí porque essa prestação de serviço só se encerra com a chegada do passageiro ao destino. Tanto é assim que a tarifa paga pelo passageiro é calculada em função do trajeto percorrido pelo referido aplicativo, que também é vinculado aos sistemas das operadoras de cartão de crédito, possibilitando ao passageiro a realização do pagamento do serviço sem a utilização do cartão (SÃO PAULO, 2020).

3.4.2 Responsabilidade da Uber em casos de assédio

Em mais uma vertente sobre possíveis casos de responsabilização, há que se debater, também, sobre os casos de assédio que acontecem nos transportes, principalmente nos meios de transportes coletivos, mas que também acontecem nos transportes individualizados, como Uber, 99 e Cabify. Infelizmente, é gigantesco o número de casos de assédios envolvendo passageiros – em sua maioria, mulheres – e muito se fala sobre quem seria o responsável pela indenização pelo dano moral sofrido pela vítima.

Na seara dos transportes coletivos, já há jurisprudência sedimentada na direção de responsabilizar o transportador por casos de assédio que aconteçam dentro dos veículos ou nas imediações das suas localidades, visto que a prática se tornou tão corriqueira, de acordo com as notícias que aparecem nos noticiários, que de certa forma passa a integrar o risco da atividade de transporte, como mostra o seguinte recurso do STJ:

4. A cláusula de incolumidade é ínsita ao contrato de transporte, implicando obrigação de resultado do transportador, consistente em levar o passageiro com conforto e segurança ao seu destino, salvo se demonstrada causa de exclusão do nexo de

causalidade, notadamente o caso fortuito, a força maior ou a culpa exclusiva da vítima ou de terceiros. 5. O fato de terceiro, conforme se apresente, pode ou não romper o nexo de causalidade. Exclui-se a responsabilidade do transportador quando a conduta praticada por terceiro, sendo causa única do evento danoso, não guarda relação com a organização do negócio e os riscos da atividade de transporte, equiparando-se a fortuito externo. De outro turno, a culpa de terceiro não é apta a romper o nexo causal quando se mostra conexa à atividade econômica e aos riscos inerentes à sua exploração, caracterizando fortuito interno. 6. Na hipótese, conforme consta no acórdão recorrido, a recorrente foi vítima de ato libidinoso praticado por outro passageiro do trem durante a viagem, isto é, um conjunto de atos referidos como assédio sexual. 7. É evidente que ser exposta a assédio sexual viola a cláusula de incolumidade física e psíquica daquele que é passageiro de um serviço de transporte de pessoas. 8. Mais que um simples cenário ou ocasião, o transporte público tem concorrido para a causa dos eventos de assédio sexual. Em tal contexto, a ocorrência desses fatos acaba sendo arrastada para o bojo da prestação do serviço de transporte público, tornando-se assim mais um risco da atividade, a qual todos os passageiros, mas especialmente as mulheres, tornam-se sujeitos. 9. Na hipótese em julgamento, a ocorrência do assédio sexual guarda conexão com os serviços prestados pela recorrida e, por se tratar de fortuito interno, a transportadora de passageiros permanece objetivamente responsável pelos danos causados à recorrente. 10. Recurso especial conhecido e provido (BRASIL, 2019).

Por outro lado, o STJ definiu, em seu último recurso sobre o tema, que por ser um crime imprevisível e inevitável, termos que figuraram no próprio recurso, e com uma generalização expressiva, não se poderia culpar a transportadora pelo ocorrido, como mostra o seguinte julgado:

