

ENTRE A ECONOMIA COMPARTILHADA E A PROTEÇÃO AO CONSUMIDOR: A RESPONSABILIDADE CIVIL DO BLABLACAR EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

BETWEEN THE SHARED ECONOMY AND CONSUMER PROTECTION: BLABLACAR'S CIVIL
LIABILITY FOR TRAFFIC ACCIDENTS

Artigo submetido em 05 de novembro de 2025

Artigo aprovado em 07 de novembro de 2025

Artigo publicado em 07 de novembro de 2025

Cognitio Juris

Volume 15 - Número 58 - 2025

ISSN 2236-3009

Autor(es):

Paula Mileny Pereira da Silva^[1]

Carlos Francisco do Nascimento^[2]

RESUMO: O presente trabalho tem como objetivo analisar as questões jurídicas relacionadas à responsabilidade civil do aplicativo BlaBlaCar, enquanto aplicativo de caronas compartilhadas, em casos de acidentes de trânsito envolvendo seus usuários. Desse modo, apresenta-se uma análise sobre o papel do intermediador, sua natureza jurídica enquanto

modelo de economia compartilhada e as questões relacionadas à aplicação da responsabilidade civil nesse contexto. Nesse sentido, a metodologia adotada baseia-se na revisão bibliográfica e legislativa pátria, complementada, em menor medida, pela análise de decisões judiciais. Ao final, é possível extrair algumas conclusões sobre o impacto dessa nova tecnologia de intermediação de caronas na sociedade, bem como reflexões acerca de seu papel na responsabilização por acidentes de trânsito envolvendo seus usuários.

Palavras-chave: Aplicativo de caronas; BlaBlaCar; Responsabilidade; Acidentes de trânsito;

ABSTRACT: The present paper has the objective of analysing the legal issues related to the civil liability of the BlaBlaCar, as a carpooling platform, in case of traffic accidents involving its users. Thus, it presents an analysis of the role of the intermediary, its legal nature within the shared economy model, and the issues related to the application of civil liability in this context. For that matter, the methodology adopted is based on a bibliography and legislative review, complemented, to a lesser extent, by the analysis of judicial decisions. In conclusion, it is possible to extract some conclusions about the impact of this new carpooling intermediation technology on society, as well as reflections on its role in the civil liability for traffic accidents involving its users.

Keywords: Carpooling application; BlaBlaCar; Liability; Traffic Accidents;

INTRODUÇÃO

Ao longo dos últimos anos, a sociedade tem passado por diversas transformações de modo acelerado e em suas mais diversas áreas, em razão das facilidades que a tecnologia proporciona, sendo apenas questão de um simples clique em um celular para conseguir acesso a determinado produto ou serviço. Ainda, tem se tornado comum um novo modelo de prestação de serviços, no qual as pessoas disponibilizam seu tempo e espaço em atividades que já realizariam e as compartilham com outras pessoas, como ocorre, por exemplo, com as caronas oferecidas por meio do aplicativo “BlaBlaCar”.

Em pouco tempo, o aplicativo de caronas compartilhadas se popularizou ao redor do mundo, especialmente no Brasil, onde há maior quantidade de usuários registrados do que no próprio país em que foi iniciado o aplicativo, a França. Segundo os dados da “Forbes” (2024)^[3], dentre o total de 100 milhões de usuários do aplicativo BlaBlaCar, o Brasil tinha, em 2023, 17 milhões.

Uma viagem de carro de uma cidade para outra pode parecer algo simples e que não exige tanta preocupação, mas em um país como o Brasil, com um frequente número de imprudências que ocasionam acidentes de trânsito, pode significar a mudança no destino daquela pessoa. De acordo com o portal “CNN Brasil”^[4], há uma média de 92 vítimas de acidentes de trânsito por dia, no Brasil, e para cada vida perdida há pelo menos 10 com sequelas graves ou permanentes.

Desse modo, como ocorre com toda nova tecnologia inserida na sociedade, essa forma inovadora de deslocamento suscitou debates sobre diversas questões jurídicas, éticas e morais, entre elas, a responsabilidade civil em casos de acidentes de trânsito, considerando a natureza jurídica desse modelo de economia e a lacuna regulatória ainda existente.

Na própria plataforma do BlaBlaCar^[5], há um artigo e uma cláusula nos Termos de Uso e Condições que tratam da responsabilidade em caso de acidente durante uma carona compartilhada. O texto estabelece que o condutor é o responsável por seus passageiros, sendo o seguro daquele o encarregado de cobrir todos os ocupantes, mesmo que o motorista não tenha sido o causador do acidente. A plataforma acrescenta, ainda, que é possível entrar em contato com o suporte para obter orientações adicionais.

Dessa forma, este estudo tem como objetivo analisar a responsabilidade civil em casos de acidentes de trânsito no contexto do aplicativo de caronas BlaBlaCar, e realizar um estudo jurisprudencial sobre o tema e suas implicações.

É utilizado o método hipotético-dedutivo, com bibliografias pertinentes à problemática

abordada e análise das principais decisões judiciais nacionais que tratam dessa temática.

