

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

MATEOS KRUCHELSKI TSCHÁ

A (I) LEGALIDADE DO APLICATIVO UBER

CURITIBA

2016

MATEOS KRUCHELSKI TSCHA

A (I) LEGALIDADE DO APLICATIVO UBER

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel no Curso de Graduação em Direito, Setor de Ciência Jurídicas, da Universidade Federal do Paraná.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Wachowicz

CURITIBA

2016

TERMO DE APROVAÇÃO

MATEOS KRUCHELSKI TSCHÁ

A (I) LEGALIDADE DO APLICATIVO UBER

Monografia aprovada como requisito parcial para obtenção de Graduação no Curso de Direito, da Faculdade de Direito, Setor de Ciências jurídicas da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

MARCOS WACHOWICZ
Orientador

ALEXANDRE RICARDO PERSSERL

RODRIGO OTÁVIO CRUZ E SILVA

Para toda minha família e
amigos, que sempre prestaram o
suporte necessário.

Na verdade, é superficial e falso ver no direito simplesmente um conjunto de normas.

René David

RESUMO

Desde que começou a atuar, em 2009, a Uber acumula polêmicas pelo mundo inteiro. Não apenas pelo seu ramo de atuação, ao se apresentar como uma empresa de tecnologia que conecta motoristas e passageiros, mas também pelo modo como entra nos mercados antes de qualquer regulamentação. E no Brasil não tem sido diferente, onde partes da sociedade, em especial os taxistas, clamam pela ilegalidade do serviço da empresa, enquanto outros esperam que ela possa atuar de maneira livre. Argumentos como o livre mercado e a livre iniciativa são respondidos aclamando-se a concorrência desleal e mercado exclusivo. Assim, esse trabalho busca entender os argumentos contra e a favor à atuação da Uber no Brasil, passando por situações que ocorreram em outros países, posicionamentos jurídicos e o modo como essas novas ferramentas surgem em um ambiente constantemente conectado em rede. Desse modo, e tendo como parâmetro principal a Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012, também conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, busca-se encontrar como o ordenamento jurídico brasileiro caracteriza o serviço prestado pela Uber e por seus motoristas parceiros a fim de dar luz ao debate que tem sido feito por vários setores da sociedade.

Palavras-chave: Uber. Mobilidade Urbana. Lei 12.587/2012. Transporte privado individual.

ABSTRACT

Since it began operating in 2009, Uber has been accumulated controversy all over the world. Not just for it's field, by presenting itself as a technology company that connects drivers and passengers, but also by how it enters the markets before any regulation. And in Brazil it has not been different, where parts of society, especially taxi drivers, cry out for the illegality of the company's service, while others expect it to act freely. Arguments such as free market and free enterprise are answered by acclaiming unfair competition and exclusive market. Thus, this work seeks to understand the arguments against and in favor of Uber's performance in Brazil, through situations that have occurred in other countries, legal positions and how these new tools emerge in a constantly networked environment. Accordingly, Law 12.587, from January 3th, 2012, also known as the Urban Mobility Law, seeks to find out how the Brazilian legal system characterizes the service provided by Uber and its partner drivers in order to give light to the debate that has been made by various sectors of society.

Key-words: Uber. Urban Mobility. Law 12.587/2012. Private individual transport.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – TELA DE REQUISIÇÃO DE CORRIDA	23
--	----

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS	35
--	----

LISTA DE SIGLAS

CADE - Conselho Administrativo de Defesa Econômica

ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados

IPVA – Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores

TI - Tecnologia da Informação

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
1.1 CONTEXTO E PROBLEMA	10
1.2 OBJETIVOS	11
1.2.1 Objetivo Geral	11
1.2.2 Objetivos Específicos	11
1.3 JUSTIFICATIVA	12
2. A UBER	12
2.1 CARACTERIZAÇÃO DO SERVIÇO	12
2.2 ECONOMIA COMPARTILHADA	14
2.3 ATUAÇÃO NO MUNDO	17
2.4 ATUAÇÃO NO BRASIL	18
3. OS TÁXIS	20
3.1 CARACTERIZAÇÃO	20
3.2 REGULAÇÃO NOS SERVIÇOS DE TÁXI	20
4. REFERENCIAL TEÓRICO	21
4.1 A SOCIEDADE DA INFORMAÇÃO	21
4.2 A SOCIEDADE EM REDE	22
4.3 ORDENAMENTOS JURÍDICOS E TECNOLOGIA	25
4.4 A IMPORTÂNCIA E A INFLUÊNCIA DA REGULAÇÃO DE MERCADO	26
4.5 PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS POR PARTICULARES	28
4.6 OS PRINCÍPIOS DA LIVRE INICIATIVA E DA LIVRE CONCORRÊNCIA, E A CONCORRÊNCIA DESLEAL	31
5. A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – LEI FEDERAL 12.587/2012	32
5.1 TRANSPORTES PÚBLICO INDIVIDUAL X PRIVADO INDIVIDUAL	36
5.2 DECRETO Nº 56.981 DA CIDADE DE SÃO PAULO	38
6. POSICIONAMENTOS JURÍDICOS	39
6.1 CONTRÁRIOS A ATUAÇÃO DA UBER	39
6.2 A FAVOR DA ATUAÇÃO DA UBER	41
7. JURISPRUDÊNCIAS	43
7.1 INTERNACIONAL	43

7.1.1	Alemanha.....	43
7.1.2	França.....	44
7.1.3	Itália	45
7.2	BRASILEIRA.....	45
8.	CONCLUSÕES	48
	REFERÊNCIAS	51

1. INTRODUÇÃO

1.1 CONTEXTO E PROBLEMA

Na última década, a expansão no número de smartphones colocou inúmeras facilidades na palma das mãos de pessoas do mundo inteiro. Segundo dados da FGV-SP¹, já são mais de 168 milhões desses aparelhos em operação no Brasil. Essa facilidade do acesso à internet possibilitou a criação de novos serviços que não existiam há poucos anos, e situações que eram habituais estão, aos poucos, tornando-se coisa do passado.

A Uber, tema dessa monografia, foi o primeiro serviço de e-hailing do mundo, que é o processo de solicitar um transporte pessoal através de um dispositivo conectado à internet (THOMOPOULOS *et. al.*, 2015). Já em nosso país, os primeiros aplicativos de e-hailing para smartphone serviam justamente para chamar aqueles que são apontados como os grandes concorrentes da pioneira no ramo: os táxis. Antes do brasileiro poder “chamar um Uber”, programas como EasyTaxi e 99Taxi já faziam um considerável sucesso.

Quando começou a atuar em 2009 na região da Califórnia, Estados Unidos, a então UberCab, como era conhecida, tinha como objetivo reunir apenas veículos de luxo, como Mercedes e Cadilacs pretos, e uma corrida custava aproximadamente cinco vezes mais que uma equivalente realizada por um táxi, com a diferença de ser realizada com enorme conforto e a facilidade de não precisar tirar nenhuma nota ou cartão do bolso. Após diversas rodadas de investimentos, começou a expansão da empresa, e também aumentaram as suas polêmicas.

