



@ (PROCESSO ELETRÔNICO)

CAT

Nº 71007990971 (Nº CNJ: 0057336-39.2018.8.21.9000)

2018/CÍVEL

AÇÃO DE REPARAÇÃO DE DANOS. UBER. TRANSPORTE REMUNERADO PRIVADO INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. LEI Nº 13.640/2018. DANO CORPORAL CAUSADO A PASSAGEIRO POR MANOBRA EVASIVA DE MOTORISTA DE UBER AO REAGIR A ASSALTO. DEFEITO DO SERVIÇO. RESPONSABILIDADE DO FORNECEDOR. RECURSO PROVIDO PARCIALMENTE.

RECURSO INOMINADO

TERCEIRA TURMA RECURSAL CÍVEL

Nº 71007990971 (Nº CNJ: 0057336-39.2018.8.21.9000)

COMARCA DE PORTO ALEGRE

████████████████████

RECORRENTE

UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA

RECORRIDO

ACÓRDÃO

Vistos, relatados e discutidos os autos.

Acordam os Juízes de Direito integrantes da Terceira Turma Recursal Cível dos Juizados Especiais Cíveis do Estado do Rio Grande do Sul, à unanimidade, DAR PARCIAL PROVIMENTO AO RECURSO.

Participaram do julgamento, além do signatário, os eminentes Senhores **DR. FÁBIO VIEIRA HEERDT E DR. GIULIANO VIERO GIULIATO.**

Porto Alegre, 27 de setembro de 2018.

DR. CLEBER AUGUSTO TONIAL,

Relator.

RELATÓRIO



@ (PROCESSO ELETRÔNICO)

CAT

Nº 71007990971 (Nº CNJ: 0057336-39.2018.8.21.9000)

2018/CÍVEL

(Oral em Sessão.)

VOTOS

DR. CLEBER AUGUSTO TONIAL (RELATOR)

Entre o usuário do serviço e o UBER há uma relação de consumo, já que este fornece “viagens” a um destinatário final mediante remuneração, ou seja, visando a obtenção de algum lucro (art. 3º, § 2º do CDC).

Advoga o UBER não ter responsabilidade por acidentes e danos pessoais a passageiros, já que sua empresa não realiza transporte diretamente, apenas desenvolve tecnologia da informação.

No Brasil, o UBER passou a operar apenas em 2014, de modo que a Lei da Mobilidade Urbana, que é de 2012 (Lei nº 12.587/2012), não trouxe qualquer previsão a respeito.

Todavia, a Lei nº 13.640/2018 supriu a lacuna e em seu art. 2º trouxe a seguinte definição jurídica:

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

De modo que o UBER não pode se auto excluir da categoria de transportador privado, porque seu aplicativo ou plataforma de comunicação é elemento integrante, ou cerne, da definição (legal) desse serviço e tal tecnologia não serve a outro propósito senão o de proporcionar uma viagem ao consumidor. Não pode existir “transporte remunerado privado individual” sem que exista também um aplicativo ou plataforma a ele vinculado. Logo, por uma questão lógica, quem desenvolve o aplicativo ou plataforma, também será considerado transportador conforme o grau de interferência na



@ (PROCESSO ELETRÔNICO)

CAT

Nº 71007990971 (Nº CNJ: 0057336-39.2018.8.21.9000)

2018/CÍVEL

atividade econômica de transporte. Afinal, o motorista só é (legalmente) transportador porque uma empresa lhe propicia esse trabalho através de um aplicativo. Motoristas e empresa, juntos, são transportadores. Apenas o motorista, desprovido de aplicativo, não faz transporte, pelo menos não o legalizado.

De outro lado, há interesse público no novo *transporte remunerado privado individual de passageiros*, no mínimo porque foi previsto em lei federal sobre mobilidade urbana, sem perder de vista que *transporte* é direito social (art. 6º da C.F.).

Referida lei, apesar de delegar ao Município a competência para regulamentação e fiscalização desse tipo de serviço, obriga a observância de diretrizes, buscando *a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço* (art. 11-A, § único). Uma delas é a exigência de contratação de seguro de acidentes pessoais a passageiros (APP), conjuntamente com o DPVAT, o que parece ser reflexo da cláusula de incolumidade (art. 734 do Código Civil), normalmente observada por quem opera com esse tipo de atividade.