1. FUNCIONAMENTO DO BLABLACAR E SUAS NUANCES

Preliminarmente, antes de cumprir a tarefa de esmiuçar a temática, é importante esclarecer o conceito de plataforma digital, que pode ser compreendida como um agente tecnológico no qual vão se dar interações comandadas por outros agentes (produtores, intermediários, usuários), sendo tudo mediado ativamente por meio de normas e lógicas regulatórias (Alban, 2025).

Assim, entende-se que plataformas e aplicativos digitais possuem o intuito de conectar as pessoas que os utilizam de modo prático e facilitar que neles se desenvolva determinado serviço ou seja comercializado um produto, sendo algo popularizado nos dias atuais, em que a tecnologia está ao alcance de todos e possibilita expandir as fronteiras, como é o caso do que ocorre no aplicativo que é tema deste estudo.

Para compreender melhor o contexto que levou à criação do aplicativo de caronas compartilhadas BlaBlaCar, apresenta-se brevemente o episódio que inspirou seu fundador.

Em uma noite de Natal, ao perceber que não conseguiria mais pegar o trem, Frédéric Mazzella pediu carona à irmã. Nesse momento, ele, que já era um empreendedor, entusiasta do mundo dos negócios, percebeu o quanto uma carona poderia fazer diferença, ao observar a quantidade de carros circulando pela cidade com assentos vagos.

Nesse sentido, com o objetivo de auxiliar pessoas que precisam se deslocar diariamente, o empresário investiu tempo e recursos financeiros na criação do aplicativo, atualmente conhecido como BlaBlaCar, que passou a permitir que qualquer pessoa cadastrada possa oferecer ou utilizar vagas de carona. Além disso, o aplicativo também disponibiliza opções de intermediação para viagens de ônibus entre usuários cadastrados. Contudo, o foco deste estudo recai sobre as caronas realizadas em automóveis particulares.

Feitos os apontamentos iniciais, é necessário conceituar o que é o BlaBlaCar, como toda nova tecnologia, apresenta uma série de particularidades ainda não totalmente esclarecidas. Apesar disso, sua popularização tem levado a sociedade a utilizá-lo amplamente, sem questionamentos sobre seu funcionamento ou implicações.

Além disso, o próprio site do intermediador^[6] de caronas destaca, em sua descrição, que a plataforma surgiu como uma inovação ao conectar pessoas interessadas em compartilhar viagens de carro ou adquirir passagens de ônibus, apresentando-se como uma alternativa para economizar e promover a sustentabilidade.

Por oportuno, é interessante observar a explicação sobre a origem do nome do aplicativo, que está relacionada, de forma leve e bem-humorada, a uma característica dos próprios usuários, sendo uma escolha pensada para aproximar e atrair o público. Na página do aplicativo, na seção “História da BlaBlaCar: Fun & Serious”, é explicado que essa denominação vem de uma característica dos perfis na plataforma, visto que ao se cadastrarem os membros revelam se são “Bla”, “BlaBla” ou “BlaBlaBla”, como forma de esclarecer se falam muito ou pouco enquanto viajam.

Cabe esclarecer que o BlaBlaCar funciona de modo que o usuário pode se cadastrar tanto para oferecer uma carona quanto para procurar uma. No primeiro caso, o condutor informa o destino e o valor que deseja cobrar pelo deslocamento em seu veículo; no segundo, o passageiro utiliza os critérios disponíveis no aplicativo para escolher a carona que melhor atenda às suas necessidades (BlaBlaCar, 2025).

Em uma breve análise dos termos de uso e condições do aplicativo em questão, observam-se algumas diretrizes estabelecidas pela plataforma. Por exemplo, a empresa reserva-se o direito de suspender a conta de um membro, limitar seu acesso aos serviços ou encerrar o contrato caso ele tenha recebido, no mínimo, três avaliações e a média dessas avaliações seja igual ou inferior a 3. O mesmo poderá ocorrer se o membro tiver publicado pelo menos

três viagens e apresentar uma taxa de cancelamento superior a 40%^[7].

Uma das condições às quais o motorista cadastrado na plataforma se submete é a de “confirmar se o seu seguro cobre o compartilhamento de viagem e se os seus passageiros são considerados terceiros no veículo, estando, dessa forma, abrangidos pela apólice durante toda a viagem, inclusive em caso de deslocamentos além das fronteiras do território nacional”^[8]. É importante deixar claro que, na prática, isso não ocorre dessa forma, pois muitos motoristas sequer informam aos passageiros se possuem esse tipo de seguro, e muitos, inclusive, não o tem.

Nesse contexto, Rute Teixeira Pedro (2018) aponta que esse popular aplicativo de caronas introduziu um novo conceito de mobilidade urbana na sociedade, o que envolve tanto aspectos positivos quanto negativos.

Em relação às vantagens auferidas com essa nova forma de prestação de transporte de pessoas, Rute Teixeira Pedro (2018) cita que é um modo de otimizar ativos financeiros, com a diminuição nos preços para o consumidor comparado com os preços de companhias tradicionais, além dos benefícios para o meio ambiente e mais oportunidade de socialização entre os indivíduos.

No que se refere ao aspecto negativo desse modelo de mobilidade baseado em plataformas de compartilhamento, a autora destaca que ele se concentra principalmente na âmbito legal, pois pode resultar em deficiências e inadequações na proteção do consumidor que venha a sofrer um acidente de trânsito envolvendo um veículo vinculado a esse novo tipo de mobilidade (Rute Teixeira Pedro, 2018).