Ao chegar em Nova York, bateu de frente com cooperativas de táxis e limusines. E o mesmo aconteceu em todas as cidades em que chegou: Seattle, Paris, Toronto e muitas outras. Ao chegar ao Brasil, em meados de 2014, o cenário encontrado no mundo inteiro se repetiu, e a briga entre taxista e a empresa ainda parece longe do fim.

¹ De acordo com informações da 27ª Pesquisa Anual de Administração e Uso de Tecnologia da Informação nas Empresas, realizada pela Fundação Getúlio Vargas de São Paulo (FGV-SP), disponível em: <http://eaesp.fgvsp.br/ensinoeconhecimento/centros/cia/pesquisa>. Acesso em 08 de outubro de 2016.

Assim, esse trabalho procura esclarecer os principais pontos debatidos não só por taxistas, mas por toda a sociedade, tendo como panorama principal os parâmetros previstos na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei federal 12.587/2012). Serão apresentados os principais princípios constitucionais relevantes para o entendimento da situação jurídica da empresa no Brasil, as principais leis que regulam o setor, além dos principais argumentos de juristas e de outros atores e agentes econômicos envolvidos com a atividade.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 OBJETIVO GERAL

É objetivo geral desta monografia analisar a situação jurídica da atuação da empresa Uber no Brasil, tendo por base os princípios constitucionais, em especial do livre mercado, da livre iniciativa e os direitos do consumidor. Além disso, serão estudadas a fundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, elencada pela Lei Federal 12.587 de 2012, para entender como está a situação legal do transporte individual, hoje, em nosso país.

1.2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Como objetivos específicos estão o estudo em torno dos preceitos constitucionais e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e também serão tratados os seguintes pontos:

- Discutir se a atuação da Uber, sob o ponto de vista constitucional, é legal;
- Analisar as leis federais que versam sobre transporte urbano para verificar se há diferenças que justifiquem as variadas interpretações observadas entre os municípios brasileiros;
- Compreender as consequências de uma eventual permissão/proibição definitiva;
- Expor os pareceres de juristas sobre assunto.

1.3 JUSTIFICATIVA

O direito é fruto da cognição humana, e por isso está em constante evolução, assim como a sociedade. Existe para ordenar a vida das pessoas, fazendo com que o desenvolvimento aconteça respeitando os valores eleitos por elas. Por isso, é papel dos atores do direito acompanhar as constantes mudanças que acontecem não só no país, mas em todo o mundo, para entender como elas afetam a vida das pessoas e como o direito deve orientá-las.

A chegada da Uber ao Brasil em 2014 foi apenas uma das grandes mudanças proporcionadas pela explosão da internet e do uso de smartphones. Entretanto, sua atuação extrapola os limites da internet e influencia inúmeros comportamentos. O trânsito, os taxistas e o próprio direito são apenas alguns dos inúmeros agentes que sentem esse impacto.

Nos outros mercados onde entrou, a atuação da companhia foi sempre a mesma: começou a funcionar e, aos poucos, entrou no diálogo com o poder público e demais instituições já consolidadas. O mesmo aconteceu em nosso país que, mesmo com uma política de mobilidade relativamente recente, se viu com um amparo legal nebuloso para cuidar da questão.

Além de tudo isso, o transporte, em todas as suas modalidades, afeta a nossa vida em todos os lugares. Seja no deslocamento, no trânsito ou até na qualidade de vida, é essencial que o direito seja capaz de entender e oferecer entendimentos em situações que a sociedade precisa.

2. A UBER

2.1 CARACTERIZAÇÃO DO SERVIÇO

Como citado anteriormente, a Uber surgiu em 2009 como um serviço de e-hailing, a fim de conectar executivos à motoristas particulares de luxo. Essa é uma das características essenciais do serviço, que assim se propõe até hoje: a Uber não se apresenta como uma empresa de transporte, mas sim como uma companhia de tecnologia, que liga pessoas à motoristas particulares. Os termos

de uso do serviço nos Estados Unidos, no item 2, descrevem que “Reconheço que a Uber não é um serviço de transporte ou logística, ou funciona como uma companhia de transporte (UBER, 2016, tradução nossa)²”. De forma parecida, nos termos de uso da versão brasileira, consta que:

Você reconhece que a Uber não presta serviços de transporte ou logística, nem funciona como transportadora, e que todos esses serviços de transporte ou logística são prestados por prestadores terceiros independentes que não são empregados (as) e nem representantes da Uber, nem de qualquer de suas afiliadas³.

Inicialmente eram aceitos apenas veículos de marcas pré-determinadas, consideradas de luxo, e exclusivamente na cor preta. Com o crescimento da empresa, e por conta do aumento do interesse do público, os carros pretos foram colocados sob uma categoria, chamada UberBLACK, e foram criadas novas. A mais conhecida, no Brasil e no mundo, é a UberX, que por aqui consiste de carros de qualquer cor (exceto a cor dos táxis, em algumas cidades), com quatro portas, cinco lugares, ar-condicionado e cujo modelo seja a partir de 2008. Já na UberBLACK, a lista é mais seleta: sedãs pretos ou escuros (alguns poucos carros são aceitos também na cor prata), com câmbio automático, ar-condicionado, bancos de couro, fabricação a partir de 2010 (alguns modelos são aceitos apenas a partir do ano de fabricação 2015) e que estejam em uma lista pré-estabelecida pela empresa. As duas categorias funcionam no Brasil, embora algumas cidades tenham à sua disposição apenas a UberX.

Além da UberBLACK e da UberX, há ainda outras duas categorias em atuação no Brasil. A UberCOOPTER que, como o próprio nome diz, consiste em helicópteros, em parceria com a Airbus, com capacidade para até cinco pessoas, e está disponível apenas em São Paulo. E a UberPOOL é uma versão compartilhada, onde a pessoa divide corrida com outros passageiros e, conseqüentemente, a tarifa é até 40% menor. Essa última está disponível em São Paulo e no Rio de Janeiro. Em algumas cidades, há ainda alguns opcionais dentro das categorias BLACK e X, como o UberENGLISH, que consiste em

² Na versão original: “You acknowledge that Uber does not provide transportation or logistics services or function as a transportation carrier”. Uber Terms and Conditions. Legal. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/terms/us/>. Acesso em 30 de agosto de 2016.

³ Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Termos e condições. Disponível em: <https://www.uber.com/legal/terms/br/>. Acesso em 30 de agosto de 2016.

motoristas certificados na língua inglesa, UberPET, que aceita animais nos veículos e UberBAG, uma versão para carros com porta-malas grande, entre outras.

Nos países em que atua, a Uber cria novas categorias de acordo com as necessidades dos mercados locais. Na Turquia, por exemplo, há o UberBOAT, para viagens que atravessam o mar. Em alguns países da Europa, há categorias que realizam entregas de comida, como verdadeiros deliverys. Em outros há também serviços semelhantes a mototáxis. Desse modo, a empresa busca adequar-se às realidades locais para manter o seu crescimento de acordo com as peculiaridades dos mercados onde atua.