RECURSO ESPECIAL - DIREITO CIVIL - AÇÃO DE INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS - ASSÉDIO SEXUAL PRATICADO CONTRA PASSAGEIRA NO INTERIOR DE VEÍCULO DE TRANSPORTE PÚBLICO - AUSÊNCIA DE RESPONSABILIDADE DA CONCESSIONÁRIA - FATO EXCLUSIVO DE TERCEIRO E ESTRANHO AO CONTRATO DE TRANSPORTE. INCONFORMISMO DA RÉ. Hipótese: Cinge-se a deliberação acerca da possibilidade ou não de responsabilização civil das concessionárias de transportes coletivos em razão da ocorrência de assédio sexual levado a cabo no interior de seus veículos ou instalações. 1. O fato em evidência merece absoluta reprovação, todavia, a escolha democrática realizada no campo político institucional do Poder Legislativo foi no sentido da criminalização da conduta de seu autor direto (art. 215-A do Código Penal), não tendo sido adotada, após os intensos debates havidos no Congresso Nacional, a possibilidade de se punir também, ainda que no âmbito civil, as concessionárias dos serviços de transporte. 2. A legislação vigente (art. 14, § 3º, do CDC e o art. 393 do CC/2002), no concernente aos transportes coletivos, ao sopesar os fatos da vida social, afasta a responsabilidade do prestador de serviços quando o não cumprimento almejado da obrigação ocorrer em razão de situações alheias à sua vontade, desconexas à finalidade do ajuste, cuja prática não era possível prevenir ou impedir, admitido que, em regra, o fato de terceiro interrompe o nexo de causalidade. 3. Assim, segundo a orientação firmada no âmbito da Segunda Seção do Superior Tribunal de Justiça, não há responsabilidade da empresa de transporte coletivo na hipótese de ocorrência de prática de ilícito alheio à atividade fim, pois o ato doloso de terceiro afasta a responsabilidade civil da concessionária por estar situado fora do desenvolvimento normal do contrato de transporte (fortuito externo), não tendo com ele conexão. 4. Recurso especial provido para restabelecer a sentença de improcedência (BRASIL, 2021c).

Já pelos transportes de aplicativos individualizados, à medida que seu uso passa a ser popularizado, também acaba de acontecer mais casos de assédio moral e sexual contra motoristas, mas, principalmente, passageiros. Pela Uber, o número de denúncias de assédio, nos Estados Unidos, registrou quase 6 (seis) mil denúncias de abuso sexual nos anos de 2017 e 2018 (BBC NEWS, 2019).

Sobre a questão do assédio sexual no âmbito dos transportes de aplicativos, também há jurisprudência indicando a indenização ao passageiro pela empresa; pois apesar de o motorista não estar subordinado juridicamente à empresa, ela o mantém na grade de colaboradores e, solidariamente, está responsável pelos abusos aos quais ele possa cometer.

4 A UBER E A SUA FISCALIZAÇÃO NO CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA

O CADE, sigla para Conselho Administrativo de Defesa Econômica, é um órgão responsável por delimitar e regular a concorrência em território brasileiro. O mesmo também possui função de investigar e julgar condutas empresariais que visem a ir de encontro com a livre concorrência, a fim de criar monopólios no Brasil (CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA, 2021).

Como anteriormente analisada, a questão entre a Uber e os taxistas gerou muita controvérsia, inclusive com a entrada da empresa em solo brasileiro, com a argumentação, por parte dos taxistas, em que a empresa estivesse se utilizando de meios ilegais para transpor a concorrência já estabelecida. Sendo assim, foi feito um estudo que concluiu o seguinte:

Os resultados obtidos não fornecem qualquer evidência de que o número de corridas de táxis contratadas nos municípios do grupo de tratamento (com presença do aplicativo Uber no período Depois da Entrada) tenham apresentado desempenho inferior aos do grupo de controle (sem presença do aplicativo Uber no período Depois da Entrada). Em termos de exercícios empíricos aplicados à política antitruste, isso significa que não podemos sequer assumir (ao menos nos períodos aqui analisados) a hipótese de que os serviços prestados pelo aplicativo Uber estivessem (até maio de 2015) no mesmo mercado relevante dos serviços prestados pelos aplicativos de corridas de táxis 99taxi e Easy Taxi. Adicionalmente, não é possível descartar a possibilidade de que o ingresso do aplicativo Uber no mercado brasileiro de transporte individual de passageiros tenha sido patrocinado, quase que exclusivamente, pela expansão e diversificação deste mercado, ou seja, por meio do atendimento de uma demanda reprimida, até então não atendida pelos serviços prestados pelos táxis (CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA, 2015, p. 7).

E a conclusão foi a seguinte:

Em outras palavras, a análise do período examinado, que constitui a fase de entrada e sedimentação do Uber em algumas capitais, demonstrou que o aplicativo, ao contrário de absorver uma parcela relevante das corridas feitas por taxistas, na verdade conquistou majoritariamente novos clientes, que não utilizavam serviços de taxi. Significa, em suma, que até o momento o Uber não “usurpou” parte considerável dos clientes dos taxistas nem comprometeu significativamente o negócio dos taxistas, mas sim gerou uma nova demanda (CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA, 2015, p. 8).

Sendo assim, é possível afirmar que o serviço prestado pela empresa Uber, no Brasil, possuiu, em certo sentido, um caráter totalmente transformador, visto que além de não interferir na demanda já existente na seara dos taxistas e de um serviço já sedimentado do transporte individual de passageiros, alcançou uma parcela do público que não se utilizava dos serviços individualizados de transporte, algo confirmado pelos estudos realizados pelo CADE.

