

**A APLICAÇÃO DA TEORIA DO DIÁLOGO DAS FONTES PARA A  
COMPREENSÃO DA RELAÇÃO JURÍDICA ENTRE O APLICATIVO  
UBER E SEUS USUÁRIOS**

*THE APPLICATION OF THE THEORY OF DIALOGUE OF SOURCES FOR THE  
UNDERSTANDING OF THE LEGAL RELATIONSHIP BETWEEN THE  
UBER APP AND ITS USERS*

**Nina Trícia Disconzi Rodrigues\***

**Rafael Santos de Oliveira\*\***

**Fernanda dos Santos Rodrigues Silva\*\*\***

**RESUMO:** O presente artigo tem por finalidade observar como se dá a proteção dos usuários do aplicativo Uber em um cenário jurídico onde as atividades deste ainda não se encontram devidamente reguladas. Para tanto, começou-se de uma análise do contrato eletrônico e sua formação por meio de aplicativos para celular, para, a seguir, apresentar-se apontamentos sobre como funciona o Uber e as maiores controvérsias a seu respeito. Uma vez problematizado o vácuo regulatório em que se encontra o aplicativo, foi possível verificar a possibilidade, em um primeiro ponto, de enquadrá-lo como uma típica relação de consumo e, por meio da utilização da teoria do Diálogo das Fontes, conceber um modo aplicação em conjunto e consonância com os demais regramentos do direito privado que pudessem vir a influenciar na relação jurídica usuário-Uber. O método de abordagem dedutivo, o método de procedimento monográfico e a técnica de pesquisa bibliográfica foram os empregados no desenvolvimento da pesquisa.

**Palavras-chave:** Aplicativo Uber; relação jurídica; usuário; diálogo das fontes.

\* Doutora em Direito do Estado, pela Universidade de São Paulo (USP). Mestre em Direito pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Graduada em Letras, pelo Centro Universitário Franciscano (UNIFRA) e em Direito pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) Professora do Programa de Pós-Graduação "Stricto Sensu" - Mestrado em Direito - da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Professora Adjunta do Departamento de Direito da UFSM. Vice-líder do Grupo de Pesquisas cadastrado no CNPq denominado CEPEDI - Centro de Estudos e Pesquisas em Direito e Internet. Líder do Grupo de Pesquisa Direito Constitucional e Direito dos Animais (GPDA) Coordenadora Substituta do Curso de Direito Noturno da UFSM. Atua nas linhas de pesquisa: Direito Constitucional, Direito e Internet. Direito dos Animais. Democracia. Direitos emergentes e Sociedade em Rede.

\*\* Doutor em Direito pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Professor Adjunto III do Departamento de Direito da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM/RS). Professor do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito da Universidade Federal de Santa Maria. Líder e Coordenador do Centro de Estudos e Pesquisas em Direito & Internet (CEPEDI).

\*\*\* Acadêmica do Curso de Direito da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Estagiária bolsista da 1ª Vara da Justiça Federal, subseção de Santa Maria. Membro do Centro de Estudos e Pesquisas em Direito & Internet (CEPEDI) e do grupo de pesquisa A Refundação da Jurisdição e a Multidimensionalidade da Sustentabilidade, ambos do Curso de Direito da UFSM.

**ABSTRACT:** The purpose of this article is to observe how Uber users are protected in a legal scenario where its activities are not properly regulated yet. In order to do so, it started from an analysis of the electronic contract and its formation through cell phone applications, to then present the notes about how the Uber Works and the biggest controversies about it. Once problematized the regulatory vacuum in which the application has been, it was possible to verify the possibility, in the first place, to frame it as a typical consumer relation and, with the utilization of the theory of the Dialogue of Sources, to conceive a mode of application together and consonant with other rules of the private right that can influence in the legal relationship user-Uber. The deductive approach method, the monographic procedure method and the bibliographic search technique were those used in the development of the research.

**Keywords:** Uber app; legal relationship; user; dialogue of sources.

## 1. INTRODUÇÃO

Em novembro de 2015, um motorista do Uber foi agredido por taxistas, dentro do próprio carro, em Porto Alegre (RS), no estacionamento de um supermercado (G1 RS, 2015). Em janeiro de 2016, foi a vez de um motorista do Uber em São Paulo (SP) ser agredido: ele foi abordado por cinco taxistas e teve o veículo danificado fortemente (G1 SÃO PAULO, 2016a). Em maio, na mesma cidade, um enfermeiro foi confundido com um motorista do Uber e teve o vidro traseiro do carro quebrado e a lataria amassada por chutes e socos (G1 SÃO PAULO, 2016b).

Estas são apenas algumas das muitas notícias de conflito entre taxistas e filiados do aplicativo Uber no Brasil que surgiram desde que o app passou a funcionar no país. De um lado, taxistas alegam que a Uber é uma empresa que atua sem regulamentação, prestando “serviço ilegal” e que promove um serviço clandestino ao exercer ilegalmente a profissão de taxista, já que seus motoristas não têm autorização para tanto (ZANATTA; PAULA; KIRA, 2015).

De outra senda, a empresa defende não se tratar de hipótese de prestação de serviço de taxista e tampouco de carona paga ou remunerada, uma vez que, em primeiro lugar, cuidar-se-ia apenas de uma empresa tecnologia, responsável por um aplicativo que somente conecta motoristas parceiros a usuários e disponibiliza um serviço de transporte individual privado de passageiros (UBER).

No cenário jurídico brasileiro, juristas renomados já se posicionaram tanto contra como a favor da manutenção do Uber no Brasil, longe de formarem uma corrente majoritária sobre o assunto. Nos tribunais, desembargadores têm se manifestado no sentido de autorizar o funcionamento do aplicativo e de proibir as prefeituras das cidades onde ele já atua de

apreenderem os veículos dos motoristas parceiros e de multa-los por falta de regulamentação sobre sua atividade.

Todavia, ocorre que a ausência de regulação jurídica a respeito do serviço prestado pelo aplicativo deixa vulnerável não apenas os motoristas filiados como também seus usuários. Estes, na qualidade de utilizadores do serviço de uma empresa que se diz apenas conectar motoristas parceiros a clientes, podem ser colocados em uma posição insegurança na hipótese de sofrer prejuízos ou acidentes enquanto usufruindo da atividade.

Qual seria a responsabilidade da empresa Uber diante de danos, tanto materiais como morais, que fossem causados aos clientes de seu aplicativo, uma vez que reclama não poder ser considerada uma empresa de transporte e, sim, de tecnologia? Seriam os motoristas parceiros os únicos a serem responsabilizados judicialmente nesses casos? E o mais importante: diante de tal indefinição, qual o melhor diploma jurídico a ser aplicado em tais circunstâncias?

Procurando respostas para as indagações supracitadas é que o presente artigo foi desenvolvido, utilizando-se como método de abordagem o dedutivo e, como método de procedimento, o monográfico. Como técnica de pesquisa, por sua vez, optou-se pela bibliográfica.

Assim, buscou-se, inicialmente, expor um breve estudo sobre a formação e conclusão dos contratos eletrônicos, com enfoque para o desenvolvimento de tais relações contratuais por meio de aplicativos para celular. Em seguida, analisou-se o caso do aplicativo Uber em particular, com apontamentos sobre seu funcionamento e valores do serviço do prestado, bem como com a apresentação dos principais argumentos contra e a favor o seu exercício em território brasileiro.

Uma vez esclarecida a atividade exercida pelo aplicativo, partiu-se, então, para um exame sobre os possíveis Códigos de leis aplicáveis no caso de danos sofridos pelos usuários do Uber, utilizando-se da teoria do Diálogo das Fontes, de autoria do professor alemão Erik Jayme, que foi introduzida no Brasil pela jurista Cláudia Lima Marques, para a solução de eventuais conflitos que pudessem ocorrer entre as normas jurídicas selecionadas.

