

A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE PRIVADO URBANO SOB O PRISMA DA ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO

CIVIL LIABILITY FOR RIDESHARING APPS UNDER THE PRISM OF SHARING ECONOMY

Caio César do Nascimento Barbosa¹
Glayder Daywerth Pereira Guimarães²
Michael César Silva³

RESUMO: O presente artigo analisa a responsabilidade civil dos aplicativos de transporte privado urbano sob a perspectiva da economia de compartilhamento e do Direito do Consumidor, com foco na crescente relevância de plataformas como Uber e Lyft. Em um cenário marcado por profundas transformações tecnológicas e sociais, tais aplicativos representam uma ruptura nos modelos negociais tradicionais, ao democratizarem o acesso a serviços de mobilidade mediante intermediação digital. Diante do exponencial crescimento desses serviços, emergem questões jurídicas fundamentais quanto à imputação de responsabilidade civil em casos de danos. A análise empreendida revela que, à luz do Código de Defesa do Consumidor, a responsabilidade objetiva deve ser aplicada tanto aos motoristas, enquanto prestadores de serviço, quanto às empresas intermediadoras, configurando-se, assim, uma solidariedade nas obrigações de reparação. A pesquisa, de natureza teórica e crítica, aborda o tema por meio de análises doutrinárias, jurisprudenciais e normativas. Enfatiza-se a necessidade de equilíbrio entre inovação tecnológica e segurança jurídica, assegurando a proteção ao consumidor, parte vulnerável na relação jurídica. Além disso, o estudo reflete sobre as implicações sociais e econômicas da economia de compartilhamento, ressaltando sua contribuição para a reconfiguração das dinâmicas de consumo e mobilidade urbana. O artigo, assim, busca oferecer uma compreensão aprofundada das responsabilidades dos atores envolvidos nesse modelo de negócios, propondo soluções que alinhem os interesses públicos e privados, respeitando as peculiaridades do ordenamento jurídico brasileiro.

Palavras-chave: economia de compartilhamento; aplicativos de transporte privado urbano; responsabilidade civil

ABSTRACT: This article analyzes the civil liability of urban private transportation apps from the perspective of the sharing economy and Consumer Law, focusing on the growing significance of platforms like Uber and Lyft. In a context marked by profound technological and social transformations, these apps represent a disruption of traditional business models by democratizing access to mobility services through digital intermediation. Given the exponential growth of these services, fundamental legal issues arise concerning the attribution of civil liability in cases of damage. The analysis reveals that, under the Consumer Protection Code, strict liability should apply to both drivers, as service providers, and intermediary companies, thereby establishing joint liability for reparations. This theoretical and critical research addresses the topic through doctrinal, jurisprudential, and regulatory analyses. It emphasizes the need to balance technological innovation with legal security, ensuring consumer protection as the vulnerable party in the legal relationship. Furthermore, the study reflects on the social and economic implications of the sharing economy, highlighting its contribution to reshaping consumption and urban mobility dynamics. The article seeks to provide a comprehensive understanding of the responsibilities of the actors involved in this business model, proposing solutions that align public and private interests while respecting the peculiarities of Brazilian legal systems.

Keywords: sharing economy; ridesharing apps; civil liability.

1 Advogado. Diretor Adjunto do Portal Jurídico Magis e da Associação Guimarães de Estudos Jurídicos (AGEJ). Especialista em Direito, Inovação e Tecnologia pelo Instituto de Ciências Jurídicas Aplicadas e Escola Superior de Advocacia da OAB/MG. Bacharel em Direito – modalidade Integral – pela Escola Superior Dom Helder Câmara/MG.

2 Especialista em Direito Digital e Proteção de Dados pelo Centro Universitário - UniAmérica. Bacharel em Direito - modalidade Integral - pela Dom Helder Escola de Direito. Copresidente da AGEJ - Associação Guimarães de Estudos Jurídicos. Diretor Executivo, membro do Conselho Editorial e Colunista do Magis - Portal Jurídico. Membro do Conselho Editorial, membro do Conselho Executivo e membro do Conselho Parecerista da Revista de Direito Magis. Advogado.

3 Pós-Doutor em Direito, Tecnologia e Inovação pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Doutor e Mestre em Direito Privado pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas). Especialista em Direito de Empresa pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas). Professor convidado do curso de Pós-Graduação em Fashion Law da Universidade Mackenzie/SP. Professor convidado do curso de Pós-Graduação em Direito Privado, Tecnologia e Inovação da Escola Brasileira de Direito (Ebradi/SP). Professor Convidado do LLM em Lei Geral de Proteção de Dados da Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos/RS). Professor da Escola de Direito do Centro Universitário Newton Paiva/MG. Professor da Escola Superior Dom Helder Câmara/MG. Membro do Instituto Brasileiro de Estudos de Responsabilidade Civil (IBERC). Advogado.

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A sociedade contemporânea vivência, de maneira constante, os desdobramentos de uma revolução tecnológica iniciada em meados do século passado. Essas inovações têm proporcionado significativos avanços à humanidade, não apenas otimizando o cotidiano, mas também impulsionando a economia e, em tese, promovendo uma melhor qualidade de vida aos cidadãos.

Contudo, o ritmo acelerado desse progresso tecnológico tem se mostrado incompatível com a capacidade de adaptação do Direito e do próprio Estado, os quais enfrentam dificuldades em acompanhar, com a mesma celeridade, as mudanças impostas. Tal descompasso gera lacunas regulatórias e inseguranças que repercutem no ordenamento jurídico brasileiro.

No contexto de uma sociedade caracterizada pelo *hiperconsumo*, as novas alternativas disponibilizadas ao indivíduo, enquanto consumidor potencial de serviços inovadores, proporcionam uma sensação de satisfação transitória. Nesse cenário, a ampla gama de opções frequentemente conduz o consumidor a escolhas que aparentam promover melhorias em sua qualidade de vida individual.

É nesse ambiente que emerge o fenômeno amplamente denominado “uberização”, termo que sintetiza o impacto das novas dinâmicas de mercado, como a economia de compartilhamento. Fundamentado nos valores de uma empresa pioneira no modelo econômico global, tal fenômeno apresenta desafios inéditos aos estudiosos do Direito, especialmente nas esferas do Direito do Trabalho e da Responsabilidade Civil.

Em escala mundial, e também no Brasil, os aplicativos de transporte privado urbano, baseados no sistema de motoristas particulares – entre os quais o Uber se destaca como precursor – desencadearam uma série de questionamentos jurídicos. A Responsabilidade Civil, nesse contexto, surge como um tema central, demandando respostas normativas que conciliem os interesses públicos e privados, respeitando as especificidades de cada ordenamento jurídico.

Os riscos inerentes ao desenvolvimento tecnológico e às novas formas de consumo exigem uma abordagem preventiva, que busque reduzir ou mitigar os impactos negativos. Nesse sentido, o presente estudo concentra-se na análise da economia de compartilhamento, com especial atenção aos aplicativos de transporte privado urbano que operam por meio de motoristas particulares. O objetivo é oferecer soluções para os problemas relacionados à Responsabilidade Civil, particularmente no que se refere à ocorrência de danos, cuja frequência tem aumentado no Brasil.