4.1 A UBER E A CONSTITUIÇÃO FEDERAL

A Constituição Federal da República, dado o período em que foi elaborada, pós ditadura militar, juntamente com seu caráter liberal, adotou o modelo capitalista como vetor da ordem economicamente vigente, sustentando uma extensa proteção à livre iniciativa e uma forte valorização do trabalho, como afirma José Afonso da Silva: “a Constituição consagra uma economia de mercado, de natureza capitalista, pois a iniciativa privada é um princípio básico da ordem capitalista” (SILVA, 1996, p. 720).

Sendo assim, à exceção do que prevê o art. 173 da Constituição Federal, deve ser “assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei” (BRASIL, 1988).

Vale lembrar que em 2011, foi promulgada a Lei 12.529, com vista à proteção da concorrência, algo primordial para uma economia saudável e que preza pelo livre-mercado:

- a) inovação, porque reestrutura sistemicamente todo o aparato estatal envolto da defesa da concorrência;
- b) efetividade e coercitividade, representadas pelo poder vinculante de suas decisões no caso concreto, bem como pela autonomia desta em relação ao Executivo;
- c) espécie normativa adequada, já que a defesa da concorrência e a repressão ao abuso de poder econômico devem ser disciplinados por lei ordinária, não havendo reserva constitucional de lei complementar para tanto; e, d) generalidade, uma vez que as normas se aplicam, indistintamente, a todas as pessoas físicas e jurídicas, estas de direito privado ou público (FIGUEIREDO, 2012, p. 221).

Ainda sobre a questão da livre concorrência, assevera José Afonso Da Silva:

A livre concorrência está configurada no art. 170, IV, como um dos princípios da ordem econômica. Ele é uma manifestação da liberdade de iniciativa e, para garantila, a Constituição estatui que a lei reprimirá o abuso de poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros. Os dois dispositivos se complementam no mesmo objetivo. Visam tutelar o sistema de mercado e, especialmente, proteger a livre concorrência contra a tendência açambarcadora da concentração capitalista (SILVA, 2012, p. 63).

Sobre direito e desenvolvimento:

O direito é um destes instrumentos, e desempenha um papel importante na promoção do desenvolvimento, seja como substrato formal do desenvolvimento – criando e defendendo liberdades e instituições importantes para este processo – seja como enunciativo do desenvolvimento – ao estabelecer um direito ao desenvolvimento. É verdade que o direito pode ir contra o processo de desenvolvimento, quando a ordem

jurídica coloca empecilhos ao desenvolvimento, seja na ordem econômica, política ou social. Por outro lado, o direito pode ser favorável ao desenvolvimento quando as regras jurídicas atuam no sentido de promovê-lo, qualquer que seja o conceito de desenvolvimento que se tenha em mente. [...] A concorrência desempenha um papel importante na promoção do desenvolvimento, pois valoriza uma série de liberdades – como de iniciativa e de escolha – importantes não apenas por si mesmas, mas pelo papel que podem desempenhar na promoção de outras liberdades integrantes do processo de desenvolvimento. [...] a concorrência tem importância independentemente da geração ou não de efeitos econômicos, justamente por garantir liberdades importantes para o processo de desenvolvimento (MUNHOZ, 2006, p. 246).

Declarado esse caráter liberalista que a Constituição Federal assumiu, é bem verdade que a autonomia que ela dispôs aos municípios foi ampla, haja vista a Lei nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), quem em seu art. 12 determina que fica ao encargo do Poder Público Municipal organizar, disciplinar e fiscalizar a atividade que envolva o setor de transportes, a fim de que sejam cumpridos requisitos de conforto, higiene, segurança, entre outros. Não obstante, a nossa Constituição Federal, com amparo em seu artigo 22, dispõe que compete à União legislar sobre questões de trânsito, transporte e informática:

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
IV - águas, energia, informática, telecomunicações e radiodifusão;
IX - diretrizes da política nacional de transportes;
XI - trânsito e transporte;
(BRASIL, 1988).

Sendo assim, não poderia o legislador infraconstitucional impor barreiras para a realização da atividade da empresa em solo brasileiro, ferindo o princípio da liberdade econômica e da livre-iniciativa.