## 2. O CONTRATO ELETRÔNICO

Segundo o conceito clássico de contrato, este pode ser definido como “um ato jurídico bilateral, dependente de pelo menos duas declarações de vontade, cujo objetivo é a criação, a alteração ou até mesmo a extinção de direitos e deveres de conteúdo patrimonial” (TARTUCE, 2015, v. 3, p. 2) - tal era a definição doutrinária mais adequada ao referido instituto de acordo com o regramento do Código Civil de 1916.

Ainda acometido pelos ideais do liberalismo e do voluntarismo jurídico (MARQUES, 2005, p. 52), o direito privado brasileiro, no início do século XX, tinha suas bases calcadas nos princípios da autonomia da vontade, no *pacta sunt servanda* e na liberdade contratual, onde o principal foco era fazer com que se cumprisse o acordo, segundo o que fora estipulado entre as partes:

não se indagando sobre o custo e a justiça do contrato nem sobre o desequilíbrio das obrigações contratuais, e tampouco acerca da lesão que do seu cumprimento pudesse resultar para alguma das partes contratantes; a única coisa que importava e tinha valor era o efetivo cumprimento do contrato, sempre sob o auspício da ideia de que todas as pessoas eram iguais e tinham liberdade para contratar ou não contratar, sendo, portanto, natural que o contrato devesse ser cumprido tal como acordado (ANDRADE, 2004, p. 21).

Com a entrada em vigência, porém, do Código Civil de 2002, já com influência das disposições do recente Código de Defesa do Consumidor, o direito privado assume novas feições. A busca por um Estado social, voltado para o bem-estar da população, por meio da justiça social e da proteção dos mais vulneráveis – assim considerados na esfera jurídica -, fez com que o contrato passasse a incorporar, junto aos interesses individuais, os interesses sociais e públicos (LÔBO, 2014, p. 16).

Assim, sob a nova ótica da razoabilidade do contrato, diferentes princípios passaram a ser priorizados no direito civil, como a boa-fé objetiva, a função social dos contratos e a equivalência material, tendo os dois primeiros referência expressa nos artigos 421 e 422, do Código Civil. Para Rosalice Pinheiro (2009, p. 40), o que se tem é o rompimento da intangibilidade do contrato, que, retirado do livre jogo dos egoísmos individuais, passa a sofrer intervenções em seu conteúdo pelo Estado-juiz, com vistas a delinear seu equilíbrio e atingir a justiça contratual substancial.

Nessa nova lógica social, importante atenção merece, por sua vez, a categoria ainda recente dos contratos eletrônicos, isto é, aqueles formados por meio do uso da internet. Com a

evolução da informatização da sociedade e a intensificação do comércio virtual ao longo dos anos, essa nova forma de contratar vem ganhando cada vez mais espaço dentro do direito civil, tendo grandes implicações, especialmente, dentro do direito consumerista.

Segundo Andrade (2004, p. 31), o contrato eletrônico não constitui em si nova forma de contrato, sendo apenas um “negócio jurídico celebrado mediante a transferência de informações entre computadores e cujo instrumento pode ser decalcado em mídia eletrônica”, não possuindo, por si só, um perfil ou natureza jurídica diferente daquela dos contratos em geral.

Para a professora Claudia Lima Marques (2005, p. 113), a principal novidade, nesse caso, é o meio eletrônico utilizado:

que permite de um lado interactividade, de outro, algo analógico às correspondências ou reembolso postal, no uso de *e-mail* na contratação a distância com intervalo temporal. Também há que se destacar o uso metodológico da imagem, da conduta social típica e do silêncio dos consumidores. [...] Há que se destacar ainda como novo e específico que o meio eletrônico, onde ocorrerá a negociação virtual e a contratação virtual, também modifica os conceitos de tempo real e de território, impondo o tempo virtual, a rede global como “lugar do contrato”, em contrato já denominado de desterritorializado, internacional ou nacional conforme as partes, não conforme o lugar da conclusão do negócio (art. 9º, §2º, da LICC), pois as ofertas nos *sites* são “globais” em rede e não encontram limites territoriais ou nacionais.

Destarte, não só o meio pelo qual se dá o contrato eletrônico distingue-o dos demais, como também o momento de sua formação e conclusão, que, graças ao espaço virtual, possui peculiaridades que serão analisadas em tópico próprio na sequência.

No que tange a sua classificação, além de comportar aquela tradicional, ligada ao tipo contratual que reveste o negócio formado via computador, o contrato eletrônico permite também que se fale em classificação segundo o modo que se dá a própria contratação eletrônica.

Em que pese ainda haja divergência doutrinária, adotar-se-á a classificação proposta por Mariza Delapieve Rossi (1992 *apud* BARBAGALO, 2001, p. 51), que separa o contrato eletrônico em interpessoal, intersistêmico e interativo. O primeiro, em resumo, seria aquele em que as partes se comunicam pelo meio eletrônico (computador, por exemplo), apresentando oferta e aceitação, sem que suas vontades estejam preestabelecidas.

Tal classificação de contrato se opõe à segunda, do contrato intersistêmico, no qual as partes, já tendo assentado suas vontades previamente, somente as repassam a sistemas

informatizados, que serão os únicos a se comunicar nesse caso. Por fim, quanto ao contrato eletrônico interativo, trata-se de, na verdade, um típico contrato de adesão, “tendo uma pessoa interessada de um lado e sítio virtual do outro, muito utilizados para aquisição de bens e serviços oferecidos *on-line*, ou para reservas de hotéis, viagens, espetáculos” (LÔBO, 2014, p. 34).

## 2.1 FORMAÇÃO E CONCLUSÃO DOS CONTRATOS ELETRÔNICOS

Para Orlando Gomes (2000, p. 57), a formação do contrato se dá mediante a emissão de duas ou mais declarações de vontade coincidentes, que, se não forem expressas, podem ter origem tácita, dado que não há exigência especial da lei nesse sentido. A primeira declaração, cuja intenção é a de formar o contrato, chama-se proposta, exprimida pelo policitante ou proponente, enquanto que a outra trata-se da aceitação, emitida pelo aceitante ou oblato (GOMES, 2000, p. 57).

Nessa senda, em que pese Gomes refira a proposta e a aceitação como parte de uma fase pré-negocial, cabe destacar que Tartuce aponta, ainda, uma fase mais anterior às manifestações de vontade, à qual denomina de negociações preliminares ou de pontuação. Segundo o autor, embora não esteja prevista no Código Civil de 2002, a aludida fase envolveria diálogos e tratativas prévias ao contrato preliminar ou definitivo, como, por exemplo, a formulação de uma carta de intenções, em que as partes declaram sua vontade de realizar um contrato no futuro (TARTUCE, 2015, p. 140).

A formação do vínculo contratual, por fim, dar-se ia apenas mediante a aceitação, pelo oblato, da proposta feita pelo ofertante – proposta essa que vincula o proponente, salvo estipulação em contrário ou se assim resultar da natureza do negócio ou das circunstâncias do caso, conforme dispõe o artigo 427, do Código Civil de 2002, ou, ainda, caso se encaixe em alguma das hipóteses do artigo 428 (BRASIL, 2002).

No que concerne a formação dos contratos eletrônicos, até este ponto, a principal diferença é a utilização de um meio informático para a expressão tanto da aceitação como da proposta. Quanto à vinculação do proponente, para Paulo Lôbo, não obstante a proposta seja feita através de mensagem eletrônica, o tratamento é o mesmo, observando-se apenas o disposto pelo artigo 15, da Lei Modelo sobre comércio eletrônico, criada pela UNCITRAL e aprovada pela Organização das Nações Unidas em 1996, que prevê o efetivo envio de mensagens eletrônicas quando estas adentram um sistema de informação alheio ao controle do remetente

ou da pessoa que enviou a mensagem em nome do remetente (UNITED NATIONS, 1999, tradução nossa).