Preliminarmente, sustenta-se que os motoristas de aplicativos de transporte, enquanto prestadores de serviço, estão sujeitos à responsabilidade objetiva prevista no Código de Defesa do Consumidor, em relação a fatos e vícios na prestação dos serviços. Essa conclusão decorre do fato de que tais motoristas não se enquadram na categoria de profissionais liberais, dado o vínculo de trabalho estabelecido com as empresas operadoras. Por conseguinte, as plataformas digitais, enquanto prestadoras de serviços, compartilham responsabilidade solidária nas mesmas hipóteses.

No que concerne à metodologia empregada, trata-se de uma pesquisa essencialmente teórica, de natureza crítico-prospectiva, enquadrada na vertente jurídico-sociológica. A análise baseia-se em conteúdo doutrinário, jurisprudência e legislação pertinente, proporcionando uma visão abrangente e fundamentada sobre o tema.

Assim, este artigo tem por objetivo principal desvendar a complexa questão da responsabilidade dos aplicativos de transporte privado urbano e de seus motoristas, no contexto da sociedade de risco e da hiperconsumo, buscando lançar luz sobre as incertezas e desafios impostos por essas novas dinâmicas sociais e econômicas.

2 SOCIEDADE CONTEMPORÂNEA SOB A ÉGIDE DO HIPERCONSUMISMO

A sociedade contemporânea é marcada por transformações constantes, que alteram não apenas a percepção acerca do próprio corpo social, mas também a forma como os indivíduos compreendem o mundo ao seu redor. Nesse contexto, a transitoriedade dessas mudanças provoca inquietude nos indivíduos, que, movidos por um desejo incessante de satisfação, procuram supri-lo, ainda que parcialmente, por meio do consumo. Assim, pode-se afirmar que a sociedade do século XXI é essencialmente consumerista.

Nesse cenário, a busca pela satisfação assemelha-se, em grande medida, à busca pela autopromoção. Ambas, contudo, não atingem uma realização plena, sendo experienciadas apenas de forma transitória. As tendências e padrões que orientam o consumo se renovam continuamente: o que era desejável ontem pode já não o ser hoje. Desse modo, a satisfação integral revela-se uma impossibilidade estrutural.

Nesta linha de intelecção, Zygmunt Bauman aponta que:

É exatamente a não satisfação dos desejos e a convicção inquebrantável, a toda hora renovada e reforçada, de que cada tentativa de satisfazê-los fracassou no todo ou em parte que constituem os verdadeiros volantes da economia voltada para o consumidor. A sociedade do consumo prospera enquanto consegue tornar perpétua a não satisfação de seus membros (e assim, em seus próprios termos, a infelicidade deles).¹

No entanto, a definição da sociedade contemporânea como uma mera sociedade de consumo já não se mostra suficiente para descrever suas complexidades. O filósofo francês Gilles Lipovetsky propõe uma nova perspectiva, classificando-a como uma “sociedade de hiperconsumo”. Tal conceito ultrapassa os limites do consumo tradicional, introduzindo uma nova profundidade na análise dos comportamentos sociais. Sob essa ótica, os atos de consumo gerariam uma “felicidade paradoxal”: ao mesmo tempo em que aparentam elevar a qualidade de vida, consolidam-se como instrumentos efêmeros de satisfação.

O indivíduo inserido nessa sociedade engaja-se em uma busca incessante por realização pessoal através do consumo. Em convergência com essa visão, Dennis Verbicaro e Nicolas Malcher Pedrosa afirmam que “uma das formas mais comuns de marketing pessoal é a materialização do sucesso e da felicidade por meio da ostentação, da extravagância e do desperdício de bens de consumo”.²

Nesta linha de intelecção, preleciona Luiz Edson Fachin que:

Na *sociedade de hiperconsumo* aumenta por igual a necessidade que o sujeito sente em destacar-se, em ser notado no meio de muitos. Os “estilos de vida” oferecidos pelas marcas através da publicidade são, para muitos, o modo paradoxal de, em uma rotina cada vez mais individualista, se concretizar uma identidade que represente significados mais para os outros que para si próprio.³

1 BAUMAN, Zygmunt. *Vida para Consumo: a transformação das pessoas em mercadoria*. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2008, p.64.

2 VERBICARO, Dennis; PEDROSA, Nicolas Malcher. O impacto da economia de compartilhamento na sociedade de consumo e seus desafios regulatórios. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 113, ano 26, p.457-482, set./out. 2017, p.463.

3 FACHIN, Luiz Edson. Da Felicidade Paradoxal à Sociedade de Riscos: Reflexões sobre Risco e Hiperconsumo. In: LOPEZ, Teresa Ancona; LEMOS, Patrícia Faga Iglecias; RODRIGUES JUNIOR, Otavio Luiz (Coords.). *Sociedade de risco e Direito privado: desafios normativos, consumeristas e ambientais*. São Paulo: Atlas, 2013, p.387.

Esse movimento impulsiona um aumento exponencial no consumo, gerando, de forma cíclica, o fenômeno da obsolescência programada, em que o antigo cede espaço às incessantes inovações em produtos e serviços. Como bem observa King, “é claro que o novo se desgasta. O novo sempre se desgasta, e normalmente não demora muito”.⁴

O mercado de consumo, por sua vez, reforça padrões inatingíveis, alimentando a insatisfação contínua dos indivíduos. Nesse contexto, o consumidor jamais alcança a felicidade plena, vivendo momentos de satisfação apenas de forma fugaz. Essa insatisfação, somada às crises econômicas intensificadas nas últimas décadas, impulsionou a necessidade de alternativas que permitissem uma reconfiguração do consumo desenfreado. Buscou-se, assim, oferecer à sociedade opções viáveis para alcançar a satisfação e a felicidade, mesmo em períodos de adversidade econômica.

3 O SURGIMENTO DA ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO NA SOCIEDADE DE CONSUMO

A sociedade do século XXI caracteriza-se pela busca incessante pela satisfação de anseios consumeristas e pela solução de problemáticas contemporâneas, com o objetivo de promover melhorias na qualidade de vida de seus indivíduos. Tal dinâmica ocorre em paralelo às constantes expansões tecnológicas e se mantém vigorosa mesmo em face das crises econômicas que periodicamente assolam o corpo social. Nesse sentido, Luiz Edson Fachin destaca que a “facilitação do consumo e expansão econômica acabaram por traduzir, em perspectiva otimista, um aumento na qualidade de vida”.⁵

O impacto dessa sociedade hiperconsumerista, intensificado pela democratização do acesso à internet, revelou a necessidade de criação de um modelo de negócios distinto dos paradigmas negociais tradicionais: a economia de compartilhamento (*sharing economy*). Amanda Flávio de Oliveira define essa modalidade como consistindo, “basicamente, em, por meio de uma plataforma digital, uma pessoa oferecer um bem de sua propriedade ou os seus próprios serviços a outra pessoa, disposta a usufruir deles, mediante alguma espécie de contrapartida, quase sempre monetária”.⁶

A economia de compartilhamento promove o intercâmbio de bens e serviços mediado por uma plataforma digital, a qual atua como facilitadora das relações negociais entre indivíduos desconhecidos. Essa interação comercial entre pares (*peer-to-peer* ou *P2P*) é vista como uma verdadeira transformação no mercado de consumo.