Ainda, cabe esclarecer que o BlaBlaCar enquadra-se no nicho denominado de economia colaborativa ou economia compartilhada, de acordo com a pesquisadora Alessandra de Barros Marassi (2019). Em seu estudo, a autora define esse tipo de economia com base em três sistemas:

a) redistribuição: o mesmo item passa de pessoa para pessoa sempre inserido na ideia da reutilização, da reciclagem, do reparo, da adaptação e do compartilhamento; b) estilo de vida compartilhado: distribuição de recursos financeiros, compartilhamento de tempo e renda; c) produtos e serviços: a pessoa paga pelo uso e não pelo produto em si – neste caso temos como o exemplo a plataforma de caronas, BlaBlaCar” (MARASSI, 2019)

Ademais, de acordo com Bressan (2022), essa economia de compartilhamento se baseia em uma relação triangular, composta do usuário que é o destinatário final, o sujeito provedor do serviço e a plataforma, que vai intermediar e organizar a transação, que nesse caso vai ser o deslocamento em veículo.

Um ponto fundamental para o funcionamento da economia de compartilhamento são os mecanismos de reputação. No caso do BlaBlaCar, esse aspecto é ainda mais evidente, uma vez que cada carona compartilhada recebe uma avaliação do usuário em relação ao motorista, e essas pontuações contribuem diretamente para a reputação do condutor. Assim, esse sistema influencia a escolha dos motoristas pelos usuários e impacta, inclusive, na credibilidade da própria plataforma.

Nesse sentido, Mayumi Suwa Bressan (2022) afirma que:

No contexto dos aplicativos intermediadores de transporte, o sistema de reputação ganha ainda mais relevância, pois a classificação positiva é, muitas vezes, condicionante para a permanência na plataforma de compartilhamento”

Com o objetivo de compreender melhor essa nova forma de economia, que vem sendo introduzida no cenário nacional por meio da internet, Amanda Nachard dos Santos (2021) esclarece que:

Em breve síntese das definições acima elencadas, e considerando os princípios orientadores, pode-se dizer que a Economia Compartilhada constitui uma nova racionalidade econômica

orientada pela crença nos bens comuns e pela ideia de conceder uma melhor destinação aos ativos com capacidade excedente, que modifica as formas de consumo na medida em que prioriza a fruição de bens jurídicos ociosos por uma pluralidade de agentes, independentemente de sua aquisição, visando a acessibilidade, a eficiência e a otimização da utilização dos referidos bens, o que é possibilitado a partir da confiança gerada pela intervenção de um agente econômico dotado de grande poder tecnológico – as plataformas digitais.

Desse modo, constata-se que esse modelo de carona compartilhada se popularizou na sociedade e tem se tornado não só um meio de transporte alternativo para a população, mas também uma ressignificação cultural das viagens rotineiras e convivências em grupo, com consequências para o modo de vida da população.

2. A ECONOMIA COMPARTILHADA NO CENÁRIO DA PROTEÇÃO AO CONSUMIDOR E DOS CONTRATOS FIRMADOS

Em primeiro plano, é fundamental definir a natureza jurídica e os vínculos que conectam os participantes de uma relação jurídica de economia compartilhada, a fim de delimitar a responsabilidade civil atribuída ao aplicativo intermediador de caronas.

No contexto atual, a legislação brasileira busca proteger o consumidor virtual por meio dos dispositivos do Código de Defesa do Consumidor, complementados pelo Decreto nº 7.692/2013 (Lei do *e-commerce*) e pela Lei nº 12.965/2014 (Marco Civil da Internet), conforme ressalta Bressan (2022).

É perceptível que há uma dificuldade legal em proteger esse amplo e novo campo que é a economia de compartilhamento em meios virtuais, visto que o consumidor se torna ainda mais vulnerável nesse ambiente.

Insta salientar que ainda existem debates sobre a natureza jurídica da relação entre os

usuários e o aplicativo de carona compartilhada. A questão é determinar se trata-se de uma relação consumerista, protegida pelo Código de Defesa do Consumidor (Lei nº 8.078/1990), de uma relação civil comum, ou se, na verdade, configura uma nova forma de vínculo jurídico, considerando que o motorista não seria caracterizado como fornecedor de serviços, por não exercer a atividade de forma profissional.

É necessário destacar os diferentes tipos de usuários presentes nesta plataforma digital. Há o usuário-fornecedor (ou consumidor-provedor), que compartilha temporariamente produtos ou serviços por meio de permuta ou circulação de bens, ainda que não atue de forma profissional; e o usuário-consumidor (ou consumidor-fruidor), que busca satisfazer suas necessidades sem adquirir esses bens (Rodrigues, 2024).

.De acordo com Bressan (2022), podem ser identificados três tipos distintos de contrato: o primeiro ocorre entre o prestador de serviço e a plataforma, sendo necessário que aquele aceite os termos estabelecidos por esta; o segundo corresponde ao vínculo entre o consumidor do produto ou serviço e as condições impostas pela plataforma; e o terceiro refere-se à contratação direta entre os indivíduos, o prestador do serviço e o usuário. Desse modo, esses contratos se interligam pela praticidade proporcionada pela internet, formando uma rede estruturada de trocas de serviços entre os usuários.