A aceitação, de modo geral, pode ser feita de forma simples, mediante não só uma declaração expressa de vontade, mas, igualmente, por meio de atos de execução – isto é, dando o oblato início à execução do contrato – ou até mesmo pelo seu próprio silêncio (GOMES, 2000, p. 64).

Se a proposta, porém, é dirigida a pessoa ausente, deve-se ter em mente, primeiro, que a teoria adotada pelo ordenamento jurídico brasileiro é a da expedição, ou seja, a proposta vincula o ofertante independentemente de o destinatário ter recebido ou ter sido informado a seu respeito, salvos os casos já referidos do artigo 428 (LÔBO, 2014, p. 80). Da mesma maneira, a aceitação, quando entre ausentes, a regra é também a teoria da expedição, mas o Código Civil permitiu algumas exceções.

Segundo a redação do artigo 434, o contrato não se perfectibilizará com a expedição da aceitação quando: a) antes dela, chegar ao proponente a retratação do oblato; b) o ofertante tiver assumido o compromisso de esperar a resposta; e c) se a aceitação não for apresentada dentro do prazo convencionado. Tais hipóteses permitem a conclusão de que a teoria da expedição, quando aplicada à aceitação da proposta, encontra-se mitigada no Código Civil, havendo casos em que viés conceitual adotado é o da teoria da recepção.

Quando se trata de contrato eletrônico, da mesma forma, não há consenso entre os doutrinadores sobre a aplicação da teoria da recepção ou expedição. Conforme orienta o Enunciado nº 173, da III Jornada de Direito Civil (BRASIL, 2003), “a formação dos contratos realizados entre pessoas ausentes por meio eletrônico, completa-se com a recepção da aceitação pelo proponente”. Tal disposição poderia ser aplicada aos contratos firmados através de *e-mail*, em que as pessoas não necessariamente se encontram *on-line* quando da percepção da mensagem, embora alguns estudiosos não entendam esta maneira.

Na visão de Tartuce (2015, p. 162), o referido enunciado seria uma exceção à regra dos contratos eletrônicos, que, para ele, são majoritariamente realizados entre presentes:

isso porque, na maioria das vezes, quem utiliza a contratação via internet o faz por meio de um computador com acesso à rede via cabos, ou *banda larga*. Na atualidade, ninguém mais contrata por meio de um sistema de discador, em que as partes não estão conectadas em tempo real, o que remonta aos anos iniciais de surgimento da internet. Em outros casos, quem acessa a rede até o faz pelo sistema lento, mas a contração ocorre em sítio de rápida

comunicação, que informa a realização da transação comercial mediante uma confirmação imediata. Isso é comum nos *sites* especializados em compra e venda de produtos. Vale reforçar que é mais comum a contratação por meio desses *sites* do que via *e-mail*.

Por conseguinte, nas hipóteses de contrato eletrônico entre presentes, não haveriam maiores óbices para a aceitação da proposta, bastando a anuência ou a discordância do oblato. Ademais, o tratamento seria aquele dado pelo Enunciado nº 173, quando for possível, no caso concreto, determinar a existência de um contrato entre ausentes. Para fins de compreensão do presente artigo, essa será vertente teórica adotada.

Por fim, quanto ao local de conclusão ou de foro do contrato, cuida-se de matéria que merece especial atenção. Para os contratos em geral, o direito privado brasileiro prestigia o lugar em que foi feita a oferta ou aquele do domicílio do proponente, tanto para contratos internacionais como nacionais, salvo estipulação contratual em contrário. Como bem destacado por Ronaldo Andrade (2004, p. 47), porém, algumas situações inusitadas poderiam surgir da aplicação imediata de tal entendimento aos contratos eletrônicos.

Isso porque seria possível concluir que o contrato se perfectibiliza no local onde se encontra o computador do proponente, de onde veio a proposta. Ocorre que, dado o constante avanço da tecnologia, hoje é possível enviar mensagens eletrônicas de qualquer lugar e a qualquer momento, podendo ocorrer durante uma viagem sobre águas ou espaço aéreo internacional, em regra, sem jurisdição específica. Dessarte, o entendimento que mais parece apropriado ao caso é o que compreende o computador móvel (laptops, notebooks etc) como uma extensão do domicílio do proponente, “do local onde tem o seu centro de interesses, onde normalmente pratica seus atos e negócios jurídicos” (ANDRADE, 200, p. 48).

## **2.2 RELAÇÃO CONTRATUAL FORMADA POR MEIO DE APLICATIVOS PARA O CELULAR**

Em que pese a discussão principal, quando se fala da formação dos contratos eletrônicos, gire em torno da utilização de computadores, a evolução tecnológica trouxe novas possibilidades com a criação dos celulares *smartphones*. Tratam-se de aparelhos que permitem o acesso à internet e redes sociais de forma rápida e simples, não só através de *sites*, mas igualmente por meio dos chamados aplicativos.



Estes são *softwares* que podem ser instalados no sistema operacional do celular e possuem as mais diversas funcionalidades. Abreviados na forma de *apps* (do inglês, “application”), podem tanto comportar um simples jogo para celular como também permitir que pessoas se conectem através de videochamadas pela câmera do aparelho.

Nessa senda, observando a praticidade de tal recurso, diversas empresas comerciais têm criado seus próprios aplicativos, visando facilitar o acesso dos clientes aos seus produtos. Por meio de poucos toques na tela do celular, o dono do dispositivo pode ser facilmente remetido às principais promoções e ofertas que suas lojas favoritas estão oferecendo e realizar a compra pelo próprio aplicativo, sem a necessidade de se conectar ao *site* principal por meio de um navegador ou computador.

Em vista disso, o que predomina nas relações estabelecidas por meio de aplicativos são, em sua ampla maioria, os contratos eletrônicos de adesão, ou, conforme já referido, de caráter interativo, que são:

caracterizados pela apresentação de cláusulas preestabelecidas pelo titular do *Web site* [do aplicativo, no caso], unilateralmente, sem possibilidade de alteração dessas cláusulas pela outra parte, cabendo-lhes apenas aceitar ou rejeitar as disposições preconcebidas e, em aceitando-as, fornecer as informações que faltem, geralmente concernentes à identificação da própria parte e à especificação do objeto (BARBAGALO, 2001, p. 56).

Desse modo, os aplicativos podem ser clara origem de contratos eletrônicos, não obstante haja apenas o contato entre uma pessoa com um sistema de processamento eletrônico de informações, posto à disposição por uma pessoa física ou jurídica fornecedora do produto ou serviço a ser prestado.

Nesse sentido, Santolim (2004, p. 51) ressalta que a manifestação de vontade em tais hipóteses se dá através do clique em um “botão” virtual, responsável por transmitir a informação do dispositivo do consumidor para o servidor de internet do vendedor – consoante o autor, são os acordos chamados de “contratos por clique”, em razão do contrato ser formado por meio vários “cliques” do mouse no computador do consumidor, que, no caso dos aplicativos, dá-se através de simples toque na tela do aparelho celular.

### 3. APLICATIVO UBER: NOVO MODELO DE NEGÓCIO PROMOVIDO PELA INTERNET

Dentre os milhares de aplicativos que são colocados à disposição no mundo inteiro, todos os dias, porém, um em especial tem ganhado importante atenção não só a nível internacional, como também no cenário jurídico brasileiro: trata-se do aplicativo Uber, lançado em 2010 pela empresa homônima, Uber Technologies Inc.

Com presença, hoje, em 342 cidades espalhadas por mais de 61 países, com o objetivo de facilitar a locomoção das pessoas nos grandes centros urbanos, a página oficial do aplicativo afirma que a empresa (UBER):

não é um serviço de carona paga ou remunerada. A Uber é uma empresa de Tecnologia que possibilita, por meio de seu aplicativo, que motoristas particulares encontrem pessoas que precisam de viagens seguras e confiáveis. O usuário chama um motorista particular, que o leva para o destino que ele deseja.