Nesse mesmo sentido, José Mauro Decoussau Machado e Pamela Gabrielle Menegetti ressaltam que “Uber, Airbnb e tantas outras plataformas promoveram uma verdadeira democratização do compartilhamento, tornando o mercado mais competitivo e o acesso a bens e serviços cada vez mais facilitado e conveniente.”⁷

Essa modalidade econômica, viabilizada pelas plataformas digitais mencionadas, permitiu a consolidação de um novo mercado, mais dinâmico, amplo e atrativo ao consumidor.

4 KING, Stephen. *Escurecimento total sem estrelas*. Tradução de Viviane Diniz. Rio de Janeiro: Objetiva, 2015, p.70.

5 FACHIN, Luiz Edson. Da Felicidade Paradoxal à Sociedade de Riscos: Reflexões sobre Risco e Hiperconsumo. In: LOPEZ, Teresa Ancona; LEMOS, Patrícia Faga Iglecias; RODRIGUES JUNIOR, Otavio Luiz (Coords.). *Sociedade de risco e Direito privado: desafios normativos, consumeristas e ambientais*. São Paulo: Atlas, 2013, p.384.

6 OLIVEIRA, Amanda Flávio de. Economia colaborativa e desafios ao ordenamento jurídico brasileiro: primeiras reflexões. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 115, ano 27, p.479-495, jan./fev. 2018, p. 483.

7 MACHADO, José Mauro Decoussau. MENEGUETTI, Pamela Gabrielle. A responsabilidade civil dos intermediários na economia de compartilhamento. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz; (Orgs.). *Economias do compartilhamento e o Direito*. Curitiba: Juruá, 2017, p.201.

Por meio dessas plataformas, estabelece-se uma ponte entre os indivíduos, possibilitando o intercâmbio de bens e serviços de maneira ágil e eficiente.

Segundo Claudia Lima Marques, a economia do compartilhamento:

São relações de confiança, geralmente contratuais, a maioria onerosa (de bicicletas nas cidades verdes, até carros, estadias e as mais “comerciais”, como o Uber, Cabify, Airbnb, Zipcar, etc.), sendo gratuito o uso do aplicativo, mas paga uma porcentagem ao “contratado” ao guardião da tecnologia online, podendo também, as vezes, tomar a forma de cooperativa, de *crowdfunding* ou de doação de pequena monta ou trocas gratuitas (livros em táxis etc).⁸

O crescimento da economia de compartilhamento acompanha as necessidades cotidianas das pessoas e as constantes inovações tecnológicas. Juliet Schor preleciona que “a economia de compartilhamento foi impulsionada por novas tecnologias empolgantes. A facilidade com que indivíduos, mesmo estranhos, podem agora se conectar, trocar, compartilhar informações e cooperar é verdadeiramente transformadora” (tradução nossa).⁹

Além disso, a economia de compartilhamento apresenta-se como uma alternativa viável para os membros da sociedade hiperconsumerista, ao promover a colaboração e o compartilhamento em detrimento do consumo desenfreado. Verbicaro e Pedrosa apontam que esse modelo incentiva a mudança nos hábitos de consumo, substituindo os padrões tradicionais de aquisição pela fruição compartilhada de bens e serviços.¹⁰

Nesse contexto, Fabio Schwartz afirma que a *sharing economy* “é um modelo que já é realidade para a nova geração digital (Geração Y ou do Milênio), que vem abdicando do direito de ser proprietária dos bens e excluir os demais, para o de ter acesso (usufruir) e incluir a todos”.¹¹

Assim, observa-se que a economia de compartilhamento, ao permitir o uso compartilhado de bens, funciona como um contraponto ao consumo desenfreado. Por exemplo, enquanto o indivíduo da sociedade hiperconsumerista almejava, no passado, a aquisição de um automóvel, no atual modelo ele pode suprir suas necessidades de transporte por meio do uso de veículos disponibilizados por terceiros. Essa transformação reflete a transição de uma lógica de propriedade para uma lógica de acesso, alinhada às exigências de um mundo em constante mudança.

4 APLICATIVOS DE TRANSPORTE PRIVADO URBANO NO CONTEXTO DA SHARING ECONOMY E OS NOVOS RISCOS AO CONSUMIDOR

O advento da economia de compartilhamento trouxe transformações significativas em diversos setores econômicos, destacando-se, entre eles, o segmento de transporte privado urbano. A busca crescente por alternativas eficientes e acessíveis para locomoção

8 MARQUES, Claudia Lima. A nova função de fornecedor no consumo compartilhado: um estudo sobre as correlações do pluralismo contratual e o acesso ao consumo. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 111, ano 26, p.247-268, maio/jun. 2017, p. 249.

9 “The sharing economy has been propelled by exciting new technologies. The ease with which individuals, even strangers, can now connect, exchange, share information, and cooperate is truly transformative”. (SCHOR, Juliet. *Debating the Sharing Economy*. Outubro, 2014. Disponível em: <https://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>. Acesso em: 05 jan 2024, p. 12).

10 VERBICARO, Dennis; PEDROSA, Nicolas Malcher. O impacto da economia de compartilhamento na sociedade de consumo e seus desafios regulatórios. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 113, ano 26, p.457-482, set./out. 2017.

11 SCHWARTZ, Fabio. A economia compartilhada e a responsabilidade do fornecedor fiduciário. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 111, ano 26, p.221-246, maio/jun. 2017, p. 225.

nos grandes centros urbanos encontrou uma solução alinhada às revoluções tecnológicas contemporâneas. Por meio de aplicativos digitais, o indivíduo pode, de maneira simples e prática, solicitar um veículo para deslocamento, promovendo uma experiência que alia conveniência e inovação.

Nesse contexto, a inserção de plataformas como o Uber no mercado de consumo reflete as chamadas inovações tecnológicas, que, segundo Marcelo Schenk Duque, “visam a assegurar maior conforto e praticidade à população, em particular aos interessados pelo serviço”.¹² A economia de compartilhamento, enquanto modelo de inovação tecnológica, manifesta-se frequentemente por intermédio de aplicativos, integrando-se ao cotidiano das pessoas e favorecendo a maximização do bem-estar individual.

