

## A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE NO FORNECIMENTO DE TRANSPORTES GRATUITOS

*Aline Bona de Alencar Araripe*

*THE CIVIL LIABILITY OF TRANSPORTATION  
COMPANIES DUE THE PROVISION OF FREE TRANSPORT*

### RESUMO

A possibilidade de responsabilização de empresas de transporte que prestem esse serviço de forma gratuita ainda é tema controverso na doutrina e na jurisprudência pátrias. Com este artigo, objetiva-se demonstrar a existência dessa possibilidade, utilizando-se o pensamento de unificação da responsabilidade contratual com a extracontratual e a doutrina do *bystander*, de origem estadunidense. Assim, conclui-se pela unificação entre as responsabilidades, reforçada pela superação do contratualismo estrito e pela importância da função social do contrato. É apresentado, ainda, estudo dos casos de responsabilização no oferecimento de transporte gratuito julgados pelos tribunais brasileiros. A metodologia utilizada é dividida em dois vieses: o primeiro é teórico e consiste no levantamento bibliográfico realizado sobre o tema, enquanto o segundo viés é epistemológico e fundamentado no método de interpretação sistemática do direito denominado “diálogo das fontes”, que busca coordenar as várias fontes normativas, a fim de conferir integridade ao ordenamento jurídico.

» **PALAVRAS-CHAVE:** RESPONSABILIDADE CONTRATUAL E EXTRA CONTRATUAL. TRANSPORTE GRATUITO. DIÁLOGO DAS FONTES.

### ABSTRACT

*The possibility of transportation companies' liability that provide this free service still is a controversial theme for the doctrine and for court's decisions. In this paper, we intend to demonstrate this possibility, using the doctrine of the responsibility's unification, unifying contractual and extra contractual responsibility and the doctrine of bystander, original from United States of America. Therefore, we conclude agreeing with the unification, reinforced by the overcoming of the strict contractualism and the importance of the social function of contracts. We also made a study from real cases, judged by Brazilian courts, of the provider responsibility, when providing free transportation. The methodology used is divided in two parts: the first one is theoretical, based of bibliographical research about the theme, while the second is epistemological and is based on the systematic interpretation method called “the source dialogue” that is used to coordinate all the normative sources, willing to give integrity to the law set.*

» **KEYWORDS:** CONTRACTUAL AND EXTRA CONTRACTUAL LIABILITY. FREE TRANSPORTATION. THE SOURCES DIALOGUE.

### INTRODUÇÃO

O transporte de pessoas e de coisas é realizado por meio de contrato cuja regulamentação se encontra nos arts. 730 a 756 do Código Civil. Ressalte-se que, hodiernamente, é um dos tipos de contrato com maior aplicação prática, tendo em vista a necessidade das pessoas de se deslocarem com frequência para a realização das atividades diárias.

De acordo com Stoco (2014), trata-se de contrato típico, uma vez que expressamente previsto no Código Civil pátrio, bem como de obrigação de resultado, o que significa que o transportador tem por obrigação fazer com que a pessoa ou a coisa chegue ao seu destino final em segurança.

Esse contrato ainda tem como características: a consensualidade, pois é necessário apenas que haja manifestação da vontade das partes para que ele seja aperfeiçoado; a bilateralidade, tendo em vista que a cada uma das partes cabe determinada obrigação para ser prestada, bem como o direito de receber uma contraprestação; a onerosidade, por ser cobrado certo valor pela prestação do serviço; a comutatividade, por ser um contrato de prestações certas e determinadas e, por fim, a pessoalidade, uma vez que os bilhetes emitidos a título de passagem pelas transportadoras são nominais, ou seja, são emitidos em nome de uma pessoa e são intransferíveis (STOCO, 2014).

Embora regulamentado pelo Código Civil, não se deve desconsiderar a aplicação do Código de Defesa do Consumidor aos contratos que têm por objeto a prestação do serviço de transporte. Essa aplicação é possível com base na teoria do “diálogo das fontes”, segundo a qual o conflito entre normas deve ser solucionado por meio da consideração simultânea e coerente das leis vigentes, observando-se as influências recíprocas entre as normas (ALMEIDA, 2013).