O pagamento, até pouco tempo atrás, era feito exclusivamente por meio de cartão de crédito cadastrado no aplicativo. Com a cobrança automática, o usuário não precisava nem tirar o celular do bolso. Há pouco tempo, os motoristas de algumas cidades passaram a aceitar pagamento em dinheiro, como forma de atender a demanda de alguns usuários em localidades onde os cartões não eram tão abundantes.

Hoje, pouco mais de seis anos após o lançamento do seu aplicativo para telefones celulares, a Uber atua em mais de 420 cidades, em cerca de 70 países, e conecta cerca de 70 milhões de passageiros e motoristas. Seu valor de mercado está estimado em 70 bilhões de dólares⁴.

2.2 ECONOMIA COMPARTILHADA

Como citado anteriormente, a empresa se apresenta como uma empresa de tecnologia, que conecta motoristas particulares e passageiros. Todo o marketing e comunicação da empresa acontece em torno dessa ideia: o motorista, chamado pela companhia de “parceiro”, faz o seu próprio horário de trabalho, recebendo de acordo com a jornada que o mesmo decidir fazer. Entretanto, como a quantidade de motoristas particulares não seria capaz de suprir a demanda dos passageiros, a Uber busca passar a ideia de que qualquer

⁴ BBC Brasil. **Com pagamento em dinheiro, motorista do Uber vê crescer risco de assaltos em São Paulo.** Disponível em <http://www.bbc.com/portuguese/brasil-37369373>. Acesso em 21 de setembro de 2016.

pessoa poderia exercer tal função para, assim, haver parceiros suficientes para dar conta da demanda.

Essa ideia, de que qualquer um pode ser um motorista e, assim, alugar um serviço que anteriormente estaria parado, vai de encontro com os princípios da economia compartilhada. Em 2008, durante a crise econômica, Thomas Friedman, colunista do *The New York Times*, fez um artigo⁵ argumentando que o sistema econômico atual estava esgotado, e que um novo modelo estava surgindo, baseado nas preocupações ambientais, no uso das tecnologias, nas redes sociais e em uma nova redefinição dos sentidos de se viver em comunidade.

Esse novo modelo econômico é o que Rachel Botsman chama de economia compartilhada, ou economia colaborativa. Em uma palestra para o Ted em 2012⁶, ela explicou que a tecnologia cria um novo mercado, que não existia antes. Aplicativos para smartphones e computadores estão incentivando o aproveitamento de ativos, como apartamentos e carros, que antes estavam parados. As pessoas, cada vez mais, tornam-se empreendedores de seus próprios bens, e as transações fogem do modelo tradicional e começam a ter por base a confiança entre as pessoas. A confiança, a influência e o que Botsman chama de “capital de reputação”, seriam a base da economia colaborativa.

Entre os serviços expoentes na economia colaborativa estão o AirBNB e a Uber. O primeiro consiste em “um mercado comunitário confiável para pessoas anunciarem, descobrirem e reservarem acomodações únicas ao redor do mundo”⁷, isto é, pessoas alugam seus próprios imóveis para viajantes do mundo todo. Segundo a página do serviço, mais de 60 milhões de hospedagens já foram realizadas por meio da empresa, em mais de 2 milhões de acomodações. São números impressionantes se pensarmos que a empresa, em si, não possui uma nenhuma acomodação: os anunciantes são os próprios moradores. Mesmo assim, sem um imóvel sequer oferecido para locação, o AirBNB tem valor de

⁵ **The End of Green?** Disponível em <http://www.thomasfriedman.com/chapter18/the-end-of-green>. Acesso em 27 de setembro de 2016.

⁶ **The currency of the new economy is trust.** Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=kTqgiF4HmgQ>. Acesso em 27 de setembro de 2016.

⁷ AirBNB. **Quem somos.** Disponível em: <https://www.airbnb.com.br/about/about-us>. Acesso em 27 de setembro de 2016.

mercado estimado em U\$S\$ 25 bilhões, valor equiparado a empresas como a Petrobrás e a Vale do Rio Doce⁸.

O caso da Uber é muito parecido. Os motoristas parceiros são proprietários, ou muitas vezes locadores, dos veículos utilizados, e a empresa em si não possui sequer um veículo em operação no transporte de pessoas pelas ruas. Enquanto quebra o monopólio de taxistas no mundo inteiro através de um sistema parecido com o da economia compartilhada, a Uber já está avaliada em mais de US\$ 62 bilhões⁹.

Segundo artigo¹⁰ da Wharton School, faculdade de administração ligada à Universidade da Pensilvânia, a ideia de compartilhar bens de maneira econômica em sua comunidade não é algo novo, mas o que muda é o modo como as novas tecnologias modificam esse processo. “Na economia colaborativa, não é a ideia de compartilhar que é nova... O que é novo é a introdução de tecnologia nesse conceito” (H.O. Maycotte, fundador e CEO da Umbel. Tradução nossa). E essa mudança ganha ênfase na opinião dos demais usuários. Se há alguns anos o boca-a-boca era capaz de alavancar ao sucesso, ou ao fracasso, uma empresa, hoje os reviews online são a base e a garantia de qualidade de serviços como o AirBNB e a própria Uber.

Um estudo¹¹ da empresa de consultoria PricewaterhouseCoopers (PwC) mostra que cerca de 86% das pessoas acreditam que serviços de economia compartilhada são capazes de facilitar a vida das pessoas. Segundo a mesma pesquisa, são nos serviços automotivos de economia compartilhada que os entrevistados mais percebem os benefícios desse tipo de serviço.

⁸ **Airbnb recebe novo aporte e se iguala a Petrobras e Vale em valor de mercado.** Disponível em: <http://conteudo.startse.com.br/mercado/juniorboneli/airbnb-recebe-novo-aporte-e-se-igual-a-petrobras-e-vale-em-valor-de-mercado/>. Acesso em 27 de setembro de 2016.

⁹ G1. **Uber recebe investimento de US\$ 3,5 bilhões da Arábia Saudita.** Disponível em: <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/06/uber-recebe-investimento-de-us-35-bilhoes-da-arabia-saudita.html>. Acesso em 27 de setembro de 2016.

¹⁰ **The Sharing Economy: A New Way of Doing Business.** Disponível em: <http://knowledge.wharton.upenn.edu/article/the-sharing-economy-a-new-way-of-doing-business/>. Acesso em 27 de setembro de 2016.

¹¹ PwC. **The Sharing Economy.** Disponível em: <https://www.pwc.com/us/en/technology/publications/assets/pwc-consumer-intelligence-series-the-sharing-economy.pdf>. Acesso em 27 de setembro de 2016.

2.3 ATUAÇÃO NO MUNDO

Após cerca de 7 anos de atuação, a empresa já alcança números expressivos. Segundo informações do site da Uber, em fevereiro de 2016 eram feitas cerca de 5 milhões de corridas através do serviço por dia, número que cresce de maneira acelerada. Se por um lado a bilionésima corrida aconteceu na véspera do Natal de 2015, após 6 anos de funcionamento, os 2 bilhões de corridas foram completadas no dia 16 de junho de 2016, dobrando o número de corridas realizadas em apenas 6 meses.