A introdução desse modelo, conhecido como *sharing economy*, desafia as estruturas negociais tradicionais, ampliando o espaço para a livre iniciativa e intensificando a concorrência. No caso específico dos aplicativos de transporte privado urbano, a concorrência resultou em maior eficácia e comodidade para os consumidores, que agora dispõem de múltiplas opções, com preços competitivos e compromissos de qualidade que visam atender às suas expectativas.

Roberto Augusto Castellanos Pfeiffer aponta que “a concorrência também amplia o fluxo de informações sobre as características dos produtos ou serviços, na medida em que as empresas necessitam disponibilizá-las aos consumidores para atraírem sua atenção, principalmente através da publicidade”.¹³ Nesse sentido, a maior diversidade de alternativas disponíveis permite ao consumidor optar pela solução que melhor atende às suas necessidades, pressionando os fornecedores a aprimorarem a qualidade de seus serviços para se manterem competitivos.

Sob essa perspectiva, Tarcísio Teixeira e Gregory Tonin Maldonado destacam que “é através da livre concorrência que os consumidores são protegidos, quase em sua totalidade, dos abusos de poder econômico e dos lucros arbitrários. Ao haver a concorrência entre as empresas, o consumidor é o principal beneficiário.”¹⁴

Um diferencial relevante desse modelo comercial é o sistema de avaliações mútuas, em que os usuários avaliam a qualidade do serviço prestado diretamente na plataforma digital, enquanto os prestadores de serviço também avaliam os consumidores. Esse mecanismo cria um ambiente de responsabilização mútua, fomentando a excelência na prestação do serviço.

Ressalte-se, entretanto, que parte da doutrina não classifica os aplicativos de transporte privado urbano como integrantes do conceito de economia de compartilhamento. Argumenta-se que o cerne dessa modalidade econômica reside no “compartilhamento” e na “colaboração”, o que não se compatibilizaria com um modelo que pressupõe remuneração. Embora a discussão permaneça sem consenso, prevalece entre os estudiosos da temática o entendimento de que esses aplicativos se enquadram no escopo da *sharing economy*, dado o impacto transformador e inovador que introduzem no mercado.

Nessa toada, Rafael A. F. Zanatta, aponta que:

12 DUQUE, Marcelo Schenk. Parecer – A constitucionalidade do serviço Uber no Brasil. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 105, ano 25, p.501-522, maio/jun. 2016, p.502.

13 PFEIFFER, Roberto Augusto Castellanos. *Defesa da concorrência e bem-estar do consumidor*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2015, p. 99.

14 TEIXEIRA, Tarcísio; MALDONADO, Gregory Tonin. Uber: a livre iniciativa e a inconstitucionalidade das leis municipais que proíbem atividades semelhantes. *Revista dos Tribunais*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 983, ano 106, p.191-204, set. 2017, p.198.

Para Sundararajan, tanto Uber quanto Airbnb seriam exemplos dessa economia do compartilhamento, pois envolveriam a negociação de bens físicos e serviços. Garantindo, ao mesmo tempo, – por intermediação de uma plataforma digital que reduziria o abismo informacional entre as partes –, maior confiança e facilidade para realização de transações.¹⁵

A citação de Rafael A. F. Zanatta, ao referir-se às ideias de Sundararajan, destaca o papel central das plataformas digitais na economia do compartilhamento. Sob a ótica jurídica, esse modelo traz desafios regulatórios significativos. Por um lado, as plataformas digitais promovem a eficiência ao mitigar assimetrias informacionais e criar um ambiente de maior confiança entre as partes. Por outro lado, o arcabouço legal tradicional, concebido para relações de consumo diretas ou empresariais, muitas vezes não consegue acomodar as particularidades desse novo paradigma, como a diluição de responsabilidades entre a plataforma e os provedores de serviços.

Nesse contexto, emergem questões jurídicas relevantes, como a definição da natureza jurídica dessas plataformas (intermediadoras ou fornecedoras), a aplicação das normas de proteção ao consumidor, a regulação trabalhista dos prestadores de serviço e as implicações fiscais desse modelo. Assim, é necessário um equilíbrio entre a promoção da inovação tecnológica e a proteção dos direitos dos envolvidos, considerando que a redução do “abismo informacional” não elimina potenciais desequilíbrios de poder econômico e jurídico nas relações mediadas por essas plataformas.

Ademais, conforme prelecionam Dennis Verbicaro e Nicolas Malcher Pedrosa:

Entre os conceitos que mais chamam a atenção pelo seu grau de divergência, destaca-se a abordagem trazida pelo Departamento de Comércio Americano. Em um relatório publicado em junho de 2016, o Departamento propõe uma conceituação bem limitada sobre o que vem a ser economia de compartilhamento e os modelos de negócio abarcados por ela. Para o estudo, tais serviços seriam definidos por quatro características básicas: (I) utilização de tecnologias de informação para facilitar a transação comercial entre pares (peer-to-peer transactions); (II) garantia do nível de confiança do serviço por meio do controle de qualidade efetuado pelos próprios usuários através do sistema de avaliações; (III) flexibilidade na carga horária dos provedores dos serviços; (IV) não fornecimento de recursos e ferramentas necessárias para a prestação do serviço aos fornecedores.¹⁶

Ainda que o conceito de economia de compartilhamento, em alguns casos, não empregue expressamente o termo “compartilhamento”, especialmente quando envolve serviços prestados de forma onerosa, é possível interpretar que o objeto compartilhado reside no tempo e no trabalho do prestador de serviços. Esses elementos são disponibilizados por intermédio de um terceiro facilitador, representado pelo aplicativo digital que intermedia a relação entre prestador e consumidor.¹⁷

Diferentemente do modelo comercial tradicional, no qual a relação se dá exclusivamente entre o prestador de serviços e o consumidor, a economia de compartilhamento introduz um novo paradigma, no qual os aplicativos de transporte privado urbano atuam como um elo de

15 ZANATTA, Rafael A. F.. Economias do compartilhamento: superando um problema conceitual. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz; (Orgs.). *Economias do compartilhamento e o Direito*. Curitiba: Juruá, 2017, p.93.

16 VERBICARO, Dennis; PEDROSA, Nicolas Malcher. O impacto da economia de compartilhamento na sociedade de consumo e seus desafios regulatórios. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 113, ano 26, p.457-482, set./out. 2017, p. 468.

17 VERBICARO, Dennis; PEDROSA, Nicolas Malcher. O impacto da economia de compartilhamento na sociedade de consumo e seus desafios regulatórios. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 113, ano 26, p.457-482, set./out. 2017.

conexão entre esses sujeitos. Esse papel de intermediação aprimora a relação jurídica de consumo, conferindo-lhe maior eficiência e dinamismo. Conforme José Mauro Decoussau Machado e Pamela Gabrielle Meneguetti, “os aplicativos inseridos na economia do compartilhamento permitem que pessoas comuns compartilhem bens e serviços entre si, usufruindo mutuamente de diversos benefícios.”¹⁸

Entretanto, a emergência de tais inovações tecnológicas também suscita desafios regulatórios inéditos. No campo da responsabilidade civil, foco do presente ensaio, é imprescindível analisar a responsabilidade dos agentes envolvidos na relação jurídica de consumo em casos de eventuais danos ao consumidor. Embora os riscos de danos sejam inerentes a qualquer atividade negocial, a prevenção se apresenta como o meio mais eficaz para mitigá-los. Em qualquer contexto negocial, incluindo a economia de compartilhamento, a confiança desempenha papel central na garantia da segurança jurídica esperada pelo consumidor.