É possível, ademais, localizar no texto constitucional os artigos aos quais se referem as agressões à legislação:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:
I - soberania nacional;
II - propriedade privada;
III - função social da propriedade;
IV - livre concorrência;
V - defesa do consumidor;
VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;
VII - redução das desigualdades regionais e sociais;
VIII - busca do pleno emprego;
IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei (BRASIL, 1988).

Há também, na seara constitucional a vedação à ofensa ao princípio da liberdade de ofício:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[...]

XIII - é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer;

XXII - é garantido o direito de propriedade;

Há, ainda, a ofensa ao princípio da dignidade da pessoa humana, disposto no primeiro artigo da CRFB/88:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

[...]

III - a dignidade da pessoa humana (BRASIL, 1988).

Outrossim, é extensa a legislação em que o próprio Supremo Tribunal Federal se utilizou para julgar inconstitucionais algumas leis estaduais ou municipais que tencionaram cercear a atividade de serviços de transportes individuais de passageiros.

4.2 A UBER E A SUBORDINAÇÃO JURÍDICA AO CÓDIGO DE TRANSPORTES

O desembarque da Uber em solo brasileiro ocasionou algumas situações jurídicas que propiciaram movimentos jurisprudenciais, para que um parâmetro jurídico fosse delineado. A fim de que uma base jurisprudencial pudesse ser usada para julgar os atos da empresa, o funcionamento da Uber está sob a égide da Lei Federal que trata sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, disposta na Lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012).

É mister apontar que a Lei Federal nº 12.587/2012 rege de forma abrangente a regulação dos transportes individualizados, fazendo com que haja uma forte regulação desses mesmos transportes; tal qual se observa o art. 3º, §2º:

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

[...]

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado (BRASIL, 2012).

Ainda é competência desta mesma lei estabelecer os princípios da prestação desse serviço, os quais:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012).

Como também previamente citado, ainda na seara desta mesma lei, a forte regulação estatal está configurada em seu artigo 12:

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas (BRASIL, 2012).

É possível estabelecer o caráter permissivo da lei em relação ao estabelecimento do transporte individual de passageiros, conforme funciona os transportes por meio de aplicativos, tal qual é a função da Uber; sobre isso, podemos acrescentar o parágrafo 4º da Lei Federal n.º 12.587/2012:

Art. 4º Para os fins desta Lei considera-se:

I – transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizado para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

[...]

VII – transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiro aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

[...]

X – transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizados para a realização de viagens individualizadas por intermédios de veículos particulares (BRASIL, 2012).

De acordo com o relato de José Joaquim Gomes Canotilho:

A própria redacção da Lei, ao referir-se a “modos de transporte... privados” é suficientemente aberta para, no seu âmbito intensivo e extensivo, abranger qualquer modo de transporte privado, não habilitando o intérprete a uma leitura restritiva, no sentido de excluir, in limine, a actividade económica privada de transporte individual de passageiros, na sua modalidade privada, assim designada por contraposição à modalidade pública (CANOTILHO, 2005, p. 36).

Sendo assim, é possível inferir que a atividade exercida pela uber possui grande utilidade pública, apesar de não ser um serviço público, conforme destrincha Daniel Sarmento:

A evolução legislativa evidencia que, ao tratar do transporte público individual de passageiros, o legislador mirou os serviços de táxi. Mas demonstra, também, que, até pela nova ótica do legislador, o serviço de táxi não configura propriamente serviço público, mas sim de *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, 2015, p.27).

4.3 A UBER E O CÓDIGO CIVIL

Como anteriormente citado, o serviço da Uber se perfaz no transporte individualizado de passageiros, por meio de um aplicativo disponível em *smartphones*, cujos únicos recursos que os usuários precisam são a conexão à internet e uma conta na empresa. Sendo assim, é nítido que se trata de uma relação de cunho privado que, por ora, não possui legislação específica para delimitar a relação.

Sendo o Código Civil um importante instrumento para regulamentar esse tipo de relação, é também sabido que a relação entre empresa e clientes será regida pelo próprio Código Civil, como demonstra em seus artigos 730 e 731:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.

Art. 731. O transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código (BRASIL, 2002).

Ainda sobre esse assunto, o Código Civil também regulamenta a responsabilidade dos envolvidos na relação jurídica, conforme demonstra em seus artigos:

Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.

Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.

Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva (BRASIL, 2002).

Numa relação de âmbito privado, tal qual essa entre clientes e transportadores, também há obrigações pela parte do contratante, caso haja o descumprimento de contrato pelo ato deste, conforme dispõe o art. 738 do Código Civil:

Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstando-se de quaisquer atos que causem incômodos ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço (BRASIL, 2002).