Os Estados Unidos, berço da companhia, foram o primeiro país a criar regulamentações para esse tipo de serviço. Segundo matéria publicada no portal G1¹², o estado americano pioneiro foi a Califórnia, que criou uma espécie de registro para companhias de compartilhamento de veículos. Assim, motoristas que prestam o serviço para a empresa não precisam tirar uma nova licença para operar. Eles também não sofrem restrições sobre a quantidade de pessoas que podem transportar, como parte de um conjunto de novas regras aprovadas em 2013 de maneira pioneira no mundo.

Com relação aos trabalhadores parceiros da Uber, os americanos adotaram outra iniciativa diferenciada. Embora a companhia ainda não os reconheça como seus empregados, em parceria com a startup Betterment, já oferece opções de planos de aposentadoria para os motoristas de Seattle, Boston, Chicago e Nova Jersey, onde os interessados contribuem com entre 0,15% e 0,35% dos seus recebimentos. Segundo ambas as empresas, os planos são de expandir a iniciativa para outras cidades em breve.

Outra iniciativa da empresa feita em inúmeras cidades do mundo a fim de amenizar as polêmicas com os taxistas foi a criação de uma categoria UberTAXI, através da qual os usuários do aplicativo podem chamar uma corrida com os já tradicionais táxis das grandes cidades. Entretanto, tal categoria ainda não chegou em nosso país.

A Cidade do México foi a primeira cidade da América Latina a regulamentar o funcionamento do aplicativo. Entre as regras, um valor mínimo

¹² **Uber já foi regulamentado por leis em 82 regiões pelo mundo, incluindo SP.** Disponível em: <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/05/uber-ja-foi-regulamentado-por-leis-em-82-regioes-pelo-mundo-incluindo-sp.html>. Acesso em 11 de outubro de 2016.

para os carros aceitos, uma taxa anual por motorista e um imposto de 1,5% sobre cada corrida. Hoje, a Cidade do México é a cidade com o maior número de corridas pelo aplicativo no mundo, seguida por São Paulo.

Hoje os países latino americanos são vistos de maneira estratégica pela companhia. A região é onde o serviço mais cresceu em 2016¹³ e o Brasil já se tornou o terceiro maior mercado no uso do aplicativo, atrás apenas dos Estados Unidos e da Índia. Além disso, a empresa deixou de atuar na China, o país mais populoso do mundo, por conta da concorrência com a Didi, que obrigou a empresa a operar por anos no prejuízo na região.

Já Bogotá, capital da Colômbia, é hoje um lugar que recebe uma atenção especial da Uber. É o local onde estão disponíveis o maior número de categorias da Uber, que vão desde um serviço para levar e buscar animais de estimação de pet shops, até selecionar uma van para até nove ocupantes. Uma outra categoria que existe apenas por lá é o Uber Angel, que consiste em motoristas espalhados pela cidade, mas que não possuem veículo a disposição. Ao selecionar a opção no aplicativo, o motorista vai até onde foi chamado para dirigir para o dono do carro, deixando-o onde quiser, como um chofer. A opção tem feito sucesso no país entre aqueles que querem evitar dirigir embriagados, especialmente durante a noite.

Desse modo, a Uber tem procurado adaptar suas categorias de acordo com as realidades locais. Na maioria dos países, entretanto, o maior entrave se dá em questões legais. Por ser um tema recente, boa parte das discussões ainda carecem de decisões finais. Mais adiante, serão apresentadas algumas decisões internacionais para servir de parâmetros àquelas verificadas em nosso país.

2.4 ATUAÇÃO NO BRASIL

Se os serviços de economia compartilhada já fazem grande sucesso no mundo todo, no Brasil não seria diferente. Entretanto, assim como em outros países, a chegada da Uber por aqui foi cercada de polêmicas. A primeira cidade a receber o serviço foi o Rio de Janeiro, em maio de 2014, seguida de São Paulo

¹³ **América Latina é o mercado onde o Uber mais cresceu em 2016.**
<http://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/america-latina-e-o-mercado-onde-o-uber-mais-cresceu-em-2016>. Acesso em 31 de outubro de 2016.

no mês seguinte, poucos dias antes do Brasil receber a Copa do Mundo 2014¹⁴. Hoje, já são mais de 25 as cidades brasileiras em que o aplicativo atua.

Tão logo o serviço teve início, começaram também as reclamações dos taxistas. Alegavam que os motoristas seriam uma espécie de “táxi pirata”, por rodarem sem o devido alvará, ou sem as devidas licenças, como a “ConduTax”, espécie de permissão concedida pelo poder público na cidade de São Paulo. Entretanto, as opiniões divergem. Os taxistas clamam pela ilegalidade do serviço, por infringir a Lei Federal nº 12.468/11, que regulamenta a profissão de taxista, enquanto juristas apresentam opiniões diversas sobre a questão.

São Paulo, onde os táxis possuem cor branca, foi a primeira, e até o momento única, cidade brasileira a regulamentar o funcionamento da empresa. No início do ano a prefeitura criou uma nova categoria de alvarás táxis, para oferecer um serviço de luxo. Os interessados deveriam conduzir veículos pretos, com ar-condicionado, e pagamento por aplicativo. A ideia era atrair a Uber a fazer parte dessa nova regulamentação. Entretanto, a iniciativa não prosperou como esperado, e a regulamentação definitiva veio apenas em julho desse ano, através de decreto.

Desde então, na capital paulista, cada carro que opera através da Uber precisa pagar uma taxa de 10 centavos por quilômetro rodado para a prefeitura, valor que é repassado diretamente ao usuário¹⁵. Além da Uber, outras empresas também se cadastraram na prefeitura para oferecer o mesmo tipo de serviço, sendo obrigatório que o usuário tenha conhecimento do trajeto feito, o horário, nome do motorista e a placa do veículo, além de disponibilizar avaliação da corrida. A aprovação por decreto se deu após a impossibilidade de os vereadores disciplinarem a questão, por conta da enorme pressão dos mais de 37 mil taxistas que operam em São Paulo.

¹⁴ A Uber no Brasil. Disponível em <https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>. Acesso em 11 de outubro de 2016.

¹⁵ G1. **Haddad autoriza Uber em São Paulo por decreto**. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/haddad-assina-decreto-e-libera-uber-em-sao-paulo.html>. Acesso em 18 de outubro de 2016.

3. OS TÁXIS

3.1 CARACTERIZAÇÃO

O termo táxi tem origem na palavra taxímetro, instrumento criado na Alemanha para medir simultaneamente tempo e distância a fim de fornecer um valor a ser cobrado pelo trajeto percorrido. É um serviço de transporte que leva passageiros por rotas não definidas. Estão envolvidos no processo o governo, os provedores do serviço e os consumidores.