Assim, ao todo são disponibilizadas dez modalidades de prestação de serviço, todas envolvendo o transporte de usuários, com exceção de uma, a UberFresh, que apenas realiza a entrega de almoços. No Brasil, contudo, estão disponíveis apenas três dessas modalidades, a saber:

UberBLACK: serviço que possibilita aos usuários solicitarem carros do tipo sedã, com motoristas. Os carros mais usuais são Toyota Corrola, Ford Fusion, Volkswagen Jetta e outros, todos com bancos de couro e ar-condicionado sempre ligado.

UberX: modelos mais simples e preço competitivo, são ideais para locomover-se no dia a dia. Em São Paulo também está disponível o uberBIKE: carros com rack para transporte de até duas bicicletas (UBER).

Quanto aos motoristas que realizam o transporte, por sua vez, chamados de motoristas parceiros, estes são selecionados de forma flexível pela própria empresa, bastando preencher os requisitos para tanto, que são: a) possuir carteira de motorista com autorização para exercer atividade remunerada; b) realização de um cadastro no site da empresa; e c) checagem de informações pessoais e antecedentes criminais tanto em âmbito federal quanto estadual. Além disso, a depender do tipo de transporte que será realizado, é necessário um carro sedã de luxo, com banco de couro e ar condicionado, para atuação no uberBlack, ou um carro de modelo compacto, igualmente com ar condicionado, para atuação no uberX. Os veículos, ainda, deverão ser novos e possuir seguro que cubra motorista e passageiro (UBER).

Uma vez vencida essa etapa, para trabalhar, ao motorista bastará ter o aplicativo instalado em seu celular, acioná-lo e entrar com seu login e senha, devendo escolher o carro a ser utilizado, caso haja mais de um cadastrado. Não há tempo mínimo diário, semanal ou mensal a ser coberto pelo motorista, que, uma vez conectado ao sistema, precisará apenas esperar o chamado de um usuário, cujo perfil, telefone e localização serão informados na tela do aplicativo. O preço da corrida é fornecido ao final da viagem, assim que o motorista encerra o trecho em seu celular, sendo calculado sobre o preço base somado ao valor do quilômetro percorrido e ao valor por minuto rodado, que varia conforme a cidade.

O usuário, a seu turno, tem a possibilidade de atribuir uma nota, de 0 a 5, ao serviço prestado, com vistas a manter sua qualidade, já que aqueles motoristas que não obtiverem uma avaliação média de 4,6 são desconectados da plataforma. O mesmo pode ocorrer com os passageiros, que também recebem nota dos condutores e precisam manter a média mínima de aprovação.

### **3.1 AS PRINCIPAIS CONTROVÉRSIAS ACERCA DO FUNCIONAMENTO DO APLICATIVO NO BRASIL**

Apesar de o serviço prestado pela empresa Uber parecer simples, a sua manutenção no Brasil virou foco de grande polêmica nas principais cidades em que atua. Sindicatos de taxistas têm se manifestado a favor da proibição do aplicativo, alegando, em suma, tratar-se do exercício ilegal da profissão de taxista.

Em manifestação contrária à tramitação do Projeto de Lei do Senado 530/2015, que visa regulamentar os serviços prestados por aplicativos como o Uber, por exemplo, o Sindicato Intermunicipal dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários, Taxistas e Transportadores Rodoviário Autônomos de Bens de Minas Gerais - SINCAVIR/MG (2015) enviou um documento ao Senado Federal, em que pede a suspensão do projeto, em razão de entender que há farta legislação federal, estadual e municipal que legitimaria o serviço público de táxi como detentor da prerrogativa de prover o transporte individual remunerado de passageiros.

Nesse sentido, o jurista Eros Grau (2015) emitiu um parecer em que entende, da mesma forma, que o artigo 2<sup>a</sup>, da Lei 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, prevê o transporte público individual remunerado de passageiros como um serviço público, cujo exercício é privativo de tal categoria. Destarte, qualquer indivíduo que exerça esse tipo de

serviço deve se submeter às regras previstas no diploma legal, dentre as quais estão a necessidade de uma certificação para praticar a atividade, fornecida por órgão competente da localidade de prestação do serviço, e veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito, além do pagamento de impostos específicos.

Uma vez que não se sujeita à referida legislação, o Uber incorreria, por consequência, em concorrência desleal, com maiores vantagens e flexibilidade aos motoristas parceiros do que aos taxistas. Para Lenio Streck e Rafael Tomaz de Oliveira (2015), ao organizar a prestação de serviço de seus motoristas parceiros e fiscalizar suas atividades, inclusive, a empresa Uber estaria usurpando uma função essencialmente municipal, prevista na Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), que confere ao Município a competência de organizar, disciplinar e fiscalizar os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros.

Em sua defesa, já no *site* oficial do aplicativo, em uma notícia com uma seção intitulada “O que não fazemos”, a Uber afirma não se tratar de uma empresa de transporte, mas sim de tecnologia, que somente conecta motorista parceiros a usuários – é com esse argumento que alega, igualmente, não ser um aplicativo de táxi, serviço de carona paga ou remunerada e muito menos empregador dos motoristas ou dono de algum dos carros. Assim, não haveria a necessidade de enquadrar as atividades da empresa nas regras previstas na legislação supracitada.

Por outro lado, Canotilho (2015) entende que o serviço prestado pelo aplicativo cuidar-se-ia de um caso que precede de regulamentação legal, tratando-se de novo modelo de negócio promovido pela Internet e permitido pelo próprio Marco Civil, que prevê liberdade a essa diferente modalidade de iniciativa. O jurista português acrescenta ainda que:

*Para o transportador, o exercício de sua actividade económica privada com a intervenção mediadora de uma plataforma electrónica entre quem presta um serviço e o consumidor desse serviço constitui uma projecção da (sua) liberdade de auto-organização e auto-regulação profissional inerentes à liberdade de iniciativa económica (2015, p. 26, grifo do autor).*

Com isso, a polêmica da manutenção do aplicativo passa a envolver não apenas a dicotomia entre a possibilidade de aplicação ou não das prerrogativas dos taxistas sobre os motoristas parceiros, mas também o risco de cerceamento de liberdades constitucionais importantes, como as de concorrência, de iniciativa e de exercício de profissão e atividade econômica, bem como os próprios valores sociais do trabalho. Nessa senda, Daniel Sarmiento

(2015, p. 6) argumenta que, embora uma atividade econômica tenha início no país anteriormente à sua eventual disciplina pelo Estado, a prática de seus serviços é inteiramente lícita à luz dos referidos preceitos e, inclusive, à luz do princípio da livre empresa (art. 170, parágrafo único, da Constituição Federal), independentemente de autorização ou licença estatal.

Em Municípios como Brasília, Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro, a persistência do impasse sobre a legalidade do aplicativo tem levado à edição de diversas leis locais coibindo o seu funcionamento, por força do poder de polícia municipal previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Assim, com a vigência das novas regras legislativas, os motoristas parceiros do Uber passaram a ser autuados e multados, uma vez que considerados praticantes de atividade clandestina, e proibidos de realizar suas caronas.

Nesses casos, tem cabido ao Uber se socorrer do Poder Judiciário para ter garantida a possibilidade de seus motoristas continuarem a exercer suas profissões, sem que sejam notificados pelos fiscais de trânsito dos Municípios. Em São Paulo, no Agravo de Instrumento nº 2014831-63.2016.8.26.0000, de relatoria do Desembargador Fermino Magnani Filho, o Tribunal de Justiça concedeu liminar para que o Município e seus agentes fossem impedidos de “praticar quaisquer atos ou medidas restritivas que impossibilitem o livre exercício da atividade de motoristas e usuários do aplicativo Uber” (BRASIL, 2016).