Em que pese, o Recurso Especial de nº 1.282.069, do Superior Tribunal de Justiça, veio estabelecer a responsabilidade solidária entre a tomadora e a prestadora de serviço, conforme o julgado a seguir:

RECURSO ESPECIAL. AÇÃO INDENIZATÓRIA. CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS. TRANSPORTE DE MERCADORIAS. FRETE. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA DA TOMADORA E PRESTADORA DE SERVIÇOS. EXISTÊNCIA DE INTERESSE ECONÔMICO NO TRANSPORTE. PENSÃO VITALÍCIA. PEDIDO DE PAGAMENTO EM COTA ÚNICA. IMPOSSIBILIDADE. ART. 950, PARÁGRAFO ÚNICO, DO CC/2002. MAJORAÇÃO DO VALOR DA INDENIZAÇÃO POR DANO MORAL. LESÕES GRAVES. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO. 1. Diante da existência de interesse econômico no serviço, consistente no lucro decorrente da entrega dos produtos a seus destinatários, exsurge, em regra, a responsabilidade solidária entre a tomadora e a empresa de transporte de cargas, devendo ambas responderem perante terceiros no caso de acidente ocorrido durante o deslocamento da mercadoria. 2. O parágrafo único do art. 950 do Código Civil de 2002, que prevê a possibilidade de pagamento de cota única de pensão decorrente de ato ilícito, não se aplica aos casos de pensão vitalícia. 3. O pagamento, em parcela única, implica, em tese, a desnaturação do próprio instituto da vitaliciedade, pois a vítima do acidente pode ficar desamparada em determinado momento de sua vida ou provocar o enriquecimento sem causa do credor, caso este faleça de forma prematura. 4. A regra de constituição de capital, aplicada pelo aresto impugnado, nos moldes da Súmula 313 do STJ e do art. 475-Q do Código de Processo Civil de 1973, segue os interesses de ambas as partes e garante o pagamento mensal da pensão vitalícia. 5. No caso, o autor experimentou lesões graves com o acidente, consistente em diversas fraturas nas pernas e no quadril, levando-o à incapacidade no percentual de 70% (setenta por cento), justificando-se, portanto, a majoração da indenização para R\$ 65.000,00. 6. Recurso especial parcialmente provido (BRASIL, 2016).

Ademais, Joaquim Gomes Canotilho estabelece a relação entre as partes envolvidas na relação:

Por conseguinte, jurídica e funcionalmente, o “sistema Uber” não é outra coisa senão mais um prestador de serviços que, com meios tecnológicos inovadores, surgiu no mercado económico privado e para nele exercer uma pura ou genuína atividade privada, como, aliás, têm surgido tantos outros prestadores de serviços semelhantes em outras atividades económicas privadas. Algo que, generalizada e universalmente, é, por todos, sabido. Nada tem, pois, de surpreendente (CANOTILHO, 2015, p. 25).

4.4 A UBER E O MARCO CIVIL DA INTERNET

Popularmente conhecida como “Lei do Marco Civil da Internet”, a Lei n.º 12.965/2014 foi muito debatida antes de sua aprovação, e apesar de ter sido aprovada, está cercada de controvérsias. No entanto, sua aprovação visava o melhor funcionamento dos dispositivos em ambientes virtuais: estabelecendo limites aos serviços nela disponibilizados e garantias no meio virtual, tal como a liberdade de expressão e a defesa do consumidor, tal como dispõe em seus artigos 2º e 3º:

Art. 2º A disciplina do uso da internet no Brasil tem como fundamento o respeito à liberdade de expressão, bem como:

- I - o reconhecimento da escala mundial da rede;
- II - os direitos humanos, o desenvolvimento da personalidade e o exercício da cidadania em meios digitais;
- III - a pluralidade e a diversidade;
- IV - a abertura e a colaboração;
- V - a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor; e
- VI - a finalidade social da rede.

Art. 3º A disciplina do uso da internet no Brasil tem os seguintes princípios:

- I - garantia da liberdade de expressão, comunicação e manifestação de pensamento, nos termos da Constituição Federal;
- II - proteção da privacidade;
- III - proteção dos dados pessoais, na forma da lei;
- IV - preservação e garantia da neutralidade de rede;
- V - preservação da estabilidade, segurança e funcionalidade da rede, por meio de medidas técnicas compatíveis com os padrões internacionais e pelo estímulo ao uso de boas práticas;
- VI - responsabilização dos agentes de acordo com suas atividades, nos termos da lei;
- VII - preservação da natureza participativa da rede;
- VIII - liberdade dos modelos de negócios promovidos na internet, desde que não conflitem com os demais princípios estabelecidos nesta Lei (BRASIL, 2014).