Dessa maneira, é completamente viável a aplicação dos dispositivos do CDC ao contrato de transporte de pessoas ou de coisas, visto que há clara relação de consumo, na qual figura, de um lado, a empresa prestadora de serviço, enquanto, no outro polo, o consumidor desse serviço, que é o seu destinatário final, caracterizado por ser vulnerável na relação.

Vale salientar que o Código Civil, em seu artigo 736, prevê que “não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia”. No § 2º do art. 3º do Código de Defesa do Consumidor, por sua vez, está fixado o seguinte:

serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.

Não obstante os dispositivos legais, a doutrina discute a possibilidade de responsabilização da empresa que realiza transporte gratuito de pessoas ou de coisas, levando em consideração a vulnerabilidade que caracteriza o consumidor e a posição de uma parte da doutrina consumerista, que defende a possibilidade de responsabilização de quem presta um serviço nessas condições.

Com o presente artigo, objetiva-se averiguar, à luz do Direito do Consumidor e do princípio da função social do contrato, que tipo de responsabilidade cabe ao transportador que disponibiliza seu serviço de forma gratuita bem como quais os tipos de sanções aplicáveis no caso de dano. Este trabalho se justifica, por contribuir com o esclarecimento das questões judiciais sobre a responsabilidade civil nos casos de prestação gratuita de serviço.

A metodologia utilizada pode ser dividida em dois vieses: o primeiro viés é teórico, constituído pelo levantamento bibliográfico sobre o tema. O segundo viés é epistemológico e consiste na aplicação do método de interpretação sistemática do direito denominado “diálogo das fontes”, que preza pela aplicação coordenada das fontes que compõem o ordenamento jurídico (AZEVEDO, 2015, p. 130).

## 1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE

A responsabilidade civil possui tripla função: a primeira função consiste na compensação dos danos sofridos pela vítima, de modo a restaurar o *status quo ante*; a segunda função é punitiva, funcionando como um desestímulo social à execução de determinado ato; a terceira e última função consiste em uma medida socioeducativa, que instrui sobre a periculosidade daquela ação (VILAR, 2010).

Conforme o art. 734 do Código Civil, “o transportador responde pelos danos causados às pessoas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula de excludente de responsabilidade”. Assim, percebe-se que a responsabilidade fixada é objetiva, de modo que prescinde da existência do elemento subjetivo, qual seja, dolo ou culpa.

Desse modo, para que a responsabilidade contratual das empresas de transporte seja configurada, é necessário apenas que haja certa ação atribuída à empresa, um dano e o nexo causal entre a ação e o dano. Frise-se que o nexo causal é rompido, caso haja algum motivo de força maior, o que significa que o Código aceita a excludente de ilicitude.

Apesar de o código privado pátrio dispor apenas sobre a responsabilidade contratual, é importante verificar que a doutrina discute a possibilidade de unificação das responsabilidades contratuais com as extracontratuais. Logo, a visão tradicional do direito civil sobre a divisão da responsabilidade civil em duas categorias estaria superada, sendo o entendimento unitário utilizado principalmente no direito do consumidor, de forma que o fornecedor de produtos ou de serviços responde tanto contratual como extracontratualmente (TEXEIRA, 2011). Dessa maneira, os adeptos dessa teoria afirmam que o fornecedor responde por aquilo a que se obrigou no contrato, mas também pela execução de ilícitos que desrespeitem direitos individuais.

Com base nisso, pode-se afirmar que, para manter seu propósito protetivo, o direito do consumidor admite a unificação das responsabilidades do fornecedor, tendo em vista a vulnerabilidade e a hipossuficiência que caracterizam o outro polo da relação de consumo, qual seja, o consumidor. Verifica-se que não pode haver escusa das empresas de transporte, se ocorrer um dano ao transportado, ainda que houvesse no contrato uma cláusula que excluísse a responsabilidade da empresa nessas situações.

Vale frisar, ainda, que a própria responsabilidade contratual é entendida de forma diferente de como era concebida no século XIX, em que a autonomia era entendida como pedra angular do direito. Assim, o instrumento contratual evoluiu de um espaço de garantia da liberdade e de manifestação soberana da vontade para um documento mais social, equitativo, garantidor e protetor dos direitos das partes (MARQUES, 1998).