Em sua fundamentação, o Desembargador sustentou que o poder de polícia do Município não estava sendo questionado no caso, mas que sua vigilância deveria se restringir “à análise das condições de conservação e de segurança do veículo”, não podendo se imiscuir no exercício de apreensão dos automóveis com a justificativa de que seus motoristas não eram considerados “oficialmente” taxistas, ainda mais em uma área não devidamente regulamentada da atividade econômica eletrônica (BRASIL, 2016). De outro modo, estar-se-ia a impedir a “liberdade constitucional de empreendedorismo privado” (BRASIL, 2016).

A decisão utilizou como ampla base de referência o julgamento do Agravo de Instrumento nº 0061837-32.2015.8.19.000, de relatoria da Desembargadora Marcia Ferreira Alvarenga, proferido pelo Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, que também foi favorável ao funcionamento do aplicativo (BRASIL, 2015). Por ocasião do recurso, o Município do Rio de Janeiro insurgiu-se contra decisão que, nos autos do mandado de segurança preventivo impetrado pela empresa Uber, deferiu medida liminar para determinar ao presidente do DETRO-RJ e ao Secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro que se abstivessem de

praticar quaisquer atos que restringissem ou impossibilitassem “o exercício da atividade econômica dos impetrantes de conexão de provedores” e obstassem a “utilização da plataforma tecnológica pelos motoristas ‘parceiros’ na atividade de transporte individual remunerado”.

Nos autos, o Tribunal, que ao fim optou por negar provimento ao agravo, assim se manifestou:

Em nenhum momento está em discussão aqui a competência e legitimidade da Municipalidade de regular e fiscalizar a atividade de transporte, zelando pela sua qualidade e segurança. O ponto controverso cinge-se a avaliar se exercer essa prerrogativa abrange a possibilidade de proibir todo um setor dessa atividade econômica, isto é, se é compatível com os postulados normativos da razoabilidade e da proporcionalidade, que o Município possa, em lugar de fiscalizar a presença dos requisitos para realizar o transporte, impedir que os particulares celebrem contratos de transporte individual, com pessoas que não sejam taxistas, com autorização do Poder Público (BRASIL, 2015).

Destarte, se para os taxistas e demais opositores ao funcionamento do Uber no Brasil, o fato de que ele prescinde de regulamentação justifica a proibição de suas atividades, por outro prisma, para os aludidos Tribunais, esse é o motivo pelo qual os serviços prestados não podem ser considerados, *ipso facto*, ilegais ou clandestinos. Antes, cuida-se de novo e instigante desafio aos legisladores e aplicadores da lei, que devem se debruçar sobre novas formas de regular o uso do aplicativo e de suas atividades.

#### **4. A RELAÇÃO JURÍDICA USUÁRIO-UBER: UMA RESPONSABILIDADE CONTRATUAL NÃO REGULAMENTADA?**

Em que pese outros tribunais do país também tenham sentenciado a respeito da manutenção do Uber no Brasil, trata-se ainda de matéria controversa até mesmo entre juristas renomados, pendente de regulamentação legal e de uma decisão definitiva a seu respeito.

O ponto principal a ser observado diante de tal polêmica, porém, e que é sobre o qual se está a debruçar, é a vulnerabilidade a que ficam submetidos os usuários do aplicativo enquanto o seu serviço não é regularizado. Ao mesmo tempo em que resta pendente uma maior discussão e, conseqüentemente, a aprovação do Projeto de Lei 530/2015, do Senado Federal, não há regramento específico que vise proteger os usuários e que estabeleça parâmetros de qualidade

e de não abusividade por meio dos serviços prestados pela empresa, gerando certa instabilidade jurídica.

O impasse que não nos permite, nesse momento, concluir se o Uber é um serviço de carona remunerada, atividade de taxista, mero contrato particular de transporte individual privado ou até mesmo prestação de serviço, dá ensejo a lacunas jurídicas tanto no sentido de a empresa deixar de ser responsabilizada em caso de prejuízos aos seus clientes, como também, no caso de responsabilização, ser-lhe aplicado um diploma legal brando e menos oneroso, em detrimento da reparação ao usuário lesado. Seria a hipótese, por exemplo, se houvesse a utilização errônea da legislação civilista no lugar da consumerista, que é mais protetiva ao consumidor.

Em razão disso, são necessários apontamentos, ao menos iniciais (e até mesmo temporários), que melhor viabilizem a elucidação da relação jurídica existente entre o aplicativo Uber e seus usuários, bem como que permitam identificar quais os efeitos e responsabilidades derivadas dessa relação.

#### **4.1 UBER: ANTES DE UM CONTRATO DE TRANSPORTE, UMA RELAÇÃO DE CONSUMO**

Tendo em vista as principais controvérsias girarem em torno da classificação da atividade econômica exercida pelo Uber, entende-se que é fundamental definir, em primeiro lugar, se na relação jurídica existente entre o usuário e o aplicativo, é possível identificar uma relação de consumo.

Segundo leciona Benjamin, Marques e Bessa, o maior desafio do intérprete e aplicador do CDC é:

[...] saber diferenciar e saber “ver” quem é comerciante, quem é civil, quem é consumidor, quem é fornecedor, quem faz parte da cadeia de produção e de distribuição e quem retira o bem do mercado como destinatário final, quem é equiparado a este, seja porque é uma coletividade que intervém na relação, porque é vítima de um acidente de consumo ou porque foi quem criou o risco no mercado (2013, p. 89).

É sabendo fazer tal diferenciação dos elementos subjetivos da relação de consumo que se poderá, logo de início, definir se o caso se trata ou não de um campo de aplicação do Código de Defesa do Consumidor.

Dessa forma, é necessário estar atento às definições de consumidor e fornecedor trazidas pela própria Lei 8.078/1990, que estabelecem o primeiro como a pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final, equiparando-se a esta a coletividade de pessoas, mesmo indetermináveis, que tenha intervindo nas relações de consumo; e o último como toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, assim como os entes despersonalizados, que exercem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços (BRASIL, 1990).

Dessa forma, não se vislumbrará relação consumerista, por exemplo, entre um amigo que vende a outro o próprio carro. Isso porque, nesse caso, é inviável caracterizar qualquer uma das partes como fornecedor e, conseqüentemente, como consumidor, uma vez que nenhuma exerce a atividade de compra e venda de carros como sua profissão. Nesse caso, o regramento que deverá ser aplicado é aquele previsto pelo Código Civil. O mesmo se pode extrair de uma relação contratual formada entre dois empresários – ambos se encontram na mesma condição de poder, como profissionais, tornando-se inconcebível a aplicação diferenciada do direito do consumidor.

De acordo com decisão recente do Superior Tribunal de Justiça (BRASIL, 2015), o CDC é guiado especialmente pelo reconhecimento da vulnerabilidade do consumidor e, nessa esteira, pela necessidade de que o Estado intervenha no mercado para reduzir essa hipossuficiência, garantindo, assim, a igualdade material entre as partes. Destarte, é preciso identificar na relação de consumo quem é (e se há) o polo vulnerável, seja de ordem técnica (ligado ao monopólio do conhecimento dos meios de produção) ou de cunho econômico (relacionado à capacidade econômica do consumidor) (NUNES, 2012, p. 178).

No caso do aplicativo Uber, não obstante se tratar de uma espécie de contrato eletrônico, verifica-se que estão presentes, de forma clara, os elementos subjetivos constitutivos de uma relação de consumo. De um lado, a empresa Uber Technologies Inc., reguladora do aplicativo, que se trata de uma pessoa jurídica que atua na prestação de serviços de transporte. No ponto, ainda que alegue se tratar apenas de uma plataforma digital que possibilita a conexão entre usuário e motorista parceiro, também dessa forma acaba por se enquadrar na categoria de fornecedor, pois assume a logística do pagamento do serviço, por meio do cadastro do cartão



de crédito do usuário no aplicativo (MAGRO; AGUDO, 2016), com a cobrança de uma taxa sobre o valor de cada viagem, variável conforme a cidade e a classe do veículo (UBER).