Sendo assim, é possível aferir que as empresas de transporte individualizado, que efetuam seus serviços por meio da internet, também estariam sob a égide da supracitada lei.

4.5 APLICAÇÃO DO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR NOS CONTRATOS DE TRANSPORTE

Apesar de a doutrina estabelecer o diálogo entre o Código Civil de 2002 e o Código de Defesa do Consumidor de 1990, há situações, como a anteriormente descrita, em que uma das fontes se sobressairá entre a outra. Sobre o descrito, discorre Flávio Tartuce:

Ao contrato de transporte aplica-se o Código Civil e, havendo uma relação jurídica de consumo, como é comum, o Código de Defesa do Consumidor (Lei n. 8.078/1990). Desse modo, deve-se buscar um diálogo das fontes entre as duas leis no que tange a esse contrato, sobretudo o diálogo de complementariedade. Essa relação decorre da tese do diálogo das fontes, que busca uma complementariedade entre as duas leis principalmente, visando proteger o consumidor, a parte vulnerável do contrato. Nesse diapasão, houve uma forte aproximação principiológica entre as duas leis, no que tange aos contratos, eis que ambas são incorporadas de uma nova teoria geral dos contratos) Enunciado n. 167 do CJF/STJ). Essa aproximação ocorre em virtude dos princípios sociais contratuais, caso da função dos contratos e da boa-fé objetiva, que podem ser invocados contra eventual pedido de limitação da indenização pelo causador do dano, constante da Convenção de Varsóvia ou de Montreal, visando, dessa forma, à busca da justiça contratual. Em suma, o art. 732 do Código Civil igualmente não prejudica a aplicação do CDC, havendo uma relação jurídica de consumo no contrato de transporte (TARTUCE, 2018, p. 632).

É evidente que a aplicação do Código de Defesa do Consumidor não pode ser afastada. *A priori*, podemos observar em seu art.3º, §2, onde dispõe da definição de fornecedor: aquele que desenvolve atividade, inclusive de exportação (podendo ser de pessoas ou objetos). E estabelece, também, as relações que definem serviço.

Já no artigo 22, do mesmo Código de Defesa do Consumidor, obriga que a empresa que presta determinado serviço o faça com segurança e adequação, respondendo por quaisquer danos que venha a causar, em caso de um serviço mal prestado.

Além disso, é sempre necessário ressaltar que há, sim, a subordinação jurídica entre as empresas de transportes individuais que se valem do uso de aplicativos de internet e os seus consumidores, fazendo com que essas empresas estejam subordinadas às cláusulas do Código de Defesa do Consumidor, conforme explicado a seguir:

O contrato celebrado na internet entre o usuário e o proprietário do provedor ou do site (seja o provedor de acesso ou site de compras de produtos e serviços) configura uma relação de consumo. Portanto, o usuário deve ser considerado consumidor e o proprietário do provedor/site fornecedor para todos os efeitos, até porque não há nenhuma incompatibilidade entre tais figuras e os conceitos trazidos pela lei. (DAL'PUPO; TABARELLI, 2020, p. 18).

Como já salientado anteriormente, é preciso que fique claro que o conceito de fornecedor, tal que está disposto no art. 3º do Código de Defesa do Consumidor, amplia bastante

o espectro da relação consumerista, englobando, também, os motoristas colaboradores, como mostra a própria redação do artigo:

Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços (BRASIL, 1990).

Assim sendo, é irracional estabelecer que não há solidariedade entre empresa e colaboradores, em se tratando de um possível desrespeito às leis consumeristas estabelecidas pelo Código de Defesa do Consumidor, de acordo com o que foi anteriormente discorrido e com toda a jurisprudência explanada no presente trabalho.

5 CONCLUSÃO

Conforme demonstrado ao longo do trabalho, ficou claro que a situação da Uber, no Brasil, principalmente no que se refere à questão jurídica, ainda se encontra em uma fase nebulosa. Entretanto, com os instrumentos normativos que o ordenamento brasileiro dispõe, é possível, pelo menos por ora, administrar o problema.

Sobre a primeira proposta, apresentada no primeiro capítulo, é possível confirmar que a análise dos aspectos históricos e gerais sobre o instituto da responsabilidade civil foi conclusiva. O resgate do conceito de obrigação, e o esclarecimento sobre sua aplicação nos moldes modernos foi esmiuçado para que o entendimento sobre o conteúdo dos capítulos seguintes fosse melhor compreendido.