Em consonância com esse entendimento, Almeida (2009) afirma que a tutela civil do consumidor não está adstrita exclusivamente aos dispositivos legais do regime codificado. Para o autor, deve-se inserir nessa seara outras normas que integrem o sistema jurídico, observando-o em sua

totalidade, ou seja, levando-se em consideração todos os mecanismos de tutela individual e coletiva dos direitos do consumidor.

## 2 A RESPONSABILIDADE DO PRESTADOR DE SERVIÇOS NO CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

No Código de Defesa do Consumidor, é estabelecido que o fornecedor responde pela reparação de danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação do serviço bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos, independentemente de culpa. Desse modo, a teoria da responsabilidade adotada pelo legislador é a teoria do risco criado, segundo a qual o fornecedor é responsável por desenvolver uma atividade potencialmente danosa, em razão de haver falhas impossíveis de serem eliminadas no sistema (GUIMARÃES, 2013).

Segundo Almeida (2013), o CDC estabelece dois tipos de responsabilidade do fornecedor: responsabilidade pelo fato do produto ou do serviço e responsabilidade pelo vício do produto ou do serviço. No primeiro tipo, protege-se a incolumidade física e psicológica do consumidor diante de uma situação em que o serviço ou o produto possa causar um dano que não decorra do seu uso natural, como um computador que explode no rosto do usuário. Já o segundo tipo corresponde à inadequação do serviço ou do produto para o cumprimento de sua função, por exemplo, um computador que não inicializa.

No art. 17, o CDC estabelece que as vítimas do evento danoso são consumidores equiparados, ainda que não fossem elas que estivessem consumindo. No direito norte-americano, reconhece-se a doutrina do *bystander*, com a qual o dispositivo citado possui forte conexão. De acordo com essa doutrina, o indivíduo será equiparado a consumidor simplesmente pela condição de estar no local, quando há a ocorrência de um acidente de consumo. Assim, mesmo que a pessoa não seja a destinatária final do produto ou do serviço, ela deve ser indenizada pelo dano que sofreu.

Andrade (2006) explica que a doutrina do *bystander*, que, no Brasil, configura uma das hipóteses do conceito de consumidor por equiparação, tem por finalidade conferir proteção jurídica às pessoas que – embora não estivessem diretamente inseridas na relação de consumo, como estava o consumidor direto – também sofreram seus efeitos e suas consequências, sejam elas positivas, sejam negativas. Assim, esses sujeitos também seriam vítimas dos acidentes de consumo que viessem a ocorrer.

Não obstante, é necessário considerar que o ordenamento jurídico brasileiro possui alto grau de complexidade, de tal modo que apresenta várias fontes legislativas que versam sobre as mesmas temáticas. Um bom exemplo desse fenômeno é o regramento dos serviços públicos, que são pautados pela Constituição Federal, pelos regramentos genéricos, como o Código de Defesa do Consumidor e a Lei Geral das Concessões de Serviço Público (Lei nº 8.987/95), além de pelas legislações próprias de cada serviço, como energia elétrica, telefonia e serviço de transportes (AZEVEDO, 2015, p. 128).

Para atingir a adequada proteção ao usuário de serviços públicos, é importante ser levado em consideração o Código do Consumidor por seu caráter principiológico, de matriz constitucional (art. 5º, inciso XXXII, combinado com o art. 170, inciso V). Assim, o “diálogo das fontes” é o método mais adequado à proteção do consumidor-usuário, parte vulnerável na relação jurídica estabelecida com o prestador do serviço público (AZEVEDO, 2015, p. 129-30).

Conforme ensina Andrade (2006), o Código de Defesa do Consumidor objetiva principalmente a proteção do mercado de consumo, e não apenas das relações individuais consumeristas. Por essa razão, o referido código conta com dispositivos que alargam o sentido de consumidor, tais como o artigo 2º, no seu parágrafo único, bem como os artigos 17 e 29, com o intuito de concretizar a proteção ao consumidor.

Assim, é imprescindível que se atribua mais relevância aos mandamentos constitucionais, interpretando a legislação infraconstitucional em consonância com eles, em vez de conferir maior legitimidade a outras normas, como os regulamentos produzidos pelas agências reguladoras dos serviços públicos (AZEVEDO, 2015, p. 129).