Ainda nessa temática, observa-se que o diferencial é que vai ser criado um sistema de compartilhamento de pessoa para pessoa (*peer-to-peer*) intermediado pela plataforma, conforme esclarece o autor Cássio Monteiro Rodrigues (2024).

O que há de diferente como característica inerente ao elemento subjetivo da economia do compartilhamento é a presença e o envolvimento de três sujeitos distintos, com interesses distintos e definidos, cujas relações serão estabelecidas devido à busca pelo compartilhamento de determinadas utilidades a usuários interessados em adquiri-las, em um mercado de dois lados (*peer-to-peer*), através de uma operação intermediada e facilitada por

um ambiente confiável e transparente, sem o qual estariam as partes relegadas ao modelo tradicional de oferta e aceitação para a formação de um contrato – em modelo que transforma a forma de produção e consumo, e firma uma nova relação entre os agentes envolvidos.

No que concerne ao usuário que utiliza esse tipo de plataforma de compartilhamento, pode-se compreender que ele possui um *status* de duplo consumidor, visto que ele vai ser consumidor perante o consumidor-provedor que disponibilizou aquele serviço compartilhado e também perante a própria plataforma que faz a intermediação (Santos, 2021).

Já em relação à classificação jurídica do consumidor-provedor, Amanda Richard dos Santos (2021), esclarece que apesar de possuir mais conhecimento técnico acerca do objeto da relação do que o consumidor-fruidor, ele também vai estar vulnerável diante da plataforma, em razão dos conhecimentos técnicos que ele contrata e disponibiliza nesse meio virtual, bem como em relação à superioridade econômica da plataforma diante da sua.

A plataforma digital vai ter um papel central nessa relação jurídica firmada, visto que viabiliza a ligação entre os pares, buscando desde o princípio o prestador de serviços para o consumidor, conforme esclarece o Mayumi Suwa Bressan (2022).

Nesse contexto, é importante definir também a natureza jurídica da plataforma intermediadora de caronas, que, de acordo com Laura Luiza Weiland Muller (2025), pode ser equiparada a um fornecedor, uma vez que atua na gestão e viabilização da relação de consumo entre as partes, além de estabelecer os termos de uso e as condições aplicáveis. Ademais, a autora esclarece que o aplicativo se enquadra no art. 3º do Código de Defesa do Consumidor (CDC)^[9] e possui atuação conjunta em caso de danos, tendo em vista que contribui para a vulnerabilidade do consumidor (Muller, 2025).

Outro ponto crítico de reflexão quanto à plataforma digital de intermediação é que acima de tudo ela busca proporcionar essa massificação de um serviço prestado, mas de modo a não

se responsabilizar. Nesse sentido, Alban (2025) observa-se que

As tensões emergem justamente da intersecção desses interesses e da ambiguidade dos papéis. A plataforma, ao mesmo tempo que exerce controle sobre aspectos essenciais da prestação do serviço, busca se eximir de responsabilidades (trabalhistas, fiscais, cíveis) ao classificar o prestador como autônomo e se posicionar como mera facilitadora tecnológica.

Além disso, é importante esclarecer um conceito fundamental no âmbito da economia de compartilhamento, o sistema de reputação estabelecido entre os usuários. Segundo Bressan (2022), esse sistema funciona como um verdadeiro termômetro, permitindo, a partir da coleta das avaliações, que cada usuário tenha uma média de pontuação visível aos demais. Tal mecanismo é decisivo para a permanência do usuário na plataforma.

Com isso, é possível inferir que se faz necessária a construção de uma verdadeira “colcha de retalhos” de conceitos para aprofundar o estudo sobre a economia compartilhada no contexto dos aplicativos de carona, como o BlaBlaCar. É fundamental analisar sua natureza jurídica e os contratos existentes, uma vez que a sociedade utiliza cotidianamente essas plataformas e aceita seus termos sem plena consciência acerca das garantias e da segurança envolvidas.

3. A RESPONSABILIDADE CIVIL NO MODELO DE ECONOMIA COMPARTILHADA DO BLABLACAR EM CASO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Antes de adentrar neste tópico, é importante esclarecer que há mais de uma corrente existente atualmente, em relação ao tema da responsabilidade civil da plataforma BlaBlaCar no caso de acidentes de trânsito, sendo algo ainda recente em meio ao cenário das constantes mudanças legais e jurisprudenciais.

Inicialmente, é necessário introduzir o conceito de responsabilidade civil definido por Carlos Roberto Gonçalves (2021) como a obrigação de reparar o dano decorrente de um ato. Esse

instituto jurídico pode se manifestar de diversas formas, pois abrange vários ramos do Direito e está intimamente ligado aos diferentes domínios da vida social.

A responsabilidade civil no Direito brasileiro divide-se em duas modalidades: subjetiva e objetiva. A primeira está relacionada ao elemento da culpa e encontra fundamento no art. 186 do Código Civil, que define o conceito de ato ilícito e estabelece a obrigação de reparar o dano decorrente de sua violação.