Já sobre o segundo capítulo, tratou sobre a responsabilidade da Uber em diferentes aspectos e em diferentes situações, fazendo com que os mais diferentes espectros fossem analisados de acordo com as legislações que o ordenamento brasileiro possui e que se adequam a fim de deslindar esta temática, contando com o apoio da jurisprudência até então estabelecida.

O terceiro capítulo, por sua vez, foi produzido com o intento de trazer a situação da empresa Uber para o centro do debate legal; isto dito por fazer com que, mesmo com o pequeno lapso temporal que corresponde ao seu funcionamento em solo brasileiro, reverberou diante da forma que era disposta a questão dos transportes individuais de passageiros.

O problema central do presente trabalho foi trazido até à tona por haver uma irresolução jurídica no tocante à questão da Uber, visto que não há um código ou conjunto de leis, que institua regras precisas em relação aos atos que venham a serem seguidos pela empresa ou mesmo pelos motoristas colaboradores, fazendo com que haja muita divergência na aplicação da lei nas diferentes nuances que ocorrem no dia a dia diário do funcionamento da empresa.

No entanto, seria equivocado permanecer omissos quanto à esta discussão, visto que a empresa Uber, como produto, já figura como realidade no dia a dia dos brasileiros. O que se poderia fazer, por ventura, para que o serviço possa continuar funcionando para todas as partes envolvidas, seria uma regularização das condições de trabalho para o motorista, com um contrato de regras mais bem delineadas, além de instituição de seguro para acidentes, estendido aos passageiros. Tudo isso passa pela seara estatal, a fim de que além de garantir a segurança e bom funcionamento dos serviços, a empresa também possa fruir de benefícios tributários, para que a compensação pelo serviço prestado possa mudar a política da empresa e fazer com que ela funcione da melhor forma possível.

Concluindo, é possível inferir que uma eventual aprovação de um regulamento mais coeso sobre o transporte individual de passageiros assistiria a todos os envolvidos nessa relação, tal qual a aprovação da própria Lei nº 12.468/2011, que dispôs a organização e funcionamento dos transportes de táxis no Brasil, e que contribuiu imensamente para dirimir algumas lacunas que perduravam, além de sedimentar regras que já o eram praticadas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BBC NEWS. Uber registra quase 6 mil denúncias de abuso sexual em dois anos nos EUA. **BBC News**, 6 de dezembro de 2019. Disponível em: <
<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-50685127>>.
- BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 5 out. 1988.
- BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**, 11 de janeiro de 2002.
- BRASIL. Lei nº 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. **Diário Oficial da União**, 29 de agosto de 2011.
- BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, 4 de janeiro de 2012.
- BRASIL. Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil. **Diário Oficial da União**, 24 de abril de 2014.
- BRASIL. Lei nº 3.071, de 1 de janeiro de 1916. Código Civil dos Estados Unidos do Brasil. **Diário Oficial da União**, 5 de janeiro de 1916.
- BRASIL. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, 12 de setembro de 1990.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Agravo Interno no Recurso Especial 1459856/MA. Relator Paulo Tarso Sanseverino, 3 de agosto de 2017.
- BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso especial 1853361 201901349749. Relatora Nancy Andrichi, 05 de abril de 2021.
- BRASIL. Superior Tribunal Federal. Recurso especial 1090598 8620148260100. Relatora Nancy Andrichi, 01 de julho de 2019.
- BRASIL. Supremo Tribunal de Justiça. Recurso especial 1282069 RJ 201102244280. Relator Luis Felipe Salomão, 07 de junho de 2016.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Recurso especial 246830-SP (2000/0008155-8). Relator Humberto Gomes de Barros. Decisão, 22 de fevereiro de 2005.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. Súmula nº 145. No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave. In: **Súmulas**. São Paulo: Associação dos Advogados do Brasil, 1994, p. 3.
- BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho. Recurso Ordinário Trabalhista 0011710 1520195150032. Relator João Batista Martins Cesar, 26 de abril de 2021a.
- BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. Agravo de Instrumento em Recurso de Revista 1001821 4020195020401. Relator Breno Medeiros, 28 de abril de 2021b.

CANOTILHO, José Joaquim. **Parecer aspectos jurídicos da Uber no Brasil**. Coimbra, 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf>>.

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

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA. **Regimento interno do CADE**. Brasília: CADE, 2021.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA. **Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de táxi porta-a-porta**. Brasília: CADE, 2015.