Os taxistas oferecem o serviço aos passageiros dentro da regulamentação estabelecida. Essa regulamentação pública faz as previsões sobre a existência de pontos, onde os motoristas podem esperar por passageiros, bem como a possibilidade de trafegarem por trechos exclusivos em determinadas ruas, e ainda a existências de impostos reduzidos, ou até zerados, exclusivos para a categoria.

No Brasil, a profissão de taxista é regulamentada pela Lei 12.468/2011, que prevê, em seu artigo 2º, que o serviço oferecido por eles se constitui de “transporte público individual remunerado de passageiros”. Além disso, traz algumas predisposições necessárias para o exercício dessa função, como:

- Curso de relações humanas, direção defensiva, mecânica e elétrica básica;
- Certificação específica;
- Inscrição no INSS, entre outras.

Além disso, são previstos deveres subjetivos como a presteza e a polidez, e a necessidade de manter o veículo em boas condições.

3.2 REGULAÇÃO NOS SERVIÇOS DE TÁXI

Nas primeiras décadas do século passado, o serviço já estava popularizado em algumas das maiores cidades do mundo, o que forçou muitos governos a institucionalizarem um serviço de licenças, essenciais para os interessados em ingressar na profissão.

Segundo Viscusi (*et. al.*, 1995), com a grande crise econômica do final da década de 1929, houve um grande interesse pelo mercado de táxis, por conta

do alto índice de desemprego que tomou as cidades. Como a profissão era de fácil acesso, muitos buscaram ingressar nesse mercado, o que provocou grande desequilíbrio no mercado. Para controlar a situação, o governo começou a cobrar pelas licenças, limitadas, regulando o mercado de maneira firme, a chamada regulamentação à entrada no mercado. Esse controle, segundo Passos Dias (2007), se dá por três motivos principais: para reduzir o congestionamento e a poluição, manter equilíbrio entre oferta e demanda e para facilitar controle de frota.

4. REFERENCIAL TEÓRICO

4.1 A SOCIEDADE DA INFORMAÇÃO

Estamos vivendo em um mundo em constante transformação. Nossa sociedade tem passado por mudanças cada vez maiores e mais rápidas do que outras vistas em toda a humanidade. Assim define Luís Manuel Borges Gouveia:

A Sociedade da informação está baseada nas tecnologias de informação e comunicação que envolvem a aquisição, o armazenamento, o processamento e a distribuição da informação por meios electrónicos, como a rádio, a televisão, telefone e computadores, entre outros. Estas tecnologias não transformam a sociedade por si só, mas são utilizadas pelas pessoas em seus contextos sociais, economicos e políticos, criando uma nova comunidade local e global: a Sociedade da Informação (2004, apud PEZZELA, 2012).

Esse processo pelo qual estamos passando nos traz um novo paradigma tecnológico. As pessoas estão cada vez mais conectadas, por mais tempo e de cada vez mais maneiras. Se há alguns anos o computador de casa era o meio de nos conectarmos a internet, hoje uma parte considerável das pessoas já tem pacotes de dados disponíveis em seus celulares, carregam tablets e notebooks diariamente e até utensílios domésticos estão conectados.

Em A Sociedade em Rede (1999), Castells mostra que essa revolução está evidenciada nas novas tecnologias de informação e comunicação. Embora não seja a sociedade quem determina a tecnologia, ela pode, principalmente por intermédio do Estado, sufocar o seu desenvolvimento ou até alavancá-lo. Como exemplo, o autor mostra que a China passou de uma potência inovadora, que

trouxe tecnologias que usamos até os dias de hoje, como a fundição, bússola, pólvora e papel, entre vários outros, para anos de conservadorismo tecnológico, aprofundados pela inaptidão dos governos em dominar a revolução da tecnologia da informação. No outro ponto, cita o Japão como grande representante de um modelo de desenvolvimento tecnológico com forte empenho estatal.

O que deve ser guardado para o entendimento da relação entre a tecnologia e a sociedade é que o papel do Estado, seja interrompendo, seja promovendo, seja liderando a inovação tecnológica, é um fator decisivo no processo geral, à medida que expressa e organiza as forças sociais dominantes em um espaço e uma época determinados (Op cit. P.31).

4.2 A SOCIEDADE EM REDE

Essa revolução citada anteriormente é descentralizada. A tecnologia chega para vários indivíduos ao mesmo tempo e é amplificada por eles próprios, que passam a atuar em uma grande rede. Assim, as inovações criam um enlace entre os indivíduos, que não só amplificam a tecnologia, como também são por ela amplificados.

Há alguns anos, as pessoas compravam o jornal e consumiam as notícias do dia através dele. Era como se fosse um hábito feito apenas uma vez por dia. Hoje, uma notícia com 24 horas já está ultrapassada. As pessoas acessam blogs e sites, escolhem as notícias que querem ler, comentam com outros usuários e ainda compartilham com os amigos com facilidade. As redes sociais conectam as pessoas e aumentam o que elas são, tornando cada ato acessível para seus amigos e para o mundo como um todo.

Castells explica ainda que essa mudança significativa na sociedade não é fruto apenas do surgimento da internet. Essa rede em que vivemos é uma sinergia dela com o surgimento dos microprocessadores, dos avanços das telecomunicações, dos semicondutores e dos softwares que, em conjunto, possibilitaram que mudanças significativas ocorressem na sociedade.

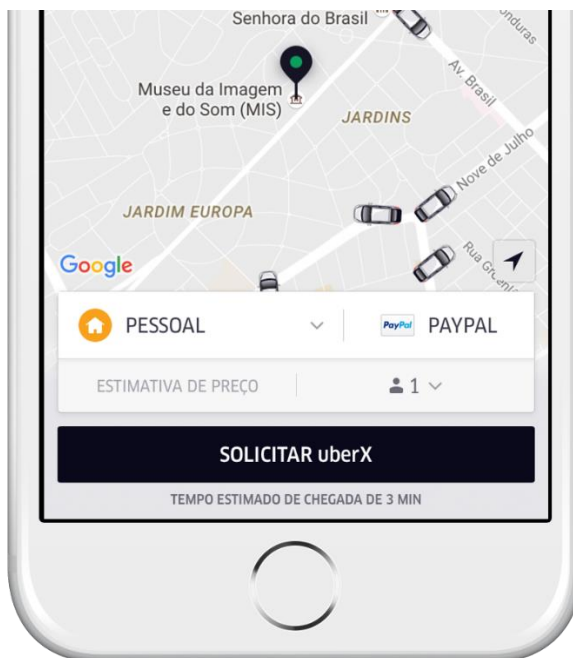
Entretanto, embora reconheça que o Estado por ora é dificultador, reconhece o papel do governo, em especial o norte-americano. Nesses avanços. “Foi o Estado, e não o empreendedor de inovações em garagens, que iniciou a

revolução da tecnologia da informação tanto nos Estados Unidos como em todo o mundo” (p. 107). Após isso, são os particulares que aplicam e multiplicam ainda mais esse desenvolvimento, criando produtos e serviços com aplicações práticas e que influenciam a vida das pessoas.