O UBER, contudo - *conforme se vê em seu próprio site* - já vem cumprindo com essa legislação, pois possui seguro para acidentes pessoais cuja cobertura incide desde o início da viagem pelo motorista para encontrar com o usuário, até o final, quando este desembarca no destino. Conduta essa que demonstra a assunção de responsabilidade e a ciência sobre os encargos típicos de transportador.

O fato do motorista ser ou não empregado do UBER não é questão decisiva. O art. 34 do CDC prevê a responsabilidade solidária do fornecedor de serviços por atos de seus representantes autônomos.

E na pior das hipóteses, o UBER também poderia ser chamado a responder na condição de mandante. Como se sabe, o mandato pode tanto ser expresso, como tácito, verbal ou escrito (art. 656 do Código Civil¹) e é amplo o bastante para ser aplicado à prática de atos os mais diversos (executar uma viagem, por exemplo)². O terceiro (aqui o usuário),

¹ Art. 656. O mandato pode ser expresso ou tácito, verbal ou escrito.

² Art. 653. Opera-se o mandato quando alguém recebe de outrem poderes para, em seu nome, **praticar atos ou administrar interesses**. A procuração é o instrumento do mandato.



@ (PROCESSO ELETRÔNICO)

CAT

Nº 71007990971 (Nº CNJ: 0057336-39.2018.8.21.9000)

2018/CÍVEL

que com o mandatário (motorista) se relacionar, pode ter demanda contra o mandante (UBER), pelas perdas e danos que vier a sofrer durante o cumprimento do contrato (a execução da viagem), mesmo que o mandatário (motorista), contrarie as instruções do mandante³ (*é inequívoco que existem instruções de segurança, de atendimento cortês, de qualidade, etc*), nos termos do art. 679 do CC. Ressalte-se que a viagem não é fornecida pelo motorista em primeira mão, ela é solicitada ao UBER, que só então, em seu nome⁴, encarrega um motorista disposto a aceitar o chamado (*sem olvidar a regra de proibição de recusas*), para executar a viagem. E ocorre em nome do UBER porque o aplicativo permanece conectado todo o tempo, e ao fim o usuário é convocado a finalizar o contrato, qualificando o motorista de acordo com a qualidade do serviço prestado.

Importante frisar, portanto, que a atuação do UBER não é meramente tecnológica, como pretende. A empresa não se limitou a simplesmente desenvolver o aplicativo de comunicação e fornecê-lo aos usuários e motoristas por um preço fixo, saindo de cena logo em seguida, como faria qualquer empresa de software. Bem pelo contrário, o UBER intermedia fortemente toda e qualquer relação de transporte; recebe percentual sobre todas as corridas realizadas. Ele recruta e gerencia os motoristas; estabelece rankings e metas; fixa o valor das corridas e com isso retira do *independent contractor* qualquer possibilidade de concorrer livremente com outro motorista; reserva para si o direito de rescindir unilateralmente o contrato se o motorista não seguir as políticas do UBER, dentre elas a de não ultrapassar um dado percentual de recusas por serviços, por exemplo. O software (app), enfim, não parece ser o fim último, o produto que a empresa oferece ao mercado, mas sim tão somente uma ferramenta tecnológica criada para atender aos interesses da própria empresa de forma prioritária: o controle sobre a relação de transporte entre usuários e motoristas.

³ Art. 679. Ainda que o mandatário contrarie as instruções do mandante, se não exceder os limites do mandato, **ficará o mandante obrigado para com aqueles com quem o seu procurador contratou**; mas terá contra este ação pelas perdas e danos resultantes da inobservância das instruções.

⁴ Art. 653. Opera-se o mandato quando alguém recebe de outrem poderes para, **em seu nome**, praticar atos ou administrar interesses...