Os motoristas parceiros, a seu turno, igualmente podem ser considerados fornecedores. Isso porque são eles que irão prestar o serviço de maneira direta, como se sua profissão fosse e com veículo próprio, mediante certa habitualidade e com a clara finalidade de obter lucro. Quanto aos usuários, por fim, fica fácil conceder-lhes a alcunha de consumidores. São pessoas físicas, que se utilizam do serviço para suprir necessidades próprias, configurando, portanto, como destinatárias finais, e não almejam lucro por meio do uso dessa atividade.

Destarte, em que pese não haja regulamentação específica para as atividades exercidas pelo Uber e seus motoristas parceiros, certo é que lhes pode ser totalmente aplicável a legislação de proteção ao consumidor existente, face à possibilidade de enquadramento da relação jurídica usuário-Uber como uma relação de consumo.

## **4.2 RESPONSABILIDADE DA EMPRESA UBER FRENTE AO DIÁLOGO DAS FONTES**

Uma vez especificado que o que há entre o Uber e seus utilizadores é, de fato, uma relação de consumo, não se pode esquecer, porém, que o vácuo regulatório em que se encontram os serviços prestados pelo Uber, atualmente, permite inferir que não só o CDC é capaz de reger tal relação, como também outras disposições esparsas do direito privado.

O Projeto de Lei 530/2015, por exemplo, já citado anteriormente em tópico oportuno, ao prever normas de regulamentação para o sistema de transporte privado individual, a partir de provedores de rede de compartilhamento, traz em seu artigo 7º a estipulação de que, quanto à responsabilidade civil dos serviços regulados pela Lei, dar-se-ia por meio do que prescreve o Código Civil quanto aos serviços de transporte (BRASIL, 2015). Nesse caso, as estipulações a serem aplicadas seriam aquelas previstas nos artigos 734 a 742, do Código Civil de 2002, que trata sobre o contrato de transporte de pessoas.

Como ficaria a solução, portanto, para tal aparente conflito de regras?

Se em outro momento, a questão que trazia a aproximação (e a possível oposição) entre a legislação consumerista e civilista exigia uma resposta categórica que deixasse claro qual diploma legal deveria ser aplicado ao caso concreto – isso por se acreditar, durante anos, que ao se tratar de relação jurídica de consumo, não seria possível aplicar, ao mesmo tempo, o CDC

e Código Civil de 2002 -, hoje em dia é esperado que o aplicador da lei examine o conflito com olhos plurais:

adaptando sua própria formação e seus preconceitos às necessidades desta sociedade de consumo e de informação, de rapidez fantástica e de produção legislativa cada vez mais impressionante e plural (de tratados, leis gerais, leis especiais, leis praticamente materiais, leis complementares, leis com números e sem números, de medidas provisórias mensais, de decretos, portarias, circulares etc.) (MARQUES, 2005, p. 586).

Em outras palavras, o que se espera é que o aplicador da lei encontre a melhor forma de harmonizar todas as normas concernentes ao caso concreto, buscando dar ênfase também a regras narrativas (JAYME, 2003), valores constitucionais e direitos humanos, e não mais no sentido de excluir uma disposição em detrimento da outra.

Em ordem para que tais objetivos sejam alcançados, Claudia Lima Marques foi a primeira jurista a trazer para o Brasil a tese do Diálogo das Fontes, iniciada pelo professor alemão Erik Jayme. Segundo essa tese, que seria “uma resposta pós-moderna ao desafio da aplicação das leis no complexo sistema de direito privado atual” (MARQUES, 2005, p. 663), a fim de evitar a “antinomia”, a incompatibilidade” ou a “não coerência” entre dispositivos legais, deve-se buscar uma resposta flexível e aberta, de interpenetração, que permita a “aplicação conjunta das duas normas ao mesmo tempo e ao mesmo caso, seja complementarmente, seja subsidiariamente, seja permitindo a opção pela fonte prevalente ou mesmo permitindo uma opção por uma das leis em conflito abstrato” (BENJAMIN; MARQUES, BESSA, 2013, p. 123).

Destarte, afasta-se a ideia de que as leis devem ser aplicadas isoladamente em relação às demais, partindo-se para uma interpretação do ordenamento jurídico como um ordenamento unitário e visando uma aplicação simultânea e coerente dos dispositivos legais, através de técnicas como a ponderação, proporcionalidade e conciliação, tudo sob a ótica de valores constitucionais, até se alcançar a solução mais razoável (ROCHA, 2013). Para Marques, “a construção de um direito privado com função social está a depender do grau de domínio que os aplicadores da lei conseguirem alcançar, neste momento, sobre o sistema de coexistência do direito do consumidor, do direito civil e do direito empresarial ou comercial das obrigações” (BENJAMIN; MARQUES, BESSA, 2013, p. 125).

Nessa senda, demonstrando atualização e preocupação em aplicar um método mais coerente de interpretação das normas jurídicas, o Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul utilizou-se recentemente da teoria do Diálogo das Fontes para conceder o pedido de redução do

valor de multa contratual, prevista para o caso de rescisão antecipada de contrato de locação. No caso, embora as partes tenham previsto a incidência de multa de 25% sobre os alugueis, na hipótese de rompimento do contrato antes do prazo estipulado, o Relator Desembargador Otávio Augusto de Freitas Barcellos entendeu justa a redução do valor. Segundo ele:

[...] a disposição constante do art. 4º da Lei do Inquilinato (Lei nº 8.245/91), ao utilizar a expressão “*devolução proporcional*”, não está consentânea com os demais sistemas legais do nosso Direito Positivo, havendo um ruído neste “*diálogo das fontes*”, na medida em que os textos posteriores à Lei do Inquilinato, pós-modernos, utilizam a expressão “*redução equitativa*”, de conteúdo mais aberto e flexível na sua execução que a idéia de proporcionalidade, também utilizada na cláusula indigitada, necessariamente atrelada a uma relação matemática imutável de porcentagem.

Portanto, da releitura que faço do contrato, com base na sua função social, adotando a Teoria do Diálogo das Fontes, tenho que a cláusula penal instituída, para um contrato tão longo, e de valor tão elevado, se apresenta manifestamente excessiva, comportando a sua redução equitativa (art. 413 do Código Civil) (BRASIL, 2015).

Dessa forma, buscando o viés que melhor acomodasse todas as leis aplicáveis ao caso concreto (Código Civil, Lei do Inquilinato e Código de Defesa do Consumidor), sem optar por aplicar uma em detrimento das demais, o Desembargador permitiu a construção da solução mais harmonizada ao ordenamento jurídico e possibilitou a convivência de normas que, num primeiro olhar descuidado, aparentavam ser antagônicas e excludentes entre si.

Voltando ao impasse apresentado pelo Uber – o da aparente colisão entre o regramento previsto pelo CDC e as normas contidas no Código Civil para a regulação do transporte de pessoas -, não mais é preciso escolher uma norma jurídica dentre as duas. Em prol da melhor resposta ao usuário do aplicativo, é imperioso a aplicação do Diálogo das Fontes para que se harmonize as previsões trazidas por ambos os diplomas legais, buscando uma interpretação unitária do direito brasileiro.

Como bem já indica Cavalieri Filho, embora sem fazer menção à aludida teoria, no que se refere à convergência de previsões sobre o contrato de transporte, tanto pela perspectiva consumerista como pela civilista:

as normas do Código Civil não são negativas para os consumidores, pelo contrário, em algumas hipóteses são até mais vantajosas, como no caso de exclusão de responsabilidade pelo fato de terceiro. O CDC, no art. 14, §3º, item II, admite a exclusão da responsabilidade do fornecedor no caso de culpa exclusiva de terceiro, ao passo que o

Código Civil, em seu art. 735, expressamente não admite a exclusão (CAVALIERI, 2015, p. 361).