### 3 OS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PRESTADOS DE FORMA GRATUITA

Tanto a doutrina como a jurisprudência discutem muito sobre se a responsabilidade da empresa de transporte que oferece esse serviço de forma gratuita consiste em responsabilidade contratual ou em extracontratual. A diferença reside no fato de que, se contratual, a responsabilidade seria objetiva, de acordo com o preceituado no Código Civil. Já a responsabilidade extracontratual necessita de que haja o elemento da culpa em sentido amplo, para que seja configurada.

O § 2º do art. 3º do CDC determina que serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo mediante remuneração. Entretanto, de acordo com Tartuce (2014), a remuneração deve ser tratada como recebimento de alguma vantagem que não necessita ser de ordem pecuniária. Dessa forma, o recebimento de qualquer tipo de vantagem por parte do fornecedor já caracteriza a prestação de serviço, mesmo que indireta.

Andrade (2006) chama a atenção para os fornecimentos de serviços que aparentemente são gratuitos, mas que se encontram em contexto que remete a uma situação típica de relação de consumo. Como exemplo, o autor traz o caso dos estacionamentos gratuitos fornecidos por *shopping centers*, que não podem alegar a gratuidade como forma de tornarem-se isentos da responsabilidade por fatos ocorridos no estacionamento, exatamente por conta da inserção deles em um contexto de relação onerosa.

Nesse mesmo sentido, uma empresa de transportes que preste um serviço a alguém que, embora não pague pelo serviço, realize uma contraprestação de algum outro modo, não se enquadra no art. 736 do Código Civil, que dispensa a responsabilidade, quando o transporte é feito gratuitamente. Quando ocorrerem casos assim, a relação jurídica deve ser enquadrada no microsistema

do Código de Defesa do Consumidor, de maneira a proporcionar maior proteção à parte vulnerável, possibilitando ao consumidor equiparado a possibilidade de reparação dos danos causados por causa do acidente de consumo.

Outro exemplo dessa situação são as empresas aéreas, que disponibilizam o transporte de passageiros por meio do sistema de milhas. O referido sistema não pode ser considerado como fornecimento gratuito de transporte, pois faz parte de uma estratégia das companhias aéreas para captar e fidelizar clientes. Assim, a empresa auferiu vantagem indireta, na medida em que, disponibilizando esse serviço, aumenta e fideliza sua carteira de clientes.

Stoco (2014, p. 328) explica que a doutrina tradicional brasileira considera não ser possível haver responsabilização do transportador, quando o serviço de transporte é prestado a título de cortesia, ou seja, sem que ele receba qualquer tipo de vantagem, seja ela direta, seja indireta. Seguindo esse pensamento, o transporte oferecido como cortesia estaria isento de responsabilidades.

Contudo, em virtude das teorias unitárias da responsabilidade, nas quais as responsabilidades contratual e extracontratual deixaram de ser divididas, bem como do entendimento doutrinário atual de que o contrato deixou de ter o papel exclusivo de garantir a autonomia da vontade, assumindo a feição de instrumento garantidor da equidade e da proteção aos direitos individuais, com reconhecida função social, é importante repensar a responsabilidade no caso da prestação de serviço gratuito por uma empresa, a fim de a responsabilizar por danos causados a pessoa que usufruía desse serviço.

Para isso, é imprescindível reconhecer a função social do contrato, que evita se limitar o instrumento à obediência cega à regra do *pacta sunt servanda*. O contrato encontra-se inserido no Estado Democrático de Direito, regido por uma Constituição responsável por trazer ao ordenamento uma série de princípios e direitos fundamentais que devem ser observados nas relações jurídicas, tais como a dignidade da pessoa humana.

Saliente-se que o STJ adotou o entendimento de que é possível ao transportador ser responsabilizado, quando fornece um transporte gratuito, desde que haja dolo ou culpa grave. Esse entendimento se encontra na Súmula 145 do citado Tribunal (SILVA, 2012). Percebe-se, portanto, que o Tribunal optou por considerar essa responsabilidade como extracontratual, pois necessita da comprovação do elemento subjetivo.

O STJ, portanto, estabeleceu existir responsabilidade do transportador que presta serviço gratuito, entendendo-se por gratuito aquele serviço pelo qual não se recebe nenhum tipo de contraprestação, ainda que vantagem indireta. A responsabilidade reconhecida, porém, consiste em um tipo subjetivo, tendo em vista que não prescinde da existência de dolo ou de culpa em sentido estrito por parte do fornecedor do serviço.