Ainda, observa-se que é o art. 186 do Código Civil que vai conter o conceito do que seria ato ilícito, fundamental para definir-se a responsabilização civil: “Aquele que, por ação ou omissão voluntária, negligência ou imprudência, violar direito e causar dano a outrem, ainda que exclusivamente moral, comete ato ilícito.” (Brasil, 2002)

Desse modo, a partir do cometimento de um ato ilícito é que vai ser necessário aplicar a responsabilidade civil para aquela determinada conduta, de modo a reparar aquele ato, sendo de maneira diferente a depender do tipo de ato cometido. Para a teoria da responsabilidade civil subjetiva, a vítima só vai obter a reparação de dano se comprovar culpa do agente (Gonçalves, 2021).

Já a responsabilidade civil objetiva, em outro viés, independe do elemento culpa do agente causador do dano, e é definida no art. 927 do Código Civil:

Art. 927. Aquele que, por ato ilícito (arts. 186 e 187), causar dano a outrem, fica obrigado a repará-lo. Parágrafo único. Haverá obrigação de reparar o dano, independentemente de culpa, nos casos especificados em lei, ou quando a atividade normalmente desenvolvida pelo autor do dano implicar, por sua natureza, risco para os direitos de outrem.

Do parágrafo único desse artigo decorre a denominada teoria do risco, que é esclarecida por Carlos Roberto Gonçalves (2021) como o exercício de uma atividade que representa risco, e o fato de o agente, ao assumir esse risco, ser obrigado a ressarcir a terceiros os danos que

venham a ser ocasionados a eles. Desse modo, infere-se que “a obrigação de reparar o dano surge do simples exercício da atividade que o agente desenvolve em seu interesse e sob seu controle, em função do perigo que dela decorre para terceiros.” (Gonçalves, 2021)

Dando continuidade às conceituações preliminares, o art. 732 do Código Civil estabelece que “Pelo contrato de transporte, alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas” (Brasil, 2002). Considerando o modo de funcionamento do aplicativo de caronas analisado neste estudo, no qual ocorre um deslocamento mediante pagamento, ainda que sob o disfarce de carona, uma das correntes existentes defende que essa relação pode ser classificada como um contrato de transporte, devendo, portanto, abranger as obrigações dele decorrentes.

Ainda, no âmbito dos contratos de transporte, atribui-se ao transportador a obrigação de conduzir o passageiro são e salvo ao destino. Caso esse resultado não seja alcançado, o transportador será responsável pelos danos ocasionados, independentemente de culpa (Gonçalves, 2021).

Cabe ainda esclarecer a responsabilidade civil no âmbito das relações de consumo, uma vez que a atividade proporcionada pelo intermediador de caronas configura uma relação de consumo. O Código de Defesa do Consumidor, em seu art. 14, estabelece que o fornecedor de serviços responde, independentemente de culpa, pelos danos causados aos consumidores, entre outros dispositivos desse diploma legal que impõem a devida responsabilização àqueles que prestam determinado serviço (Brasil, 1990).

Assim, feitas as conceituações iniciais, ao partir-se para a análise sob a ótica da plataforma de intermediação de carona em questão é possível encontrar uma certa nebulosidade quanto a algumas questões, por exemplo o fato de os próprios usuários avaliarem uns aos outros, criando-se uma autorregulação (Alban, 2025).

Com base na realidade e nas jurisprudências atuais de nossos tribunais, Alban (2025) aponta

que o mais adequado é enquadrar a responsabilidade civil das plataformas intermediadoras de serviços como responsabilidade objetiva, fundamentada na teoria do risco.

Esclarece a Alban(2025) que:

Um exemplo concreto seria o caso de uma plataforma de transporte por aplicativo. Quando um passageiro sofre danos durante uma corrida (seja por um acidente de trânsito, seja por uma conduta inadequada do motorista), a aplicação da Teoria do Risco-Proveito sugeriria a responsabilização da plataforma, independentemente de culpa, uma vez que ela obtém lucro com a intermediação desse serviço. Da mesma forma, sob a perspectiva do risco criado, a própria atividade de intermediação em larga escala, gerenciada por algoritmos e com controle sobre aspectos relevantes da prestação do serviço – preços, padrões, avaliações, criaria um risco adicional para os consumidores, justificando a responsabilização objetiva da plataforma.

Dessa forma, ao estabelecer um paralelo entre a teoria do risco e o serviço de carona intermediado pelo BlaBlaCar, observa-se que a plataforma, ao viabilizar esse tipo de deslocamento, assume os riscos decorrentes da atividade, tanto em relação ao usuário cadastrado como motorista, quanto ao usuário que atua apenas como passageiro em determinada viagem.

Nesse ínterim, ao analisar a responsabilidade civil por acidentes no contexto do uso do aplicativo de caronas em questão, é necessário considerar o conjunto de conceitos que envolvem essa temática. O aplicativo, nesse cenário, vai além da simples função de intermediador, assumindo responsabilidade civil objetiva em casos de acidentes.

A jurisprudência pátria acerca da temática ainda é muito escassa. Neste contexto, foi realizada a análise de alguns poucos julgados encontrados no Tribunal de Justiça de São Paulo. Foi utilizado como filtro para investigação o nome do aplicativo.