Destarte, mais coerente se faz encontrar uma maneira de conduzir as normas “conflitantes” a um caminho de coordenação e completude, no sentido da realização dos direitos fundamentais do consumidor e da elevação do caráter valorativo e promocional do direito, no lugar de uma interpretação de normas que se orienta apenas pelo critério de compatibilidade/não contrariedade e que não ultrapassa o campo da mera validade formal (MIRAGEM, 2012, p. 72).

Assim se entende também que deva ser o procedimento adotado no caso de mais diplomas legais, além dos citados, aplicarem-se à relação usuário-Uber. Mais há a se ganhar com o emprego de normas narrativas, buscando uma comunicação entre as normas “antagônicas” que permita pensar o conjunto contratual pela perspectiva do Diálogo das Fontes, ou seja, que permita constata-lo “em conformidade com o parâmetros de legitimidade típicos da nossa época, os quais sinalizam para a superação da tensão anunciada (e problematizada) por Habermas: facticidade e validade, ínsita ao ato judicial, e ao direito em geral” (SOARES, 2012, p. 303), do que com uma interpretação rasa e separatista do ordenamento jurídico.

## 5. CONCLUSÃO

Não se pode olvidar, que o exercício das atividades da empresa Uber não ocorre apenas no Brasil, assim que se está a espera da decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia, prevista para março de 2017. O tribunal responderá uma pergunta: a Uber é companhia de transporte ou serviço digital? Também provavelmente irá refletir se entender ser um serviço digital, se permanecerá desregulamentado? Como será a regulamentação? O que mais pode ser considerado serviço digital? Sendo companhia de transporte, sua atividade é lícita? Como fiscalizá-la?

Todavia, pode-se concluir que, atualmente, o exercício das atividades da empresa Uber no Brasil, por meio do seu aplicativo, prescinde de qualquer regulamentação legal específica. Dentro do ordenamento jurídico, verificou-se que tal fato não obsta a possibilidade de se responsabilizar tanto a empresa, como os motoristas parceiros na eventualidade de danos causados aos seus usuários.

Nesse sentido, foi possível concluir que, até que ocorra eventual futura aprovação do Projeto de Lei 530/2015, a fim de regularizar a situação do aplicativo no país, os tribunais brasileiros podem se utilizar, com a devida adequação, dos diplomas legais já existentes, como

é o caso do Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor. A aparente incompatibilidade entre os dois textos, porém, como se viu, também não tem o condão de impedir a aplicação do Direito ao caso concreto.

A teoria do Diálogo das Fontes, de Erik Jayme, muito bem pontuada no cenário jurídico brasileiro por obras da jurista Cláudia Lima Marques, permitiram constatar que o conflito de normas não precisa resultar na aplicação de uma em detrimento da outra; antes disso, é possível fazer com que ambas sejam aproveitadas em conjunto, de maneira complementar, visando a solução que melhor abranger o caso concreto e que seja a mais completa.

Dessa maneira, não só se está a proteger o usuário do aplicativo, como também permitindo que a sua empresa criadora não seja penalizada por trazer ao mercado uma inovação tecnológica sem precedentes legais. Ao passo em que se está dando garantias ao consumidor dos serviços prestados pelo Uber, buscando-se a compatibilização de diplomas jurídicos protetivos, igualmente se está a desenvolver maneiras de conceber um espaço para essa *aberratio* dentro do ordenamento legal, preservando-se os princípios constitucionais da livre iniciativa e do livre exercício de atividade econômica, dentre outros já citados anteriormente.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Ronaldo Alves de. *Contrato eletrônico no novo Código Civil e no Código do Consumidor*. Barueri: Manole, 2004.

BARBAGALO, Erica Brandini. *Contratos eletrônicos: contratos formados por meio de redes de computadores: peculiaridades jurídicas na formação do vínculo*. São Paulo: Saraiva, 2001.

BENJAMIN, Antonio Herman V.; MARQUES, Claudia Lima; BESSA, Leonardo Roscoe. *Manual de Direito do Consumidor*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2013.

\_\_\_\_\_. *Código de Defesa do Consumidor*. Brasília: Senado Federal, 1990. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18078.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18078.htm)>. Acesso em: 20 set. 2016.

\_\_\_\_\_. Conselho de Justiça Federal. *Enunciado 173*. Disponível em <<http://daleth.cjf.jus.br/revista/enunciados/IIIJornada.pdf>>. Acesso em: 04 set. 2016.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Acórdão de decisão que manteve liminar concedida em mandado de segurança, a fim de proibir que o impetrado e seus órgãos subordinados pratiquem atos que restrinjam o exercício da atividade econômica dos impetrantes. Agravo de Instrumento nº 0061837-32.2015.8.19.000. Uber do Brasil Tecnologia LTDA e Município do Rio de Janeiro. Relatora: Desembargadora Marcia Ferreira Alvarenga. 09 de dezembro de 2015. Disponível em:

<<http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=0004C1B13D9428471E59CC6373CE8B1D39E0C5043F641A55&USER=>>. Acesso em 07 abr. 2016.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul. Acórdão de decisão que deu parcial provimento à apelação, permitindo a redução do valor de multa contratual. Apelação Cível nº 70062170238. Centro de Ensino Superior de Viamão LTDA e Centro de Ensino Superior Dom Alberto LTDA e Nadir D'Agostini. Relator: Desembargador Otávio Augusto de Freitas Barcellos. 12 de agosto de 2015. Disponível em:

<[http://www.tjrs.jus.br/busca/search?q=cache:www1.tjrs.jus.br/site\\_php/consulta/consulta\\_processo.php%3Fnome\\_comarca%3DTribunal%2Bde%2BJusti%25E7a%26versao%3D%26versao\\_fonetica%3D1%26tipo%3D1%26id\\_comarca%3D700%26num\\_processo\\_mask%3D70062170238%26num\\_processo%3D70062170238%26codEmenta%3D6420381+di%C3%A1logo+das+fontes++++&proxystylesheet=tjrs\\_index&client=tjrs\\_index&ie=UTF-8&lr=lang\\_pt&site=ementario&access=p&oe=UTF-8&numProcesso=70062170238&comarca=Comarca%20de%20Viam%C3%A3o&dtJulg=12/08/2015&relator=Ot%C3%A1vio%20Augusto%20de%20Freitas%20Barcellos&aba=juris>](http://www.tjrs.jus.br/busca/search?q=cache:www1.tjrs.jus.br/site_php/consulta/consulta_processo.php%3Fnome_comarca%3DTribunal%2Bde%2BJusti%25E7a%26versao%3D%26versao_fonetica%3D1%26tipo%3D1%26id_comarca%3D700%26num_processo_mask%3D70062170238%26num_processo%3D70062170238%26codEmenta%3D6420381+di%C3%A1logo+das+fontes++++&proxystylesheet=tjrs_index&client=tjrs_index&ie=UTF-8&lr=lang_pt&site=ementario&access=p&oe=UTF-8&numProcesso=70062170238&comarca=Comarca%20de%20Viam%C3%A3o&dtJulg=12/08/2015&relator=Ot%C3%A1vio%20Augusto%20de%20Freitas%20Barcellos&aba=juris>). Acesso em: 19 set. 2016.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça de São Paulo. Acórdão de decisão que concedeu liminar em mandado de segurança, para que as autoridades impetradas se abstivessem de praticar medidas que impedissem a atuação do aplicativo Uber. Agravo de Instrumento nº 2014831-63.2016.8.26.0000. Uber do Brasil Tecnologia LTDA e Diretor do Departamento de Transportes Públicos de São Paulo – DTP. Relator: Desembargador Fermino Magnani Filho. 02 de fevereiro de 2016. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/prefeitura-sao-paulo-proibida-apreender.pdf>>. Acesso em: 07 abr. 2016.