É importante salientar que a culpa em sentido estrito divide-se em negligência, imprudência e imperícia. Na primeira forma, uma pessoa age com descuido, sem tomar as devidas precauções,

omitindo-se quanto aos cuidados necessários; na segunda, o indivíduo toma atitude diversa da esperada na situação enfrentada; já na última, há falta de aptidão técnica para a execução da atividade.

Não obstante o entendimento do STJ, no caso de uma empresa de transporte que resolve prestar um serviço de forma gratuita a um consumidor, parece possível a aplicação da teoria norte-americana do *bystander*. Isso ocorre, porque, conforme explicitado anteriormente, a referida teoria equipara ao consumidor a pessoa que, apesar de não estar consumindo, estava presente no local, na hora em que o acidente ocorreu, sofrendo danos diretos por causa disso.

Com base nessa teoria, é plenamente possível que uma empresa de transporte viário responda por danos causados a pessoa que usufruía do transporte de cortesia, caso o motorista da empresa esteja autorizado por seu superior a dar caronas e aconteça um acidente enquanto essa pessoa esteja dentro do ônibus. A empresa deve responder pelos danos causados a pessoa, mesmo que não tivesse recebido qualquer vantagem, ainda que indireta, como retribuição pelo serviço de transporte prestado, tendo em vista o disposto no art. 17 do CDC, que equipara a consumidor todas as vítimas do evento.

Ressalte-se que, para a aplicação da teoria do *bystander*, é necessário que se trate de empresa que, normalmente, ofereça o serviço de transportes a título oneroso, explorando esse serviço com o intuito de obtenção de lucro. Nesse cenário, a empresa é caracterizada como fornecedora de serviço oneroso, conforme exigido pelo § 2º do art. 3º do CDC, em relação a todas as pessoas que pagaram pelo serviço. Visando maximizar a proteção do consumidor, o art. 17 do CDC estende a relação de consumo a todos aqueles que, embora nela não estejam inseridos diretamente, sejam vítimas de evento danoso causado nela. Assim, confere-se a proteção do CDC também a pessoa que usufruiu gratuitamente do serviço, como é o caso dos idosos maiores de 65 anos, que possuem direito à gratuidade do transporte público nos moldes do art. 39 da Lei 10.741/03.

Esse entendimento se encontra em consonância com o ordenamento constitucional e com o microsistema do Código de Direito do Consumidor, conforme orienta o método do “diálogo das fontes”, uma vez que tem por finalidade conferir ampla proteção a sujeito indiretamente inserido numa relação de consumo. Conforme ensina Castro (2006, p. 4-5), a Constituição de 1988 faz com que a cidadania, a dignidade e a liberdade humanas assumam *status* de valores fundamentais no sistema jurídico, que devem balizar a interpretação de todo o ordenamento. A autora infere que a ordem constitucional estabelecida tem como característica a alteração do eixo da temática da responsabilidade do Código Civil para a Constituição, que passa a ter aplicação imediata às situações do homem comum.

Em virtude do fundamento constitucional do CDC e da dignidade da pessoa humana, não há razões para que se excluam da proteção do referido código as vítimas do evento danoso ocorrido na relação de consumo com base no argumento de que essas vítimas não foram previamente oneradas pela prestação do serviço, ainda mais quando o seu art. 17 é bem claro, ao equipará-las ao consumidor. Sustentar o contrário seria tornar o ordenamento jurídico incoerente e contraditório, quando, na verdade, deve ser indivisível e harmônico.

## 4 O ESTUDO DE CASOS

Na apelação de nº 0001896-84.2013.8.26.0370 do Tribunal de Justiça de São Paulo, a apelante requereu indenização por danos morais pela morte da sua filha menor de idade em um acidente de trânsito causado pelo apelado. O polo passivo da ação é composto pela pessoa que dirigia o carro na ocorrência do acidente bem como pelo proprietário do veículo. É declarado que o motorista estava transportando a menina a título de cortesia. O Tribunal optou por seguir o entendimento do STJ, conforme ementa a seguir:

APELAÇÃO COM REVISÃO – ACIDENTE DE TRÂNSITO. Responsabilidade civil subjetiva. Ausência de prova da culpa do réu, condutor do veículo, pelos fatos noticiados. Aplicação da Súmula 145 do E. STJ: “No transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave.” RECURSO DESPROVIDO. (TJSP, 26ª Câmara de Direito Privado, Acórdão n. 2016.0000083928, APL n. 0001896-84.2013.8.26.0370, Relator Des. Antonio Nascimento, DJe de 19/02/2016.)