Na Apelação Cível nº 1082286-72.2024.8.26.0100^[10], do Tribunal de Justiça de São Paulo, dois usuários do BlaBlaCar ajuizaram uma ação de indenização por danos morais contra a empresa, identificada judicialmente como Comuto Serviços de Tecnologia Ltda. (BlaBlaCar), em razão de alegadas falhas na prestação do serviço, incluindo o uso de veículo em condições precárias de higiene e conservação. (Mudei um pouco a redação, pois estava muito confusa).

O Tribunal decidiu, em síntese, que o aplicativo deve ser responsabilizado pelos danos causados aos usuários, condenando-o ao pagamento de R\$ 8.000,00 (oito mil reais) a título de danos morais.

A seguir, apresenta-se a **ementa** referente a esse julgado:

Apelação. Ação de indenização por danos morais. Transporte rodoviário interestadual. Contratação realizada por meio da plataforma digital BlaBlaCar. Alegação de falhas na prestação do serviço. Veículo em condições precárias de higiene e conservação. Atraso injustificado. Autores em situação de vulnerabilidade de saúde. Responsabilidade objetiva e solidária da plataforma. Aplicação dos arts. 7º, parágrafo único, 25, §1º, e 34 do CDC. Preliminar de ilegitimidade passiva rejeitada. Dano moral configurado. Valor da indenização fixado em R\$ 8.000,00 para cada autor. Quantum compatível com os princípios da razoabilidade e proporcionalidade. Sentença mantida. Recurso improvido.^[11]

Esse julgado evidencia a necessidade de atribuir responsabilidade civil ao aplicativo de caronas compartilhadas, uma vez que ele atua como intermediador do serviço de transporte oferecido aos usuários. Nos casos de danos, como problemas relacionados o aplicativo deve ser responsabilizado, aplicando-se a teoria do risco da atividade à conservação do veículo ou acidentes, e os preceitos do Código de Defesa do Consumidor.

Outro julgado pertinente é o procedimento do Juizado Especial Cível nº 1001791-03.2025.8.26.0360^[12], no qual o autor alegou ser usuário do BlaBlaCar há mais de

um ano, com mais de 100 avaliações positivas, e afirmou que sempre utilizava valores justos de cobrança. Apesar disso, a plataforma teria suspenso sua conta de forma inesperada, sem aviso prévio ou justificativa. Em contestação, a empresa alegou que o usuário teria infringido seus Termos e Condições de Uso, propondo um enriquecimento com a carona oferecida pela plataforma.

Na sentença, o juízo aplicou os dispositivos do Código de Defesa do Consumidor em defesa do usuário, com base no art. 6º, III, considerando a ausência de prova material da infração, o abuso de direito e a falha no dever de informação por parte do BlaBlaCar. Ainda, esclareceu-se que: “Portanto, a exclusão do perfil foi indevida, configurando falha na prestação do serviço (art. 14 e art. 20 do CDC) e abuso de direito, o que impõe a procedência do pedido de obrigação de fazer.”. Restou-se configurado a obrigação da intermediadora de reativar a conta do usuário e o pagamento de danos morais ao usuário.

A partir desse julgado, é possível compreender o papel central da plataforma na relação entre os usuários, uma vez que ela detém o conhecimento técnico, estabelece as regras a serem seguidas e possui o poder de bloquear o acesso de um usuário. Trata-se de um exemplo claro da vulnerabilidade do consumidor frente à superioridade da fornecedora do serviço, que, nesse caso, é a própria plataforma intermediadora.

Ainda cabe analisar o processo nº 1002593-31.2023.8.26.0114^[13], também do Tribunal de Justiça de São Paulo. Trata-se, em síntese, de um usuário do BlaBlaCar que, ao oferecer caronas em seu veículo, sofreu um acidente de trânsito durante a prestação do serviço e ajuizou ação contra sua seguradora. A empresa, por sua vez, alegou que o seguro contratado não abrangia o transporte de passageiros.

Na sentença, o juízo decidiu indeferir o pleito do autor, com o argumento de que o usuário deveria ter observado as condições da plataforma e contratado o seguro adequado para seu veículo, conforme detalhado a seguir:

“Assim, o próprio usuário (condutor) da plataforma tem o compromisso de verificar se o seguro contratado garante o risco do transporte compartilhado, situação não verificada pelo autor, porque consta expressamente no contrato as hipóteses de exclusão em caso de utilização do veículo fora das hipóteses declaradas.”

Dessa forma, a partir do exposto e da análise dos julgados, é possível tirar algumas conclusões sobre a real dimensão da plataforma digital em questão e sobre a responsabilidade civil que ela possui perante seus usuários em casos de acidentes de trânsito, considerações estas apresentadas no próximo tópico.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante das constantes mudanças que ocorrem na sociedade, consequência das novas tecnologias e os problemas ocasionados por elas, uma reflexão acerca da dimensão jurídica dessas ferramentas é essencial.

O BlaBlaCar surge nesse contexto como uma tecnologia amplamente utilizada, com a proposta de intermediar caronas entre os usuários. Estes confiam, muitas vezes de forma plena, em serem transportados por motoristas sem qualificação profissional e em veículos que não passaram por fiscalização dos órgãos competentes.

Um ponto a ser observado é a regularização desse aplicativo, que ainda gera debates em nível nacional, sendo aceito em alguns estados e proibido em outros. No Brasil, por exemplo, caso os usuários dessa plataforma sejam abordados pela Polícia Rodoviária Federal, muitas vezes precisam informar falsamente que são parentes ou apenas amigos do motorista, a fim de evitar a apreensão do veículo.