\_\_\_\_\_. Senado Federal. *Projeto de lei 530/2015*. Dispõe sobre a regulamentação e organização do sistema de transporte privado individual a partir de provedores de rede de compartilhamento e insere o inciso XIV ao artigo 4 da Lei 12.587/2012, de forma a definir a modalidade. Brasília: Senado Federal, 2015. Disponível em: <<http://www.senado.leg.br/atividade/rotinas/materia/getTexto.asp?t=173643&c=PDF&tp=1>>. Acesso em: 20 set. 2015.

\_\_\_\_\_. Superior Tribunal de Justiça. Acórdão de decisão que negou provimento à alegação de ilegitimidade passiva do recorrente, em razão de haver responsabilidade solidária nos danos causados ao consumidor. Recurso Especial nº 1.365.609. General Motors do Brasil LTDA e Milton Ferreira Barros. Relator: Ministro Luis Felipe Salomão. 25 de maio de 2015. Disponível em:

<[https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=45141982&num\\_registro=201101056893&data=20150525&tipo=91&formato=PDF](https://ww2.stj.jus.br/processo/revista/documento/mediado/?componente=ATC&sequencial=45141982&num_registro=201101056893&data=20150525&tipo=91&formato=PDF)>. Acesso em: 20 set. 2016.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. *Do parecer sobre a legalidade do aplicativo Uber no Brasil*. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf>>. Acesso em 10 abr. 2016.

CAVALIERI FILHO, Sergio. *Programa de Responsabilidade Civil*. São Paulo: Atlas, 2014.

G1 RS. *Motorista do Uber é agredido por taxistas em Porto Alegre*; veja vídeo. Disponível em: < <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2015/11/motorista-e-agredido-por-taxistas-em-estacionamento-de-porto-alegre.html>>. Acesso em 09 jan. 2017.

G1 SÃO PAULO. *Motorista do Uber é agredido por taxistas e carro fica destruído em SP*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/01/motorista-do-uber-e-agredido-por-taxistas-e-carro-fica-destruido-em-sp.html>>. Acesso em 09 jan. 2017.

\_\_\_\_\_. *Sindicato diz que vai pagar carro de enfermeiro destruído por taxistas*. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/sindicato-diz-que-vai-pagar-carro-de-enfermeiro-destruido-por-taxistas.html>>. Acesso em 09 jan. 2017.

GRAU, Eros. *Do parecer sobre a possibilidade da modalidade de transporte do aplicativo Uber consubstanciar serviço público e as consequências de sua caracterização como tal*. 23 de novembro de 2015. Disponível em: < <http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em 11 abr. 2016.

GOMES, Orlando. *Contratos*. Rio de Janeiro: Forense, 2000.

JAYME, Erik. Entrevista com o prof. Erik Jayme. *Revista Cadernos do Programa de Pós-Graduação em Direito/UFRGS*, Porto Alegre, v.1, n. 1, março/2003. Disponível em: < <http://seer.ufrgs.br/index.php/ppgdir/article/view/43484/27363>>. Acesso em 19 set. 2016.

LÔBO, Paulo. *Direito civil: contratos*. São Paulo: Saraiva, 2014.

MAGRO, Américo Ribeiro; AGUDO, Hugo Crivilim. O aplicativo “Uber” e a defesa do consumidor. *Encontro Toledo de Iniciação Científica*, Presidente Prudente, n. 12, 2016. Disponível em: <<http://intertemas.toledoprudente.edu.br/revista/index.php/ETIC/article/viewFile/4931/4748>>. Acesso em 20 set. 2016.

MARQUES, Claudia Lima. *Contratos no Código de Defesa do Consumidor: o novo regime das relações contratuais*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

MIRAGEM, Bruno. *Eppur si muove: diálogo das fontes como método de interpretação sistemática no direito brasileiro*. In: MARQUES, Claudia Lima (coord.). *Diálogo das Fontes: do conflito à coordenação de normas do direito brasileiro*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.

NUNES, Rizzato. *Curso de Direito do Consumidor*. São Paulo: Saraiva, 2012.

OLIVEIRA, Rafael Tomaz de; STRECK, Lenio. *O Uber e o pretensão iluminismo do transporte individual de passageiros*. 08 de agosto de 2015. Disponível em: <[www.conjur.com.br/2015-ago-08/diario-classe-uber-pretensao-iluminismo-transporte-individual-passageiros](http://www.conjur.com.br/2015-ago-08/diario-classe-uber-pretensao-iluminismo-transporte-individual-passageiros)>. Acesso em 13 set. 2016.

PINHEIRO, Rosalice Fidalgo. *Contrato e direitos fundamentais*. Curitiba: Juruá, 2009.

ROCHA, Igara. A incidência da Teoria do Diálogo das Fontes na defesa do consumidor. *Revista Eletrônica Jurídico-Institucional do Ministério Público do Estado do Rio Grande do Norte*, Natal, nº 2, jul./dez. 2013. Disponível em:

<[http://www.mprn.mp.br/revistaeletronicamprn/abrir\\_artigo.asp?cod=1044](http://www.mprn.mp.br/revistaeletronicamprn/abrir_artigo.asp?cod=1044)>. Acesso em: 19 set. 2016.

ROSSI, Mariza Delapieve *apud* BARBAGALO, Erica Brandini. *Contratos eletrônicos: contratos formados por meio de redes de computadores: peculiaridades jurídicas na formação do vínculo*. São Paulo: Saraiva, 2001.

SARMENTO, Daniel. *Do parecer sobre a ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o caso Uber*. Parecer jurídico, 10 de julho de 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em 13 abr. 2016.

SANTOLIM, Cesar Viterbo Matos. *Os princípios de proteção do consumidor e o comércio eletrônico no direito brasileiro*. Porto Alegre: UFRGS, 2004. 126 f. Tese (Doutorado em Direito) – Programa de Pós-Graduação em Direito, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/12684/000398647.pdf>>. Acesso em 19 set. 2016.

SINDICATO INTERMUNICIPAL DOS CONDUTORES AUTÔNOMOS DE VEÍCULOS RODOVIÁRIOS, TAXISTAS E TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS AUTÔNOMOS DE BENS DE MINAS GERAIS. Minas Gerais, 2015. Manifestação sobre a tramitação do Projeto de Lei 530/2015. Disponível em:

<[www.senado.leg.br/atividade/rotinas/materia/getTexto.asp?t=182796&c=PDF&tp=1](http://www.senado.leg.br/atividade/rotinas/materia/getTexto.asp?t=182796&c=PDF&tp=1)>. Acesso em 13 set. 2016.

SOARES, Marcos Cáprio Fonseca. A interpretação do conjunto contratual sob a perspectiva do diálogo das fontes. In: MARQUES, Claudia Lima (coord.). *Diálogo das Fontes: do conflito à coordenação de normas do direito brasileiro*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2012.

TARTUCE, Flávio. *Direito Civil - Teoria Geral dos Contratos e Contratos em Espécie*. São Paulo: Método, 2015.

UBER. *Fatos e dados sobre a Uber*. Disponível em <<https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>>. Acesso em 09 abr. 2016.

UBER. *Como os preços são calculados?*. Disponível em: <<https://help.uber.com/h/ec8df943-94cf-481e-ac99-3aba28e454ed>>. Acesso em 20 set. 2016.

UNITED NATIONS. *UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment 1996 with additional article 5 bis as adopted in 1998*. United Nations Publications: New York, 1999, p. 11. Disponível em:

<[https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/05-89450\\_Ebook.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/05-89450_Ebook.pdf)>. Acesso em 04 set. 2016.



ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro do Carmo B.; KIRA, Beatriz. Contribuições para o debate sobre regulação do aplicativo *Uber* no Brasil. *Associação InternetLab de Pesquisa em Direito e Tecnologia*. Brasília, 18 jun. 2015. Disponível em: <<http://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2015/06/Contribui%C3%A7%C3%B5es-ao-debate-Brasilia-Vers%C3%A3o-final.-Aprovada.-16.06.2015.pdf>>. Acesso em 09 jan. 2017.

Encaminhado em 15/03/17

Aprovado em 30/04/17