Embora por um lado as pessoas estejam cada vez mais conectadas e pareça que estão lado a lado, as fronteiras continuam a existir. A concorrência é apontada por Castell como determinante em uma estratégia política traçada pelos governantes.

E não são só as pessoas que passam a viver em rede: as próprias empresas começaram a funcionar de tal maneira que o serviço de uma faz parte da outra, fato esse que tomou ainda mais forma nos últimos anos. Um aplicativo, como a própria Uber, engloba não apenas o seu serviço, mas vários outros sistemas (FIGURA 1). Na figura, a tela onde o usuário faz o pedido de sua corrida mostra a integração com o serviço de mapas do Google e com o sistema de pagamentos do Paypal.

FIGURA 1 – TELA DE REQUISIÇÃO DE CORRIDA



FONTE: NEWSROOM UBER¹⁶

¹⁶ Disponível em: <https://newsroom.uber.com/brazil/pague-seu-uber-com-paypal/>. Acesso em 10 de novembro de 2016.

Essa rede modifica também o próprio mercado de trabalho. Conforme aponta Castells, há uma evolução nas formas de emprego, com eliminação gradual dos empregos na área rural, uma maior diversificação daqueles na área de serviços e a formulação de um “proletário de escritórios”, responsáveis pelas funções administrativas e de vendas. As novas tecnologias estão moldando os processos de trabalho e vemos isso em todos os lugares. Apenas como exemplo, não são raras as pessoas com graduações em universidades reconhecidas que fazem uma renda extra, ou até a principal, efetuando o transporte de pessoas pelo Uber ou aplicativos semelhantes. É o caso de Marlon¹⁷, que largou um emprego na área de TI para se dedicar exclusivamente ao Uber e ao seu canal no Youtube onde conta sua rotina para outros motoristas. Nesse caso, o trabalhador pode fazer seu horário, suas folgas e, conseqüentemente, seus ganhos serão proporcionais. Nessa mesma linha, escreve Castells:

Em resumo, parece que, como tendência geral, não há relação estrutural sistemática entre a difusão das tecnologias da informação e a evolução dos níveis de emprego na economia como um todo. (...) Por fim, a flexibilidade dos processos e dos mercados de trabalho, induzida pela empresa em rede e propiciada pelas tecnologias da informação, afeta profundamente as relações de produção herdadas do industrialismo, introduzindo um novo modelo de trabalho flexível e um novo tipo de trabalhador: o trabalhador de jornada flexível (1999, p. 329).

Essa modificação do mercado de trabalho proporcionada pela sociedade em rede tem reflexos em inúmeras áreas. Castells¹⁸ cita como exemplo a economia:

A economia em rede (conhecida até esta altura como a «nova economia») é uma nova e eficiente forma de organização da produção, distribuição e gestão, que está na base do aumento substancial da taxa de crescimento da produtividade nos EUA, e em outras economias que adoptaram estas novas formas de organização.

Outro ponto apresentado pelo autor é que o conhecimento em rede é crítico. Ao trazer novas possibilidades e multiplicar o conhecimento, as redes não

¹⁷ **Canal UBER do Marlon.** Disponível em <https://www.youtube.com/channel/UCTHuWvQ21wbpYtZz92EUVjA>. Acesso em 26 de outubro de 2016.

¹⁸ **A Sociedade em Rede: do Conhecimento à Política.** Disponível em: <http://cidadeimaginaria.org/cc/ManuelCastells.pdf>. Acesso em 01 de novembro de 2016.

só aumentam a produtividade, como muda padrões, encontra novos caminhos e amplia as possibilidades de desenvolvimento, não só na economia, mas no conhecimento como um todo. Os efeitos da sociedade em rede são o que se conhece popularmente como a globalização.

4.3 ORDENAMENTOS JURÍDICOS E TECNOLOGIA

O direito brasileiro tem sua origem no sistema romano-germânico, baseado em regras genéricas, organizadas em leis e códigos, e posteriormente aplicadas pelos tribunais. Por conta de suas características, o direito com origem em tal sistema costuma aparentar ter poucas mudanças, dada a dificuldade em se mudar um texto positivado. Mesmo assim, as mudanças no direito ocorrem, acompanhando as evoluções da sociedade, de maneira “lenta e gradual, sendo que na maioria das vezes ocorre após um clamor social ou a formação de uma nova conjuntura política” (KRAMMES e CARDOSO, 2011)¹⁹.

Em um primeiro momento, pode parecer que direito e tecnologia têm pouco em comum. Entretanto, dois ramos do conhecimento humano têm ganhado grande relevância nos últimos anos ao unir essas duas áreas: o Direito da Tecnologia e a Tecnologia do Direito. “A primeira matéria visa regularizar o uso das novas tecnologias e suas consequências. A segunda, aplicar os novos recursos tecnológicos na resolução de conflitos ocorridos na sociedade” (KRAMMES e CARDOSO, 2011)²⁰, sendo o primeiro o que mais pode ajudar nos conflitos envolvendo a Uber no Brasil.

Na maioria das vezes, a adoção de conceitos tecnológicos no ordenamento ocorre de maneira gradual, juntamente com novos entendimentos sobre costumes e novas condições de vida. Entretanto, com a aceleração do uso de novas tecnologias por todas as partes, sua adoção no direito, em ambos os sentidos, também foi acelerada.

Mais recentemente, talvez pressionado pelo assustador crescimento tecnológico, o mundo jurídico passou a “aceitar” o uso desses recursos, como o uso de vídeo-conferência para ouvir partes e testemunhas e a

¹⁹ **Sistemas Jurídicos e Tecnologia: evolução e influências.** Disponível em <http://www.egov.ufsc.br:8080/portal/sites/default/files/anexos/29603-29619-1-PB.pdf>. Acesso em 31 de outubro de 2016.

²⁰ Op. cit.

apresentação de processos em meio eletrônico. De forma ainda tímida, parece que o desenvolvimento tecnológico começa a acelerar o desenvolvimento do sistema jurídico vigente (Krames e Cardoso, Op. Cit.)

Com a globalização propiciada pela sociedade em rede, muitos dos aspectos da nossa vida cotidiana mudam. Como globalização e internet estão intimamente relacionados, o direito precisa acompanhar a evolução de ambas. Como as redes são formadas por pessoas, e as pessoas são agentes do direito, o direito e a sociedade em rede estão intimamente relacionados em um mundo em constante evolução.

4.4 A IMPORTÂNCIA E A INFLUÊNCIA DA REGULAÇÃO DE MERCADO

Segundo a professora Maria Silvia Zanella Di Pietro (2003), regulação econômica é o “conjunto de regras de conduta e de controle da atividade privada do Estado, com a finalidade de estabelecer o funcionamento equilibrado do mercado” (p.209). De maneira semelhante, Stone (1982) define regulação como um conjunto de limitações que o Estado impõe, sob ameaça de sanções. Assim, de maneira concisa, considera-se regulação a atividade do Estado com a finalidade de influenciar o mercado. Há várias abordagens que explicam a motivação por trás dessa regulação, que vão desde a proteção do consumidor, até a necessidade de evitar eventuais colapsos, como as grandes crises econômicas.