Nesse sentido, Fabio Schwartz ressalta que “a proteção da confiança decorre da própria vulnerabilidade do consumidor. É por ser vulnerável que este precisa confiar no parceiro contratual”.¹⁹ Assim, a proteção da confiança não apenas fortalece a relação de consumo, mas também assegura o equilíbrio necessário entre inovação tecnológica e segurança jurídica.

Cristiano Chaves de Farias, Nelson Rosenvald e Felipe Peixoto Braga Netto sustentam que contemporaneamente vive-se uma fase de significativo aumento dos riscos e danos.

Dizer que os danos aumentaram em nosso século envolve certo turismo. Se nós, no início do século passado engatinhávamos nas possibilidades tecnológicas, se sequer conhecíamos a televisão ou o avião, se uma notícia demorava lentos meses para partir da Europa e até chegar até aqui, hoje, desnecessário dizê-lo, a situação modificou-se de modo impensável. É possível até afirmar, sem muito medo de errar: talvez a mais otimista das previsões não previsse que chegaríamos aonde chegamos, em possibilidades tecnológicas.²⁰

A reflexão evidencia como os avanços tecnológicos do último século transformaram radicalmente a dinâmica dos riscos e danos na sociedade contemporânea. O desenvolvimento exponencial das tecnologias, aliado à globalização da informação e à interconexão dos sistemas, ampliou tanto as oportunidades quanto os perigos associados a essas inovações.

Sob o prisma jurídico, tal cenário exige adaptações no tratamento da responsabilidade civil, especialmente frente a danos que antes não eram sequer imagináveis, como os decorrentes de ataques cibernéticos, falhas em sistemas de inteligência artificial ou colapsos em redes de dados globais.

Os riscos contemporâneos, caracterizados por sua complexidade, imprevisibilidade e capacidade de propagação em escala global, demandam um olhar jurídico atento. É necessário criar mecanismos normativos que equilibrem a proteção dos direitos individuais e coletivos com a promoção do desenvolvimento tecnológico responsável.

Acerca dos riscos contemporâneos, Marcos Catalan aponta que:

18 MACHADO, José Mauro Decoussau. MENEGUETTI, Pamela Gabrielle. A responsabilidade civil dos intermediários na economia de compartilhamento. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz; (Orgs.). *Economias do compartilhamento e o Direito*. Curitiba: Juruá, 2017, p.201.

19 SCHWARTZ, Fabio. A economia compartilhada e a responsabilidade do fornecedor fiduciário. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 111, ano 26, p.221-246, maio/jun. 2017, p.232.

20 FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; BRAGA NETTO, Felipe Peixoto. *Novo Tratado de Responsabilidade Civil*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2017, p. 792.

Agora, os riscos não têm como ser concebidos ou identificados a partir de uma leitura superficial, como ameaças simplistas a integridade psicofísica ou patrimonial. Suas causas são as mais distintas, seus efeitos, mais cruéis que os de outrora. Antevê-los é impossível. A possibilidade de cálculo prévio cede lugar a constante presença de lesões indetectáveis, assolando os pilares erigidos pelo prognóstico da segurança. Criados pela atividade humana – e não mais pela força da natureza –, justificam-se a partir dos proveitos de ordem pessoal, sendo aceitos socialmente, ora por certas necessidades, ora em razão de um meio de vida ao qual a sociedade não pretende renunciar.²¹

Nesse sentido, Fabio Schwartz adverte que “hodiernamente, os riscos são incalculáveis e de implicações indeterminadas. A ideia de risco tornou-se inerente à vida humana.”²² Assim, a presença dos aplicativos de transporte privado urbano no mercado de consumo pode ser compreendida como um fenômeno que, embora envolva riscos, apresenta benefícios amplamente reconhecidos pela sociedade, contribuindo para a melhoria do cotidiano dos cidadãos e para a otimização de sua mobilidade.

Tais riscos, considerados aceitáveis e inerentes a qualquer atividade econômica, também estão presentes nos modelos negociais da *sharing economy*, não sendo diferente nos aplicativos de transporte privado urbano estruturados sob essa lógica. Em um cenário no qual uma plataforma digital atua como mediadora da relação contratual, conectando o consumidor ao condutor, surge a indagação sobre a responsabilidade em caso de eventuais danos. Seria legítimo que a plataforma se isentasse de qualquer responsabilidade, deixando o consumidor lesado e o motorista intermediado arcando sozinhos com os custos de possíveis reparações?

Dessa forma, coloca-se como questão central deste ensaio a análise de quem deve responder pelos danos sofridos pelo consumidor em situações de prejuízo decorrente da utilização desses serviços. Poderia a plataforma digital, sob a justificativa de seu papel como mera intermediadora, eximir-se de qualquer responsabilização, ignorando o impacto direto de sua atuação sobre a relação jurídica de consumo? Tal problemática exige reflexão aprofundada, considerando os princípios da vulnerabilidade do consumidor e da função social das atividades econômicas.

O vínculo jurídico entre motoristas e plataformas digitais como Uber continua sendo objeto de intensos debates no Direito do Trabalho brasileiro, marcados por divergências interpretativas que refletem a complexidade do tema. Essas diferenças possuem impactos profundos na organização econômica, na proteção dos direitos dos trabalhadores e na responsabilização civil no contexto da economia de compartilhamento.

Por um lado, tribunais como o Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região (TRT-2) têm decidido pela ausência de vínculo empregatício,²³ enfatizando que a relação é caracterizada pela autonomia dos motoristas. Nesse sentido, argumentos incluem a liberdade dos motoristas para definir horários de trabalho e aceitar ou recusar corridas, configurando um modelo de parceria comercial. Essa abordagem reforça a lógica de que as plataformas digitais atuam

21 CATALAN, Marcos. *A morte da culpa na responsabilidade contratual*. 2011. 347 f. Tese (Doutorado em Direito Civil) – Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011, p. 80.

22 SCHWARTZ, Fabio. A economia compartilhada e a responsabilidade do fornecedor fiduciário. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 111, ano 26, p.221-246, maio/jun. 2017, p.231.

23 BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. Recurso Ordinário - Rito Sumaríssimo nº1000419-29.2022.5.02.0332. 12ª Turma. Rel. Des. Paulo Kim Barbosa. Julg. 01 fev. 2023. Pub. 06 fev. 2023. Disponível em: <https://pje.trt2.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/1000419-29.2022.5.02.0332/2#5f2efd5>. Acesso em: 08 out. 2024.

apenas como intermediárias, sem exercer controle direto ou subordinação sobre os motoristas.