Nesse sentido, o presente estudo possibilitou uma compreensão mais aprofundada acerca do que representa o BlaBlaCar, concluindo-se tratar de um aplicativo inserido no modelo de economia compartilhada. Esse modelo consiste em uma forma diferente de vivenciar as

relações comerciais, na qual as pessoas, em vez de adquirirem bens e serviços de profissionais, passam a compartilhá-los entre si por meio de um aplicativo intermediador.

Nesse modelo de compartilhamento de transporte, apesar da vulnerabilidade do consumidor, também é possível identificar certos benefícios, como a economia proporcionada pelo baixo custo do serviço e a rapidez na obtenção de um veículo para o deslocamento, evitando, por exemplo, a espera por um ônibus.

A análise das questões jurídicas relacionadas ao tema constituiu um desafio, diante da novidade que ele representa tanto para o mundo jurídico quanto para a sociedade em geral. Foram realizadas diversas conexões e reflexões que possibilitaram a formulação de conclusões a respeito da matéria.

Dessa forma, este estudo contribui para a construção de um panorama que poderá ser encontrado tanto pelo consumidor quanto pelo jurista, considerando, ainda, a escassez de jurisprudência sobre o tema.

Infere-se, ainda, que há dificuldade na tutela jurídica dessa nova relação de consumo proporcionada pela plataforma. Mostra-se essencial delinear de forma clara o papel de cada um de seus integrantes e assegurar, por meio da legislação e da jurisprudência, a devida responsabilização em caso de danos ao usuário, bem como garantir um mínimo de segurança aos seus utilizadores.

Um dos pontos primordiais na problemática da popularização do BlaBlaCar é que, na prática, observa-se negligência quanto à utilização do seguro por parte dos motoristas cadastrados na plataforma, uma vez que a contratação do seguro não é obrigatória para se cadastrar como motorista.

Nessa questão, a escassa jurisprudência analisada neste trabalho também evidencia que os motoristas não demonstram preocupação, optando frequentemente por um seguro mais

simples, que não cobre a utilização do veículo para transporte de passageiros.

Desse modo, pode-se concluir que, independentemente da tentativa da plataforma intermediadora de caronas de se eximir de qualquer responsabilidade pelos danos ocasionados aos usuários, ela constitui peça-chave na relação jurídica estabelecida e deve ser responsabilizada civilmente em caso de acidentes automobilísticos.

A plataforma atua como fornecedora do serviço de intermediação de caronas e deve ser responsabilizada civilmente, inclusive por indenizações por danos morais e materiais pleiteadas, em caso de sinistros ocorridos no trânsito envolvendo os usuários. Nestes casos, aplicam-se a tutela da proteção ao consumidor, prevista no Código de Defesa do Consumidor, e o instituto da responsabilidade civil objetiva.

REFERÊNCIAS

ALBAN, Gabriela Fernanda Lucas. **Responsabilidade das plataformas digitais de intermediação em caso de danos causados por prestadores de serviços autônomos**. Monografia (Bacharel em direito) – Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2025.

BLABLACAR. **A nossa história. Blog BlaBlaCar Portugal**. Disponível em: <https://blog.blablacar.pt/about-us/a-nossa-historia>. Acesso em: 03 nov. 2025.

BLABLACAR. **BlaBlaCar**. [S. l.], 2025. Disponível em: <https://www.blablacar.com.br/>. Acesso em: 11.out. 2025.

BLABLACAR. **Termos e condições**. 2025. Disponível em: <https://blog.blablacar.com.br/about-us/terms-and-conditions>. Acesso em: 11.out. 2025.

BRASIL. **LEI Nº 10.406, DE 10 DE JANEIRO DE 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/2002/L10406compilada.htm. Acesso em: 19

out. 2025.

BRASIL. **Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990.** Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8078compilado.htm. Acesso em: 15 out. 2025.

SÃO PAULO. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Acórdão: Apelação Cível nº 1082286-72.2024.8.26.0100.** Relator: Fernão Borba Franco. Órgão julgador: 24ª Câmara de Direito Privado. São Paulo, 8 maio 2025. Registro: 2025.0000456807. Disponível em: <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=19202398&cdForo=0>. Acesso em: 21 out. 2025.

BRESSAN, Mayumi Suwa. **A RESPONSABILIDADE CIVIL DAS PLATAFORMAS DE INTERMEDIÇÃO DE SERVIÇO DE TRANSPORTE POR DANOS AO PASSAGEIRO.**

Monografia (Bacharel em direito) – Faculdade de Direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2022.

FORBES Brasil. **Brasil ultrapassa França e lidera mercado global da BlaBlaCar.** Forbes Brasil, 16 jan. 2024. Disponível em:

<https://forbes.com.br/forbes-money/2024/01/brasil-ultrapassa-franca-e-lidera-mercado-global-da-blablacar/>. Acesso em: 03 nov. 2025.

