

O transporte de pessoas no projeto de alteração do Código Civil

11/03/2026

O Projeto de Lei nº 4/2025 [1], que propõe revisar e atualizar o Código Civil brasileiro, está sendo apreciado pelo Senado e vem sendo objeto de intenso debate no ambiente jurídico. Das inúmeras propostas de alterações, aquelas relativas ao contrato de transporte de pessoas, contudo, ainda não mereceram a devida atenção.

Apesar disso, não são poucas as propostas de modificações do projeto em relação ao capítulo XIV do Código vigente. Algumas não são substanciais. A sugestão de alteração do artigo 734 do Código Civil, por exemplo, com o acréscimo do “caso fortuito” como excludente de responsabilidade, vem reforçar a opinião da doutrina majoritária de inexistência da distinção entre caso fortuito e força maior [2] e padronizar a codificação, visto que, na maioria dos dispositivos, essas duas expressões aparecem juntas.

Outras mudanças são estritamente ortográficas ou estilísticas. No artigo 735 do Código, propõe-se substituir o verbo “elidir” por “afastar”; no artigo 734, indica-se o acréscimo da expressão “de pleno direito” para realçar a nulidade da cláusula excludente da responsabilidade do transportador. Passemos, então, às alterações mais significativas no regime do transporte de pessoas.

Uma importante proposta de alteração se dá no parágrafo único do artigo 734. Na sugestão de redação, a exigência da declaração do valor da bagagem só poderá se dar nos contratos paritários. A proposta é interessante pois insere no Direito positivo uma realidade inegável, da existência de contratos de transporte simétricos e assimétricos, que merecem tratamento diferenciado.

Artigo 736 do Código Civil é o substrato da proposta de alteração mais significativa

O *caput* mantém-se intacto. Nele se lê que “não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia”. Estamos diante do chamado *transporte benévolo*, do qual é afastada a responsabilidade contratual, incidindo a disciplina da responsabilidade aquiliana [3] [4].

Spacca



Na lição do civilista português João de Matos Antunes Varela, a exclusão da responsabilidade objetiva no caso de transporte gratuito se baseia na “injustiça que constituiria a imposição da responsabilidade sem culpa a quem forneceu transporte sem nenhum corresponsável, as mais das vezes por mero espírito de liberalidade” [5].

Se aprovada a proposta nos exatos termos do projeto, teremos dois parágrafos (atualmente o dispositivo conta com parágrafo único). No primeiro, dispõe-se que “nos casos do *caput*, a responsabilidade daquele que transportou outrem somente se dá nos casos de dolo ou culpa”.

Trata-se de uma importante propositura, visto que o dispositivo criado vem suprir uma lacuna legislativa que era preenchida pela Súmula 145 do Superior Tribunal de Justiça, cujo enunciado estabelece que “no transporte desinteressado, de simples cortesia, o transportador só será civilmente responsável por danos causados ao transportado quando incorrer em dolo ou culpa grave”.

O redator da proposta não qualificou a culpa que ensejará a responsabilidade civil do transportador benévolo, ao contrário do enunciado sumular do STJ, que restringia à culpa grave a atração de responsabilidade. A proposta de redação, assim, nos leva a discussão sobre as modalidades de culpa.

Antevista pelos romanos — com a diferenciação entre culpa e *casus* —, a distinção dos graus de culpa, com expressa menção a *culpa lata*, *culpa leve* e *levíssima*, geralmente seguidas do caso fortuito e antecedidas pelo dolo, é obra dos juristas medievais, como Acúrsio e Bártolo [6].

No Direito brasileiro, o Código Civil de 1916 já adotara a culpa unitária [7], de modo que menções aos níveis de culpa geralmente se restringiam ao julgamento de casos concretos. A proposta de atualização do Código vem retirar mais uma situação de averiguação dos graus de culpa em casos concretos do ordenamento jurídico, reforçando uma tendência já existente que, entretanto, é menos benéfica ao transportador gratuito [8].

Por fim, o parágrafo segundo do projeto reproduz o parágrafo único da atual redação, com um pequeno acréscimo. No atual Código se lê: “Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas”. Acresce o redator do projeto: “... como nos casos de programas de incentivo, realizados inclusive em meios virtuais”.

A novidade procura pôr fim a discussão sobre a qualificação dos transportes realizados em aplicativos. Com a sugestão da comissão, o transporte incentivado por plataformas virtuais, nos quais o transportador auferir vantagens, submete-se às normas da responsabilidade contratual.

Spacca



Transporte contemporâneo exige regime especial de responsabilidade

Ao nosso ver, a comissão perdeu uma oportunidade de especificar um regime de responsabilidade do transportador com vantagens indiretas. Se é verdade que o transporte com vantagens indiretas deve atrair uma responsabilidade maior que a do transporte benévolo, também é verdade que esta responsabilidade não pode ser a mesma de quem exerce o transporte como atividade econômica.

Por exemplo, parece insensato exigir que o transportador que aufera vantagens indiretas (um motorista que concede “carona” em aplicativo, por exemplo) seja obrigado a concluir o transporte contratado em outro veículo da mesma categoria, à sua custa, em caso de interrupção da viagem, mesmo que por motivo alheio à sua vontade. Do mesmo modo, também parece exagerado que este mesmo transportador tenha direito de retenção sobre a bagagem de passageiro e outros objetos pessoais deste, para garantir-se do pagamento do valor da passagem que não tiver sido feito no início ou durante o percurso.