Por outro lado, o Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região (TRT-3) adotou uma visão oposta ao reconhecer o vínculo empregatício em processos específicos, como no Processo 0010140.79.2022.5.03.0110. Fundamentando-se na ausência de autonomia plena do motorista, evidenciada por mecanismos de controle intrínsecos às plataformas, como monitoramento das avaliações, definição unilateral das tarifas e imposição de políticas operacionais rígidas. Tal entendimento sugere uma relação de subordinação, na qual a plataforma exerce um papel análogo ao de empregador.

Essas divergências interpretativas geram incerteza jurídica e têm efeitos práticos substanciais. Para os motoristas, o reconhecimento do vínculo empregatício pode garantir acesso a direitos trabalhistas como férias, 13º salário e FGTS, mas também implica em uma possível redução da flexibilidade de trabalho. Para as plataformas, o aumento de custos decorrente da possível caracterização como empregadoras poderia impactar o modelo de negócios e, em última análise, os preços praticados aos consumidores.

Adicionalmente, as decisões judiciais impactam diretamente a dinâmica do mercado de trabalho e a competitividade no setor. Em um cenário de consolidação da tese de vínculo empregatício, o aumento da regulamentação pode desincentivar a entrada de novos motoristas e plataformas, favorecendo a concentração de mercado e reduzindo a concorrência.

Recentemente, o Supremo Tribunal Federal (STF) reconheceu a Repercussão Geral no Recurso Extraordinário (RE) nº1446336, que discute a possibilidade de reconhecimento de vínculo empregatício entre motoristas de aplicativos e as plataformas digitais. A decisão terá impacto significativo, já que mais de 10 (dez) mil processos sobre o tema tramitam em diversas instâncias judiciais, refletindo a relevância jurídica, social e econômica do tema.

O julgamento ainda não tem data definida e será fundamental para uniformizar as decisões judiciais, que atualmente apresentam divergências consideráveis. Enquanto o Tribunal Superior do Trabalho (TST) reconheceu em casos específicos a existência de vínculo empregatício, baseando-se em elementos como subordinação e controle operacional por parte das plataformas, o STF, em decisões anteriores, já afastou essa tese em situações similares, privilegiando princípios como a liberdade econômica e de organização produtiva. Essa diversidade de entendimentos tem gerado insegurança jurídica no setor.

Portanto, a análise aprofundada dessa temática revela a necessidade de uma abordagem equilibrada que considere os interesses dos motoristas, das plataformas e dos consumidores, respeitando as especificidades da economia de compartilhamento. Além disso, evidencia-se a urgência de um marco regulatório claro que reduza as incertezas jurídicas e promova maior segurança para todos os envolvidos.

A RESPONSABILIDADE CIVIL DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE PRIVADO URBANO

A necessidade de novas regulamentações voltadas à economia de compartilhamento no Brasil revela-se imperativa, especialmente no setor de transporte, um dos maiores beneficiados por esse novo modelo negocial. A ausência de normas específicas que ampliem a segurança jurídica no contexto da *sharing economy* acarreta prejuízos tanto para os consumidores quanto para os investidores. Tal lacuna normativa resulta em uma proteção insuficiente aos agentes envolvidos na relação jurídica de consumo, uma vez que as normas atualmente aplicáveis, embora úteis, mostram-se inadequadas para atender plenamente às demandas e peculiaridades desse modelo inovador.

Nesse giro, José Mauro Decoussau Machado e Pamela Gabrielle Meneguetti prelecionam que:

Apesar de não ser imprescindível, a criação de normas gerais que levem em consideração as peculiaridades, a constante evolução tecnológica e o potencial de desenvolvimento da inovação parece ser o equilíbrio ideal de interesses para evitar a insegurança jurídica e, ao mesmo tempo, permitir que o setor se desenvolva de forma adequada e segura, gerando benefícios para todos os envolvidos e, sobretudo, para a sociedade.²⁴

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 170,²⁵ consagra a livre iniciativa como fundamento essencial para o desenvolvimento econômico do país, equilibrando-a, contudo, com a proteção dos direitos do consumidor. Nesse contexto, ao consumidor, parte vulnerável na relação jurídica de consumo, deve ser assegurada a reparação dos danos causados por fornecedores, salvo nas hipóteses excludentes de responsabilidade civil, nos casos de defeitos ou vícios nos serviços prestados.

A regulamentação dos serviços prestados por aplicativos de transporte privado urbano, com vistas a promover uma concorrência “mais justa” com serviços públicos de transporte, como os táxis, tem gerado intensos debates. Tal perspectiva, no entanto, peca por uma concepção equivocada, ao desconsiderar a distinção entre o transporte público, prestado pelos táxis, e o transporte privado intermediado por plataformas digitais. Impor regulamentações excessivas aos aplicativos representaria um retrocesso econômico, descompassado com as inovações tecnológicas que têm moldado o mercado global.

Ainda assim, não se pode admitir que lacunas normativas resultem em injustiças no mercado de consumo. Para evitar que a parte vulnerável seja desamparada, é imprescindível que o Poder Judiciário acompanhe as novas tendências da responsabilidade civil, oferecendo soluções adequadas às demandas da economia compartilhada.

Nesse sentido, se destaca o Projeto de Lei apresentado à Câmara dos Deputados em 2017, de autoria do Deputado Federal Lucas Vergílio, que visa a regular as atividades econômicas intermediadas por plataformas digitais que conectam usuários e prestadores de serviços previamente cadastrados. Tal conjuntura exige uma análise precisa e sistemática acerca da responsabilidade civil atribuível tanto aos motoristas que utilizam esses aplicativos quanto às próprias plataformas, que funcionam como intermediadoras das relações de consumo.

No caso do motorista, há evidente prestação de serviço mediante remuneração direta, uma vez que este transporta o passageiro do ponto A ao ponto B em troca de pagamento. Configura-se, assim, uma relação de consumo, composta pelos três elementos essenciais: consumidor, fornecedor e produto/serviço.

No tocante à responsabilidade civil do motorista, a aplicação do Código de Defesa do Consumidor (CDC) é incontestável, podendo esta ser objetiva ou subjetiva, conforme o

24 MACHADO, José Mauro Decoussau. MENEGUETTI, Pamela Gabrielle. A responsabilidade civil dos intermediários na economia de compartilhamento. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz; (Orgs.). *Economias do compartilhamento e o Direito*. Curitiba: Juruá, 2017, p.209.

25 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; VII - redução das desigualdades regionais e sociais; VIII - busca do pleno emprego; IX - tratamento favorecido para as empresas brasileiras de capital nacional de pequeno porte.

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. *Constituição da República Federativa do Brasil*, de 5 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm. Acesso em: 25 jun. 2024).

26 BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei*. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1556316. Acesso em: 08 out. 2024.

disposto no artigo 14 e seu § 4º do referido diploma legal.²⁷ O enquadramento do motorista como profissional liberal, por sua vez, afastaria a regra geral de responsabilidade objetiva, aplicando-se, de forma excepcional, a responsabilidade subjetiva.