Silva (2012) apresenta um caso em que o empregador fornecia o transporte a dois empregados seus, indo buscá-los em sua residência em seu veículo próprio. Em uma dessas vezes, o empregador, na qualidade de motorista, sofreu um acidente que vitimou um dos empregados. Diante dessa situação, a autora afirma ser um caso de aplicação da responsabilidade objetiva pelo dano causado, pois o transporte fornecido pelo empregador não pode ser considerado gratuito. Isso ocorria, porque o empregador tinha interesse no fornecimento do transporte e auferia vantagem indireta com ele, uma vez que era uma forma de fazer com que os empregados não se atrasassem para a prestação dos serviços. Corroborando essa visão, a autora expõe o seguinte entendimento do TJDF:

Não se considera gratuito o transporte se o passageiro o utiliza, embora sem desembolsar qualquer quantia, em virtude de acordo feito por sua empresa empregadora e a responsável pelo transporte, devendo esta última indenizar pelos danos decorrentes do acidente, independentemente da existência de culpa (SILVA, 2012).

No caso da Apelação nº 10261100050838001 MG, o apelante foi condenado a indenizar uma senhora pela perda de sua filha, que faleceu em um acidente de carro ocorrido enquanto era transportada gratuitamente pelo apelante. Foi aplicada a Súmula 145 do STJ ao caso, e a condenação foi possível, porque a apelada provou que houve culpa da parte do motorista. Conforme consta no trecho do inteiro teor, o laudo pericial do acidente juntado pela autora comprovou que o motorista agiu imprudentemente, dirigindo com velocidade excessiva, e que, por essa razão, provocou o acidente automobilístico.

Na pesquisa jurisprudencial realizada para o presente trabalho, não foi encontrada nenhuma decisão de tribunal em que se aplicou a teoria do *bystander*, de modo a se equiparar a pessoa presente no local e no momento do acidente ao próprio consumidor, sendo aplicada a responsabilidade pelo fato do produto ou do serviço, fixada no Código de Defesa do Consumidor.

## CONCLUSÃO

A doutrina de direito privado está mudando seu entendimento sobre a divisão da responsabilidade civil em contratual e em extracontratual, buscando aprofundar os estudos para a construção de uma doutrina da responsabilidade unitária, que não diferencie a responsabilidade pelo



descumprimento de cláusulas contratuais daquela pelo cometimento de ilícitos que atentem contra os direitos individuais.

É preciso reconhecer também que os contratos não servem mais apenas à autonomia da vontade e à liberdade individual. A ordem constitucional garantista conferiu a eles uma função social, baseada na proteção dos direitos e na manutenção da equidade entre as partes contratantes.

Portanto, há que se responsabilizar as empresas de transporte pela prestação de serviço, ainda que gratuito, quando houver dano ao consumidor. A responsabilização pode ser justificada pela aplicação da teoria do *bystander*, utilizada no direito norte-americano, que equipara ao consumidor uma pessoa que, embora não estivesse consumindo, estava presente no local e no momento do acidente, sendo prejudicada por isso. Essa teoria possui forte relação com o artigo 17 do Código de Defesa do Consumidor, demonstrando sua aplicabilidade pelos tribunais brasileiros.

Vale frisar que o transporte não é considerado gratuito, quando a empresa auferir algum tipo de vantagem com o fornecimento do serviço, ainda que essa vantagem não seja pecuniária. Por isso, o fornecimento de transporte por parte do empregador a seus empregados não pode ser considerado gratuito, e o empregador deve ser responsabilizado objetivamente na eventualidade de um dano. Assim, qualquer tipo de vantagem indireta auferida pelo fornecedor do serviço caracteriza a onerosidade estabelecida no § 2º do art. 3º do CDC, instituindo a relação de consumo e tornando o fornecedor responsável nos moldes do CDC.