FORBES Brasil. **Conheça a história da BlaBlaCar, plataforma de caronas de US\$ 1 bilhão. Forbes Brasil, 08 ago. 2019.** Disponível em:

<https://forbes.com.br/negocios/2019/08/conheca-a-historia-da-blablacar-plataforma-de-caronas-de-us-1-bilhao/>. Acesso em: 03 nov. 2025.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil brasileiro vol.4-Responsabilidade Civil.** São Paulo: SaraivaJur, 2021.

LABOISSIÈRE, P. **Trânsito causa até 10 vezes mais sequelas que mortes, alerta CFM.**

Disponível em:

<<https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/brasil/transito-causa-ate-10-vezes-mais-sequelas-qu-e-mortes-alerta-cfm/>>. Acesso em: 16 out. 2025.

MARASSI, Alessandra de Barros. **A construção da confiança nas práticas de consumo de serviços de transporte por aplicativos.** Revista Passagens, Ceará, v. 10, n. 2, p. 57-73, 2019.

MULLER, Laura Luiza Weiland. **A RESPONSABILIDADE CIVIL NAS PLATAFORMAS DIGITAIS DE CARONAS COMPARTILHADAS - BLABLACAR.** Monografia (Bacharel em direito) – Escola de Direito da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS). Porto Alegre, 2025.

PEDRO, Rute Teixeira. One size fits it all? civil liability arriving from traffic accidents in the context of the new mobility based on the use of digital platforms. *In:* FERNANDES, Francisco L.; GUIMARÃES, Maria R.; REDINHA, Maria R.; (org.) **The sharing economy: Legal Problems of a Permutations and Combinations Society.** Cambridge Scholars Publishing, 2018. p.329 – 351. *Ebook.*

RODRIGUES, Cássio Monteiro. **QUALIFICAÇÃO DOS CONTRATOS NA ECONOMIA COMPARTILHADA: EM DIREÇÃO À TUTELA DO USUÁRIO-CONSUMIDOR A PARTIR DA SUA CONCRETA VULNERABILIDADE.** Tese (Doutor em direito) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2024.

SANTOS, Amanda Richard dos. **ECONOMIA COMPARTILHADA E DIREITO DO CONSUMIDOR: A REDEFINIÇÃO DAS RELAÇÕES JURÍDICAS DE CONSUMO.** Monografia (Bacharel em direito) – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2021.

SÃO PAULO. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Sentença no processo nº 1001791-03.2025.8.26.0360.** Lucas Brabes Mazeto versus Tokio Marine Seguradora S.A.,

Juíza: Dra. Maria Raquel Campos Pinto. São Paulo, 2025. Disponível em:

<https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-sp/2634462303/inteiro-teor-2634462318>.

Acesso em: 04 de nov. de 2025.

SÃO PAULO. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Sentença no processo nº**

1001791-03.2025.8.26.0360. Rafael Gangrossi Ribeiro versus Comuto Serviços de

Tecnologia LTDA., Juíza: Dra. Fernanda Regina Balbi. São Paulo, 2025. Disponível em:

https://www.jusbrasil.com.br/processos/834372781/processo-n-100XXXX-0320258260360-do-tjsp/?query_id=8630ebc8-283f-4687-a048-f519458430a0. Acesso em: 04 de nov. de 2025.

SÃO PAULO. TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Sentença no processo nº**

1002593-31.2023.8.26.0114. Lucas Brabes Mazeto versus Tokio Marine Seguradora S.A.,

Juíza: Dra. Maria Raquel Campos Pinto. São Paulo, 2025. Disponível em:

<https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-sp/2634462303/inteiro-teor-2634462318>.

Acesso em: 04 de nov. de 2025.

SUNDFELD, Carlos Ari; ROSILHO, André. **A carona em veículos e sua intermediação por aplicativos**. Revista da Faculdade de Direito UFPR, Curitiba, PR, Brasil, v. 65, n. 1, p. 59-79,

jan./abr. 2020. ISSN 2236-7284. Disponível em: . Acesso em: 30 abr. 2020. DOI:

<http://dx.doi.org/10.5380/rfdufpr.v65i1.67275>.

^[1] Discente do Curso de Direito, CERES/UFRRN, paulamilenypereiraa@hotmail.com.

^[2] Professor Associado do Curso de Direito, CERES/UFRRN, carlos.nascimento@ufrn.br.

^[3]
<https://forbes.com.br/forbes-money/2024/01/brasil-ultrapassa-franca-e-lidera-mercado-global-da-blablacar/>

[4]

<https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/brasil/transito-causa-ate-10-vezes-mais-sequelas-que-mortes-alerta-cfm/>

[5] <https://blog.blablacar.com.br/about-us/terms-and-conditions>

[6] <https://newsroom.blablacar.com.br/about-us>

[7] <https://blog.blablacar.com.br/about-us/terms-and-conditions>

[8] <https://blog.blablacar.com.br/about-us/terms-and-conditions>

[9] Art. 3º Fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

§ 1º Produto é qualquer bem, móvel ou imóvel, material ou imaterial.

§ 2º 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.

[10] <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=19202398&cdForo=0>

[11] <https://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/getArquivo.do?cdAcordao=19202398&cdForo=0>

[12]

https://www.jusbrasil.com.br/processos/834372781/processo-n-100XXX-0320258260360-do-tjsp/?query_id=8630ebc8-283f-4687-a048-f519458430a0

[13] <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/tj-sp/2634462303/inteiro-teor-2634462318>