@ (PROCESSO ELETRÔNICO)

CAT

Nº 71007990971 (Nº CNJ: 0057336-39.2018.8.21.9000)

2018/CÍVEL

Assim, na condição de transportador equiparado, o UBER é objetivamente responsável (independentemente da investigação sobre culpa) pelos danos causados à pessoa transportada em caso de sinistro ou ocorrência *conexa* à atividade de transporte. Aliás, as normas legais hoje vigentes convergem para essa conclusão: seja o art. 14 do CDC; seja o art. 734 do CC.

No caso concreto, todavia, há que se fazer algumas distinções. O autor, usuário do serviço, foi vítima de assalto ao desembarcar, vendo seus pertences serem subtraídos pelo(s) meliante(s). Também sofreu danos corporais, mas que não decorreram direta e necessariamente da ação criminosa, mas sim do agir desesperado do motorista que arrancou o veículo violentamente sem aguardar a saída do passageiro, arrastando-o pela rua, com a intenção de safar-se e fugir do local.

Deste modo, passou despercebido pela sentença que o autor foi vítima de dois fatos diversos: do assalto, em primeiro plano; e da ação perigosa do motorista, em segundo.

Quanto ao assalto em si, de onde surgiram os danos materiais, não há como responsabilizar o UBER, do mesmo modo como não se poderia responsabilizar qualquer outro transportador colocado nas mesmas circunstâncias, seja ele público ou privado. É que o crime de roubo se equipara à força maior, ao ato exclusivo de terceiro, não recaindo sobre o UBER qualquer responsabilidade de evitar o crime, encargo que é da Segurança Pública.

A cláusula de incolumidade se aplica tão somente à atividade de transporte em si mesma, ou a ela *conexa*, revelando-se copiosa a jurisprudência do STJ que reconhece a força maior nos casos de assaltos cometidos em linhas de trem e de ônibus, cuja citação aqui seria cansativa e desnecessária.

Todavia, com relação aos danos corporais, não infligidos pelo criminoso, mas pela ação direta e voluntária do motorista, o UBER, como qualquer outro transportador colocado nas mesmas circunstâncias, está obrigado a responder, seja porque o desembarque em segurança é inerente à atividade de transporte, seja porque a arrancada abrupta e violenta tratou-se de ação perfeitamente evitável. Parece indubitoso



@ (PROCESSO ELETRÔNICO)

CAT

Nº 71007990971 (Nº CNJ: 0057336-39.2018.8.21.9000)

2018/CÍVEL

que os passageiros não devem e não podem ser arrastados pela rua, nem quando o motorista prefere se salvar de perigo iminente, em lugar de cumprir o contratado. Aqui, na pior das hipóteses, incidiria o art. 930 do Código Civil e o dever de ressarcimento se torna manifesto.

Pelos danos físicos se reconhece a ofensa moral, a violação de atributos de personalidade, de modo que o autor merece compensação capaz de atenuar o sofrimento que lhe foi impingido. Diante do poder econômico da responsável por indenizar; e as circunstâncias do caso, que não só envolvem a lesão corporal em si, mas também o reprovável desprezo pela vida alheia e a desconsideração com alguém em perigo - *a quem previamente se prometeu qualidade de serviço e atendimento cortês* - entendo que o valor da compensação deve ser arbitrado em R\$ 9.500,00.

Voto por dar provimento ao recurso, de forma parcial, e condenar a empresa UBER à indenizar o autor mediante o pagamento de R\$ 9.500,00 (nove mil e quinhentos reais) a título de compensação por dano moral, que deverá ser corrigido monetariamente pelo IGP-M desde o ajuizamento e sofrer a incidência de juros de mora a contar do evento danoso.

Sem sucumbência, diante do resultado.

DR. FÁBIO VIEIRA HEERDT - De acordo com o(a) Relator(a).

DR. GIULIANO VIERO GIULIATO - De acordo com o(a) Relator(a).

DR. LUIS FRANCISCO FRANCO - Presidente - Recurso Inominado nº 71007990971, Comarca de Porto Alegre: "DERAM PARCIAL PROVIMENTO AO RECURSO, UNANIME"

Juízo de Origem: 10.JUIZADO ESPECIAL CIVEL REG PARTENON PORTO ALEGRE - Comarca de Porto Alegre