CONSELHO DE JUSTIÇA FEDERAL. **I Jornada de Direito Civil**. Brasília: CJF, 2003.

CONSELHO DE JUSTIÇA FEDERAL. **III Jornada de Direito Civil**. Brasília: CJF, 2005.

DAL'PUPO, Thalia; TABARELLI, Liane. A eficácia executiva dos contratos eletrônicos de mútuo à luz da jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça: análise do REsp nº 1495920/DF. **PUC Online**, v.1, p. 1-34, 2020.

DELGADO, Maurício Godinho. **Curso de Direito do Trabalho**. 18ª ed. São Paulo: LTr, 2019.

DI PIETRO, MARIA SYLVIA ZANELLA. **Direito Administrativo**, 10ª ed., São Paulo: Ed. Atlas, 1995.

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 7º Volume. Responsabilidade Civil. 18º ed. São Paulo: Saraiva, 2004.

FIGUEIREDO, Leonardo Vizeu. **Lições de direito econômico**. 5 ed. Rio de Janeiro: Forense, 2012.

G1. Aplicativo de transporte Cabify anuncia que deixará o Brasil em 14 de junho. **G1 globo**, 23 de abril de 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/tecnologia/noticia/2021/04/23/aplicativo-de-transporte-cabify-anuncia-que-deixara-o-brasil-em-14-de-junho.ghtml>>.

GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo curso de direito civil: responsabilidade civil**. 6º ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro**. 11º ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

MACIEL, Matheus. Prefeitura do Rio arrecadou 31 milhões com empresas de aplicativo de transporte em 1 ano. **O globo**, 2019. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/prefeitura-do-rio-arrecadou-31-milhoes-com-empresas-de-aplicativo-de-transporte-em-1-ano-23913599>>. Acesso em: 02 de outubro de 2021.

MARTÍ, Silas. Carros da Uber ameaçam reinado dos icônicos táxis amarelos em Nova York. **Folha de São Paulo**, 2017. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2017/11/1938352-carros-da-uber-ameacam-reinado-dos-unicos-taxis-amarelos-em-nova-york.shtml>>. Acesso em: 02 de outubro de 2021.

- MARTINS, Fran. **Contratos e Obrigações Comerciais**. 8ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1958.
- MOLTOCARO, Thaiane; TAMAOKI, Fabiana. Responsabilidade civil: da evolução histórica ao estudo do dano moral. **Revista Jurídica Direito, Sociedade e Justiça**, v. 1, n. 1, 2014.
- MUNHOZ, Carolina Pancotto Bohrer. **Direito, livre concorrência e desenvolvimento**. São Paulo: Lex Editora, 2006.
- PARANÁ. Tribunal de Justiça do Paraná. Embargos de Declaração Cível 01870080/01. Relator Antonio Loyola Vieira, 26 de março de 2004.
- RISCHIONI, Giuseppina et al. Startup: tendência de negócio no Brasil. **Revista Fatec Zona Sul**, v. 7, n. 1, p. 19-36, 2020.
- SANDOVAL, Airton. Câmara dos Deputados. Projeto de Lei do Senado nº 493, de 2017.
- SÃO PAULO. Tribunal de Justiça de São Paulo. Apelação Cível 1014009 8820188260625. Relator Eutálio Porto. Decisão, 22 de julho de 2019.
- SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Procedimento Comum Cível 1012213 9120188260001. Juiz Ademir Modesto de Souza, 23 de julho de 2020.
- SÃO PAULO. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Recurso 10123767520178260011. Relator Júlio Cesar Silva de Mendonça Franco, 25 de maio de 2018.
- SARMENTO, Daniel. **Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o “caso Uber”**. Rio de Janeiro: UERJ, 2015.
- SILVA, José Afonso. **Curso de direito constitucional positivo**. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 1996.
- SILVA, José Afonso. Curso de direito constitucional positivo. 15 ed. São Paulo: Malheiros, 1998, p. 876
- TARTUCE, Flávio. **Manual de Responsabilidade Civil**. Volume único. 1º ed. São Paulo: Método, 2018.
- UBER. Termos Gerais de Uso. **Uber**, 2021b. Disponível em: <
<https://www.uber.com/legal/pt-br/document/?country=brazil&lang=pt-br&name=general-terms-of-use>>.
- UBER. Um guia de utilização do app da Uber. **Uber**, 2021a. Disponível em: <
<https://www.uber.com/br/pt-br/ride/how-it-works/>>.