Sob a ótica trabalhista, o vínculo jurídico entre o motorista e a empresa responsável pelo aplicativo ainda não possui definição pacífica. O Tribunal Superior do Trabalho (TST) não emitiu decisão definitiva sobre o tema, enquanto os Tribunais Regionais do Trabalho (TRTs) têm proferido entendimentos divergentes. O TRT-2, por exemplo, negou o reconhecimento de vínculo empregatício no Processo nº 1001574-25.2016.5.02.0026, decisão semelhante à do TRT-15 no Processo nº 0010947-93.2017.5.15.0093. Por outro lado, o TRT-3 reconheceu a relação de emprego no Processo nº 0010806-62.2017.5.03.0011, com base na ausência de autonomia plena do motorista frente às regras e mecanismos de controle impostos pela plataforma digital.

O contrato firmado entre motorista e empresa restringe a escolha de clientes, obriga o cumprimento de regras operacionais e fixa unilateralmente os preços cobrados pelos serviços, configurando elementos que indicam subordinação e controle por parte da plataforma. Esse panorama reforça a necessidade de examinar, à luz do princípio da boa-fé objetiva e do Direito dos Danos,²⁸ a possível existência de vínculo empregatício e a consequente responsabilização solidária entre motorista e aplicativo.²⁹

O Código de Defesa do Consumidor, nos artigos 12, 13 e 14, adota a responsabilidade civil objetiva, fundada na teoria do risco proveito. Assim, quem causa o dano tem o dever de repará-lo integralmente (art. 6º, VI do CDC), independentemente de culpa.

Casos de danos envolvendo motoristas de aplicativos incluem desde acidentes de trânsito, que geram prejuízos ao passageiro, até condutas pautadas na ausência da boa-fé objetiva, falhas no funcionamento das plataformas e episódios graves de assédio ou ofensas. Embora a responsabilidade do motorista seja evidente, é imperioso considerar a responsabilidade solidária da plataforma em situações em que sua atuação como intermediadora contribua, direta ou indiretamente, para a ocorrência do dano.

Conclui-se, portanto, que a responsabilidade civil objetiva, deve ser aplicada de forma ampla e integrada, alcançando tanto os motoristas quanto as plataformas digitais, sempre respeitando os limites impostos pelas peculiaridades de cada caso concreto, com a finalidade de se garantir a efetiva proteção ao consumidor - vulnerável - no mercado de consumo digital.

27 Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos. [...] § 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa. (BRASIL. *Código de Defesa do Consumidor*. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm. Acesso em: 26 jun. 2024).

28 “A responsabilidade por danos redescreve a linguagem da precaução, da prevenção e da reparação, com a extensão e a inovação de direitos e de deveres às vítimas, aos lesantes e (ou) responsáveis e à sociedade. O instituto esteia-se nos princípios do *neminem laedere*, da solidariedade social, da reparação integral e da primazia da vítima” (FROTA, Pablo Malheiros da Cunha. *Imputação sem nexa causal e a responsabilidade por danos*. 2013. 275 f. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, Paraná, 2013, p.214).

29 Art. 7º Os direitos previstos neste código não excluem outros decorrentes de tratados ou convenções internacionais de que o Brasil seja signatário, da legislação interna ordinária, de regulamentos expedidos pelas autoridades administrativas competentes, bem como dos que derivem dos princípios gerais do direito, analogia, costumes e equidade.

Parágrafo único. Tendo mais de um autor a ofensa, todos responderão solidariamente pela reparação dos danos previstos nas normas de consumo. (BRASIL. *Código de Defesa do Consumidor*. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm. Acesso em: 26 jun. 2024).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo tem como objetivo analisar a complexa questão da imputação de responsabilidade ao motorista que utiliza determinado aplicativo de transporte, bem como ao próprio aplicativo intermediador na prestação do serviço. Busca-se verificar a hipótese de responsabilização, com fundamento no Código Civil ou no Código de Defesa do Consumidor, dos agentes envolvidos nesse tipo de relação jurídica. A temática se insere no inovador e multifacetado contexto da *sharing economy* (economia de compartilhamento).

Sob essa ótica, pretende-se investigar e examinar a responsabilidade civil dos aplicativos de transporte privado urbano e dos motoristas que se utilizam dessas plataformas no contexto das sociedades de risco e de hiperconsumo. Nesse cenário, o conceito de sociedade de hiperconsumo, essencial para compreender a questão, se revela um pressuposto fundamental, pois influencia diretamente as dinâmicas sociais e as relações jurídicas no século XXI.

Trata-se de uma sociedade na qual a satisfação individual é frequentemente buscada por meio de aquisições patrimoniais, proporcionando ao indivíduo um efêmero regozijo que decorre do consumo de bens e serviços.

Avançando nesse quadro, emerge a *sharing economy* como um modelo econômico que busca democratizar o acesso aos prazeres e benefícios do consumo. Esse modelo permite que indivíduos usufruam de bens e serviços por meio do compartilhamento, viabilizado por plataformas digitais. As empresas de transporte privado urbano são um exemplo paradigmático dessa economia, expandindo-se globalmente em razão da digitalização.

Essas plataformas atraem tanto prestadores de serviços – motoristas que oferecem transporte – quanto usuários que buscam deslocamentos mais ágeis e com custos inferiores aos dos mercados tradicionais regulados pelos Estados.

Nesse contexto, os motoristas configuram-se como prestadores de serviços, enquanto as empresas por trás dos aplicativos atuam como intermediadoras, formando uma relação triangular de consumo com os passageiros, que assumem a posição de consumidores finais. Essa relação complexa traz à tona os riscos intrínsecos da sociedade de risco, pois, embora ofereça vantagens econômicas aos prestadores de serviços, também impõe responsabilidades em relação à integridade física e psíquica dos consumidores.

Do ponto de vista jurídico, a responsabilidade dos motoristas é regida pelo Código de Defesa do Consumidor e se caracteriza como objetiva, conforme disposto no artigo 14, uma vez que, não se enquadram na exceção prevista no § 4º do referido dispositivo legal. De igual modo, as plataformas digitais, enquanto intermediadoras e, paralelamente, prestadoras de serviços, sujeitam-se à responsabilidade solidária nos termos do parágrafo único do artigo 7º do CDC. Essa solidariedade busca assegurar uma proteção mais robusta ao consumidor, reafirmando sua posição de vulnerabilidade na relação jurídica.

A responsabilidade das plataformas de transporte privado urbano, como a Uber, no contexto da *sharing economy* e da sociedade de hiperconsumo, apresenta desafios interpretativos ao hermeneuta jurídico, exigindo uma abordagem principiológica. Os princípios basilares do Direito do Consumidor, como a boa-fé objetiva, proteção ao consumidor e a reparação integral, desempenham papel central nesse cenário. Em uma sociedade de risco, conforme delineado pelo Direito dos Danos, a proteção do consumidor vulnerável assume caráter prioritário, demandando uma atuação jurisdicional proativa e efetiva.