A intervenção do Estado na economia das sociedades capitalistas, até o início dos anos 70, era justificada como necessária para corrigir as falhas de mercado. Essas falhas seriam desvios da economia do equilíbrio competitivo, capazes de impedir que os recursos fossem alocados da maneira ideal. Assim, o Estado atuaria em prol do interesse público em busca de uma “concorrência perfeita”, situação em que nenhuma empresa ou consumidor tem tamanho poder que seja capaz de influenciar individualmente o preço ou a quantidade transacionada de um produto.

Outra situação que justificaria a intervenção estatal são as externalidades, que “são atividades que geram custos ou benefícios que recaem sobre pessoas não diretamente envolvidos nessas atividades” (FRANK, Robert

H.; BERNANKE, Ben S. 2012). Por exemplo, a poluição gerada por uma indústria que afeta os moradores de um vilarejo seria uma externalidade negativa, enquanto uma avenida pavimentada por uma grande empresa, e que beneficia a população de determinada região, seria uma externalidade positiva. Desse modo, caberia ao Estado atuar de maneira a minimizar as externalidades negativas e maximizar as positivas.

Uma terceira importante situação de intervenção se dá quando há a existência de informações assimétricas ou imperfeitas entre os agentes envolvidos. Em casos onde um dos envolvidos em uma transação possui uma quantidade maior, ou melhor, de informações do que a outra parte, tal diferença pode provocar ganhos desiguais. Aqui, a regulamentação se daria para evitar decisões incertas, protegendo os próprios participantes, aumentando os ganhos de eficiência (NOLL, 1989).

Essas intervenções tiveram propulsão a parte da grande depressão de 1929, sob o argumento da necessidade de o Estado evitar novos ciclos recessivos. Assim, por volta do final da década de 60 e início da década de 70, ganhou força também a teoria da intervenção por interesse público, cujos principais pontos foram elencados acima. Conforme aponta Peltzman (1989), o que antes era exceção, passou a ser a regra, com a economia encarando regulamentações por todos os lados.

Entendidas as justificativas para a intervenção, tem-se alguns possíveis mecanismos através dos quais o Estado pode exercer esse poder. Os principais deles para o tema dessa monografia são os conceitos de controle/barreira de entrada e o controle de preços. O primeiro existe quando potenciais agentes interessados em entrar em um mercado encontram proteções àqueles que já estão nele. Segundo Viscusi (*et al*, 1995), é um mecanismo usado principalmente quando se trata de serviços de utilidade pública. Já o segundo mecanismo, assim como o primeiro, encontra-se bastante presente nos serviços de táxis tradicionais:

O *controle de preços* é um mecanismo utilizado pelo Poder Público para limitar os ganhos auferidos pela indústria a uma taxa de retorno do investimento a níveis módicos (...). a) máxima; b) entre a mínima e a máxima; ou c) fixa, podendo estas ser diferenciadas por categorias de serviço, como ocorre nos serviços de táxis (DIAS, 2007, p. 33).

Desse modo, o Estado utiliza-se de mecanismos, como os citados, com o objetivo de regular os desequilíbrios do mercado e maximizar o desenvolvimento econômico e o bem-estar social (Aragão, 2002, apud Dias, 2007, p.34).

No mercado de transportes, a regulação se faz muito presente. O metrô, por exemplo, é um monopólio natural que traz algumas relevantes externalidades positivas, conforme Fróes (1999). A diminuição da poluição e dos congestionamentos são sentidos por todos, não só pelos usuários do sistema, bem como a valorização imobiliária de determinadas áreas.

Ainda abordando o transporte coletivo, antes de adentrar à esfera privada, o órgão de gestão e avaliação de regulamentação em operações de transporte público na Europa (MARETOPE, na sigla inglesa), indica que há três tipos de regulamentação encontrados no mercado de transporte público coletivo²¹:

- Mercado fechado: os agentes atuantes possuem exclusividade no direito de operação, com prazo indeterminado, cujo planejamento é centralizado por uma autoridade governamental;
- Competição controlada: o Estado mantém o controle, mas o concede por um prazo específico sobre uma determinada área;
- Desregulamentação: a entrada e saída do mercado é livre, e a única atuação controlada é referentes aos níveis de segurança e qualidade esperados do serviço.

4.5 PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS POR PARTICULARES

Di Pietro²² define serviço público como sendo:

Toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de

²¹ Relatório do Órgão de gestão e avaliação de regulamentação em operações de transporte público na Europa. Disponível em: http://www.transport-research.info/sites/default/files/project/documents/20050928_155922_41348_maretope_final%20_version.pdf. Acesso em 21 de outubro de 2016.

²² Apud NASSER, Abdul. **Os serviços de táxi, sua natureza jurídica e a necessidade de ajustes terminológicos da legislação ao respectivo fenômeno – caso do Rio de Janeiro.** 2014.

satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente de direito público.

Já Marcos Juruena Villela Souto²³ define o mesmo conceito como:

Entende-se por serviço público a atividade definida pela Constituição ou por lei como essencial ao desenvolvimento da sociedade, cuja gestão é assegurada, regulada e controlada pelo Estado, a quem cabe a sua racionalização e melhoria.

Em comum e mais importante, a previsão legal, possibilidade de delegação e satisfação de necessidades da coletividade.

No Brasil, as relações de regulação de entes privados e o poder público começaram por voltar da década de 50. Nesse período, os provedores de serviços passaram por vários processos de fusão, associação e reagrupamentos. Em torno desse cenário e próximo aos tipos de regulamentação apresentados anteriormente, Vasconcellos (2000) argumenta que mercados fechados sob o domínio de empresa pública costumam apresentar problemas financeiros e mau nível de serviços; mercados altamente regulados mas com operação privada tem constante crise de rentabilidade e risco de prejuízo; e mercados com alto grau de desregulamentação costumam causar aumentos de tarifa, congestionamentos e poluição, com risco de elitização do serviço.

O conjunto de pessoas que tem potencial em usar transporte público é extremamente diverso, pois trata-se de um direito social assegurado pela Constituição na forma do seu artigo 6º:

São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015).

Por conta disso, atender as demandas individuais em um único meio torna-se uma tarefa trabalhosa. É preciso que o governo gere um equilíbrio entre garantir um meio acessível ao maior número de pessoas, ao mesmo tempo em

²³ Op. cit.

que cumpra o maior número de exigências específicas para trazer o interesse dos consumidores.

Assim, entende-se que é uma atribuição do governo desempenhar, direta ou indiretamente, e estimular o transporte em sua totalidade. Em nosso país, o Poder Público pode desempenhar suas atribuições de maneira direta, ou ainda indiretamente, delegando tal função a pessoas de Direito Público ou Privado, conforme os conceitos apresentados anteriormente.