Seguindo esse diapasão, é fundamental ressaltar que, com vistas à proteção mais efetiva do consumidor-usuário, no caso de uma relação entre prestador de serviço público e a parte consumidora vulnerável, deve-se utilizar o método de interpretação sistemática do direito denominado “diálogo das fontes”, tendo em vista que consiste na aplicação coordenada das fontes do ordenamento jurídico complexo, voltando-se para a concretização dos ditames constitucionais e do microsistema de proteção jurídica ao consumidor.

Por fim, o STJ entende ser possível a responsabilização por dano causado a pessoa que estava usufruindo de um serviço de transporte de forma gratuita, desde que o fornecedor tenha agido com dolo ou com culpa para que o acidente acontecesse. Esse entendimento se encontra fixado na Súmula 145 do citado Tribunal.

Aprovado em: 26/7/2017. Recebido em: 3/7/2017.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Fabrício Bolzan. **Direito do Consumidor Esquemmatizado**. São Paulo: Saraiva, 2013.
- ALMEIDA, João Batista de. **A Proteção Jurídica do Consumidor**. 7. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.
- ANDRADE, Ronaldo Alves de. **Curso de Direito do Consumidor**. Barueri: Manole, 2006.
- ARAÚJO, Auricélia de Jesus. **Responsabilidade Civil em Transporte Gratuito**. Disponível em: <<http://www.viajus.com.br/viajus.php?pagina=artigos&id=4034&idAreaSel=2&seeArt=yes>>. Acesso em: 20 jul. 2016.

AZEVEDO, Fernando Costa. **A Proteção dos Consumidores–Usuários de Serviços Públicos no Direito Brasileiro**: uma abordagem a partir do diálogo das fontes. In: MARQUES, Cláudia Lima (Coord.). *Revista do Direito do Consumidor*. Ano 24. vol. 102. Nov./dez. 2015.

CASTRO, Flávia Viveiros. **Danos à pessoa nas relações de consumo**: uma abordagem civil constitucional. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2006.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Responsabilidade Civil**. 10. ed. São Paulo: Saraiva, 2007.

GUIMARÃES, Luíza Êmile Cardoso. A responsabilidade civil pelo fato e vício do serviço à luz do realismo jurídico. In: BRITO, Maria Zenaide Brasilino Leite & TORRES, Larissa Fontes de Carvalho. **Reflexões Críticas de Direito do Consumidor**: estudos em homenagem ao professor Fernando Vasconcelos (Org.). João Pessoa: Ideia, 2013.

MARQUES, Cláudia Lima. **Contratos no Código de Defesa do Consumidor**: o novo regime das relações contratuais. 3. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 1998.

SILVA, Débora Bós e. **A Responsabilidade Civil no Transporte de Pessoas**. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br:8080/portal/conteudo/responsabilidade-civil-no-transporte-de-pessoas>>. Acesso em: 20 jul. 2016.

STOCO, Rui. **Tratado de Responsabilidade Civil: doutrina e jurisprudência**. 10. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

TARTUCE, Flávio. **Manual de Direito do Consumidor**. 4. ed. Rio de Janeiro: Método, 2014.

TEXEIRA, Volney Santos. **Breves considerações a respeito da responsabilidade civil no Código Civil e no Código de Defesa do Consumidor**. Disponível em: <<http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/breves-considera%C3%A7%C3%B5es-respeito-da-responsabilidade-civil-no-c%C3%B3digo-civil-e-no-c%C3%B3digo-de-defe>>. Acesso em: 21 jul. 2016.

VASCONCELOS, Fernando Antônio de, BRANDÃO, Fernanda Holanda de Vasconcelos. **Direito do Consumidor e Responsabilidade Civil**: perguntas e respostas. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2010.

VILAR, Bruna Mara Costa Pereira. **A Responsabilidade Civil das empresas de transporte aéreo à luz da Doutrina e Jurisprudência**. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/10484/Bruna%20Mara%20C.%20P.%20Vilar.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 21 jul. 2016.

**Aline Bona de Alencar Araripe**

*Mestre em Direito Econômico pela Universidade Federal da Paraíba.  
Especialista em Direito Administrativo pela Universidade Cândido Mendes.  
Graduada em Direito pela Universidade Federal do Piauí.  
Advogada.*

*aalineararipe@gmail.com*