Todavia, o Código Civil confere ao transportador essa obrigação e esse direito, nos artigos 741 e 742, respectivamente. Se se entender que o transporte com vantagens indiretas não é gratuito — que é exatamente o que apregoa o §2º do artigo 736 da proposta de alteração —, o motorista terá essa obrigação e esse direito.

Parece-nos que as modalidades de transporte da sociedade contemporânea exigem um regime especial de responsabilidade. Assim como Gunter Haupt [9] acreditava que o transporte benévolo era um contato social especial, diferente de um contato entre terceiros neutros — e, por isso, segundo ele, devia atrair o regime da responsabilidade contratual, na chamada relação contratual fática [10] —, também o “*transporte remunerado privado individual de passageiros*” (artigo 4º da lei nº 12.587/2012) constitui um contato social diferente, a meio termo do transporte promovido por empresa especializada e do transporte por pura cortesia [11].

A própria posituação da noção de transporte paritários e não paritários auxilia ao esclarecimento da situação. É evidente que um contrato entre uma empresa especializada no transporte — que tem nesta atividade a forma para perseguir seu lucro — não tem as mesmas nuances que um contrato celebrado num aplicativo, para compartilhamento de custos e oferecimento de vantagens entre dois particulares. A empresa estabelece as rotas e os horários, e o consumidor deve a ela se ajustar; no segundo caso, embora o transportador estabeleça as duas coisas, há mais margem para negociação.

Se não se pode afirmar com certeza que as caronas estabelecidas em aplicativos sejam contratos estritamente paritários — pelo fato do passageiro estar, muitas vezes, em carro de um “estranho”, enquanto o motorista está no seu próprio veículo e define o itinerário —, não é temerário dizer que se trata de um contrato menos assimétrico do que o contrato celebrado com empresa do ramo.

Com a instituição de um regime especial, ao mesmo tempo não se desestimula o compartilhamento de transporte em redes sociais — que reduz o trânsito e melhora o meio ambiente [12], além de ser uma forma orgânica de solidariedade [13] — e cria-se, de modo justo, uma disciplina diferenciada do transporte benévolo.

[1] Disponível [aqui](#)

[2] MEDEIROS DA FONSECA, Arnaldo. *Caso fortuito e teoria da imprevisão*. 2º ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, pp. 115 e ss.

[3] Ruy Rosado Aguiar Júnior classifica “transporte gratuito” como gênero, dividido em duas espécies: o transporte benévolo e o transporte com retribuição indireta. AGUIAR JÚNIOR, Ruy Rosado. *Contrato de transporte de pessoas e o novo Código Civil*. In: PEREIRA, Antônio Celso Alves; MELLO, Carlos Renato Duvivier de Albuquerque (Org.). *Estudos em homenagem a Carlos Alberto Menezes Direito*. Rio de Janeiro: Renovar, 2003, pp. 617-633. Disponível [aqui](#)

[4] Um excelente apanhado sobre a discussão sobre a (in)existência de contrato no transporte gratuito é feita por José de Aguiar Dias. AGUIAR DIAS, José de. *Da responsabilidade civil*. v. 1. 5º ed. Rio de Janeiro: Forense, 1973, pp. 173-192.

[5] ANTUNES VARELA, João de Matos. *Das obrigações em geral*. v. 1. 7º ed. Coimbra: Almedina, 1991, p. 669.

[6] COUTO E SILVA, Clóvis do. *Princípios fundamentais da responsabilidade civil em direito brasileiro e comparado*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Ed., 2022, pp. 80-83.

[7] GOMES, Orlando. *Responsabilidade civil*. Rio de Janeiro: Forense, 2011, p. 71.

[8] Como bem salientado por Gabriel José Bernardi Costa, a culpa grave ou *culpa lata* é equiparada ao dolo desde o direito romano, como se vê em fragmentos do Digesto, tais quais D. 16, 3, 32 e D. 11, 6, 1, 1, e também pelos civilistas brasileiros do Império, como Coelho da Rocha e Teixeira de Freitas. COSTA, Gabriel José Bernardi. [A culpa grave como fator de incerteza histórica nos contratos](#).

Assim, quando a Comissão retira a qualificadora da culpa na proposta do art. 736, §1º, elimina a tautologia da súmula 145 do STJ e acomoda adequadamente o transporte gratuito na responsabilidade extracontratual, em que se responde por dolo ou culpa (art. 186 do Código Civil).

[9] *Über faktische Vertragsverhältnisse*, 1941, p. 10. apud HIRATA, Alessandro. *Relações contratuais fáticas*, p. 38.

[10] HIRATA, Alessandro. *Relações contratuais fáticas*. Tese apresentada para Concurso de Professor Titular junto ao Departamento de Direito Civil da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo: 2011, pp. 35-36.

[11] Na lição de José de Aguiar Dias, “no contrato de transporte observa-se, como já se viu, uma como que escala decrescente partindo do transporte diretamente remunerado, passando pelo que tem lugar nas espécies em que há, de qualquer forma, na prestação, o caráter de contrapartida, e chegando ao transporte puramente gratuito”. AGUIAR DIAS, José de. *Da*



responsabilidade civil. v. 1. 5º ed. Rio de Janeiro: Forense, 1973, p. 178.

[12] SIMÃO, José Fernando. *Quem tem medo de dar carona? Mobilidade urbana e o transporte gratuito*. Publicado no Jornal Carta Forense em 01/09/2014. Disponível [aqui](#)

[13] Segundo o pensamento sociológico de Émile Durkheim, expresso na sua obra *Da divisão do trabalho social*.

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2026-mar-11/o-transporte-de-pessoas-no-projeto-de-alteracao-do-codigo-civil/>