Concluisse, por fim, que no Brasil, ainda há lacunas legislativas específicas para regular a *sharing economy*, tema que repercute em diversos ramos do Direito. Entretanto, o Código de Defesa do Consumidor, pela sua natureza abrangente e interpretação flexível, tem

se mostrado um instrumento eficaz para a proteção dos consumidores que utilizam essas plataformas. Essa adaptabilidade normativa permite ao CDC acompanhar as mudanças nas dinâmicas econômicas e sociais, garantindo, assim, uma tutela jurídica adequada às novas demandas da sociedade digital contemporânea.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Zygmunt. *Vida para Consumo: a transformação das pessoas em mercadoria*. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2008.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*, de 5 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.html. Acesso em: 25 jun. 2024.

BRASIL. *Código de Defesa do Consumidor*. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406.htm. Acesso em: 26 jun. 2024.

BRASIL. *Código Civil*. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8078.htm. Acesso em: 16 jun. 2024.

BRASIL. Câmara dos Deputados. *Projeto de Lei*. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1556316. Acesso em: 08 out. 2024.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região. Recurso Ordinário - Rito Sumaríssimo nº1000419-29.2022.5.02.0332. 12ª Turma. Rel. Des. Paulo Kim Barbosa. Julg. 01 fev. 2023. Pub. 06 fev. 2023. Disponível em: <https://pje.trt2.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/1000419-29.2022.5.02.0332/2#-5f2efd5>. Acesso em: 08 out. 2024.

CATALAN, Marcos. *A morte da culpa na responsabilidade contratual*. 2011. 347 f. Tese (Doutorado em Direito Civil) – Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

CANTO, Rodrigo Eidelwein do. *A vulnerabilidade dos consumidores no comércio eletrônico: reconstrução da confiança na atualização do código de defesa do consumidor*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2015.

DUQUE, Marcelo Schenk. Parecer – A constitucionalidade do serviço Uber no Brasil. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 105, ano 25, p.501-522, maio/jun. 2016.

FACHIN, Luiz Edson. Da Felicidade Paradoxal à Sociedade de Riscos: Reflexões sobre Risco e Hiperconsumo. In: LOPEZ, Teresa Ancona; LEMOS, Patrícia Faga Iglecias; RODRIGUES JUNIOR, Otavio Luiz (Coords.). *Sociedade de risco e Direito privado: desafios normativos, consumeristas e ambientais*. São Paulo: Atlas, 2013, p.380-393.

FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson; BRAGA NETTO, Felipe Peixoto. *Novo Tratado de Responsabilidade Civil*. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

FROTA, Pablo Malheiros da Cunha. *Imputação sem nexos causal e a responsabilidade por danos*. 2013. 275 f. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito. Universidade Federal do Paraná. Curitiba, Paraná, 2013.

KING, Stephen. *Escuridão total sem estrelas*. Tradução de Viviane Diniz. Rio de Janeiro: Objetiva, 2015.

MACHADO, José Mauro Decoussau. MENEGUETTI, Pamela Gabrielle. A responsabilidade civil dos intermediários na economia de compartilhamento. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz; (Orgs.). *Economias do compartilhamento e o Direito*. Curitiba: Juruá, 2017, p.199-215.

MARQUES, Claudia Lima. A nova função de fornecedor no consumo compartilhado: um estudo sobre as correlações do pluralismo contratual e o acesso ao consumo. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 111, ano 26, p.247-268, maio/jun. 2017.

OLIVEIRA, Amanda Flávio de. Economia colaborativa e desafios ao ordenamento jurídico brasileiro: primeiras reflexões. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 115, ano 27, p.479-495, jan./fev. 2018.

PFEIFFER, Roberto Augusto Castellanos. *Defesa da concorrência e bem-estar do consumidor*. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2015.

SCHOR, Juliet. *Debating the Sharing Economy*. Outubro, 2014. Disponível em: <https://www.greattransition.org/publication/debating-the-sharing-economy>. Acesso em: 05 jan. 2024.

SCHWARTZ, Fabio. A economia compartilhada e a responsabilidade do fornecedor fiduciário. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 111, ano 26, p.221-246, maio/jun. 2017.

TEIXEIRA, Tarcísio; MALDONADO, Gregory Tonin. Uber: a livre iniciativa e a inconstitucionalidade das leis municipais que proíbem atividades semelhantes. *Revista dos Tribunais*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 983, ano 106, p.191-204, set. 2017.

TRT-2. *TRT-2 nega vínculo a motorista de Uber em decisão inédita de 2º grau envolvendo a empresa*. 2017. Disponível em: <https://www.trtsp.jus.br/indice-de-noticias-noticias-juridicas/21421-trt-2-nega-vinculo-a-motorista-de-uber-em-decisao-inedita-de-2-grau-envolvendo-a-empresa>. Acesso em: 30 out. 2024.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região. Processo nº0010806-62.2017.5.03.0011. Relator: Luiz Antônio de Paula Iennaco. *PJe-TRT-3*. 07 agosto 2019. Disponível em: <https://pje-consulta.trt3.jus.br/consultaprocessual/detalhe-processo/00108066220175030011>. Acesso em: 30 out. 2024.

TRT-15. *Motorista de uber não tem direito a reconhecimento de vínculo de emprego, decide a décima câmara do TRT-15*. 2019. Disponível em: <https://portal.trt15.jus.br/-/motorista-de-uber-nao-tem-direito-a-reconhecimento-de-vinculo-de-emprego-decide-a-decima-camara-do-trt-15>. Acesso em: 30 out. 2024.

VERBICARO, Dennis; PEDROSA, Nicolas Malcher. O impacto da economia de compartilhamento na sociedade de consumo e seus desafios regulatórios. *Revista de Direito do Consumidor*, São Paulo, Revista dos Tribunais, vol. 113, ano 26, p.457-482, set./out. 2017.

ZANATTA, Rafael A. F. Economias do compartilhamento: superando um problema conceitual. In: ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro C. B. de; KIRA, Beatriz; (Orgs.). *Economias do compartilhamento e o Direito*. Curitiba: Juruá, 2017, p.79-106.

Recebido em: 05.08.2024

Aprovado em: 09.12.2024

Como citar este artigo (ABNT):

BARBOSA, Caio César do Nascimento; GUIMARÃES, Glayder Daywerth Pereira; SILVA, Michael César. A responsabilidade civil dos aplicativos de transporte privado urbano sob o prisma da economia de compartilhamento. *Revista Eletrônica de Direito do Centro Universitário Newton Paiva*, Belo Horizonte, n.52, p.43-57, jan./abr. 2024. Disponível em: <https://revistas.newtonpaiva.br/redcunp/wp-content/uploads/2024/12/DIR52-02.pdf>. Acesso em: dia mês. ano.