Quando a prestação se dá de maneira direta, é o próprio Estado exercendo a atividade. Diz-se que ocorre de maneira centralizada quando é realizada pelo agente público, e descentralizada quando age por conta própria, ainda que em nome do Estado, mas sob outorga de tal. A criação de entidade de Administração Direta com a finalidade de prestação de serviço público deve ser precedida de lei específica, nos termos do art. 37, inciso XIX, da Constituição Federal. Tais entidades deverão desempenhar única e exclusivamente aquelas atividades para as quais foram instituídas, em respeito ao princípio da especificidade.

Existe ainda a possibilidade que mais interessa nessa monografia, que é a execução de um serviço público por empresa privada. Tal ação na conveniência e na descentralização do serviço público. Por não estarem ligados diretamente às inúmeras normas e princípios que regem a Administração Pública, possuem, em sua maioria, maior destreza e agilidade, utilizando ferramentas de execução e gestão mais modernas.

As empresas privadas podem exercer serviços públicos mediante concessão, permissão ou autorização. As duas primeiras são alvo da Lei 9.987/95, que regulamentou o artigo 175 da Constituição, e exige licitação em ambos os casos. Já a autorização é um ato unilateral e discricionário, por meio do qual o particular explora um serviço público, sem necessidade de licitação. Assim, a autorização “não é um instrumento de delegação de serviço público, mas de controle de uma atividade econômica, cujo exercício é livre a todos aqueles que satisfaçam os requisitos legais, independentemente de licitação”²⁴. Dessa maneira, o exercício da profissão de taxista é uma autorização que o

²⁴ Parecer da Comissão de Serviços de Infraestrutura, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 253, de 2009, do Senador Expedito Júnior, que regulamenta a transmissão, a qualquer título, de permissão para a exploração de serviço de táxi.

poder público dá à alguns particulares, a fim de que seja exercício o serviço de transporte individual de caráter público, por necessitar de autorização do Estado.

4.6 OS PRINCÍPIOS DA LIVRE INICIATIVA E DA LIVRE CONCORRÊNCIA, E A CONCORRÊNCIA DESLEAL

Direito e economia estão intimamente relacionados sendo essencial, muitas vezes, o estudo daquele para o entendimento dessa. A Constituição Federal de 1988 é o resultado de uma série de ideologias, ideias e interesses, que compõe a parte principal do nosso ordenamento jurídico e serve como guia para uma série de atividades que desempenhamos, entre elas a economia.

Um dos princípios constitucionais que rege a nossa economia é a liberdade de iniciativa. A respeito de tal prerrogativa, pontuou Eros Roberto Grau:

Inúmeros são os sentidos, de toda sorte, podem ser divisados no princípio, em sua dupla face, ou seja, enquanto liberdade de comércio e indústria e enquanto liberdade de concorrência. A este critério classificatório acoplando-se outro, que leva à distinção entre liberdade pública e liberdade privada, poderemos ter equacionado o seguinte quadro de exposição de tais sentidos: a) liberdade de comércio e indústria (não ingerência do Estado no domínio econômico): a.1) faculdade de criar e explorar uma atividade econômica a título privado - liberdade pública; a.2) não sujeição a qualquer restrição estatal senão em virtude de lei - liberdade pública; b) liberdade de concorrência: b.1) faculdade de conquistar a clientela, desde que não através de concorrência desleal - liberdade privada; b.2) proibição de formas de atuação que deteriam a concorrência - liberdade privada; b.3) neutralidade do Estado diante do fenômeno concorrencial, em igualdade de condições dos concorrentes – liberdade pública (2003, p. 183).

Assim, conforme explica Moro (2007), “depreende-se que a opção foi pelo modelo econômico capitalista de mercado”. Além disso, do trecho de Eros Grau depreende-se um outro princípio, oriundo da livre iniciativa, que é a livre concorrência.

Enquanto a livre iniciativa está muito mais relacionada à liberdade, tomando a ideia de que os indivíduos podem se tornar agentes econômicos por vontade própria, a livre concorrência está muito mais próxima da isonomia do que da liberdade propriamente dita. A ideia da Constituição é criar um ambiente onde os agentes concorram de igual para igual no mercado, segundo Fernando Facury Scaff (2006), sem benefícios ou prejuízos para um ou outro agente. A

livre iniciativa e a livre concorrência andam juntas no sentido de que são previsões constitucionais que buscam gerar um ambiente capitalista de competição igualitária entre agentes econômicas, evitando a formação de cartéis ou monopólios, sem abuso do poder econômico.

Desses dois conceitos anteriores advém um outro, tão importante quanto. O mais importante para instituições que concorrem é atingir o público antes, ou de maneira mais efetiva, que os seus concorrentes. Entretanto, se a prática comercial entre diferentes agentes ultrapassar a ética e a legalidade, tem-se o que se chama de concorrência desleal, assim conceituada por Fábio Ulhôa:

Não é simples diferenciar-se a concorrência leal da desleal. Em ambas, o empresário tem o intuito de prejudicar concorrentes, retirando-lhes, total ou parcialmente, fatias do mercado que haviam conquistado. A intencionalidade de causar dano a outro empresário é elemento presente tanto na concorrência lícita como na ilícita. Nos efeitos produzidos, a alteração nas opções dos consumidores, também identificam a concorrência leal e a desleal. São os meios empregados para a realização dessa finalidade que as distinguem. Há meios idôneos e inidôneos de ganhar consumidores, em detrimento dos concorrentes. Será, assim, pela análise dos recursos utilizados pelo empresário, que se poderá identificar a deslealdade competitiva (2006, p. 191).

Outro ponto é que a concorrência leal se difere da desleal no sentido de que aquela é buscada por todos, desde consumidores, poder público e os próprios empresários. Já a desleal provoca prejuízos econômicos e desestabiliza o equilíbrio do mercado, favorecendo determinado agente sem que o mesmo tenha mérito para tal.

5. A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – LEI FEDERAL 12.587/2012

Em 10 de junho de 2001 a Lei nº 10.257 institui o Estatuto das Cidades, o qual foi responsável por estabelecer as diretrizes gerais e instrumentos dedicados à política urbana. Entretanto, não havia disposição sobre questões de mobilidade urbana, apenas sobre a necessidade de um plano de transporte integrado para município com mais de meio milhão de habitantes. Por conta disso, houve a necessidade de que a mobilidade urbana como um todo fosse tratada mais a fundo.

Então a Política Nacional de Mobilidade Urbana foi instituída pela Lei 12.587/2012, de 03 de janeiro de 2012, após 17 anos de tramitação no Congresso. A sua elaboração foi fundamentada nos artigos 21, inciso XX, e 182 da nossa Constituição Federal, os quais dispõem que é responsabilidade da União determinar as diretrizes para os transportes urbanos, e que a política de desenvolvimento urbano, a ser executada pelo poder público municipal, deve ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar dos habitantes.

Essa lei tem caráter de essencialidade, pois lida com o direito de ir e vir. De maneira geral, os princípios previstos foram preservados com relação àqueles previstos na Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável, formulados pelo Ministério das Cidades em 2004 (IPEA, 2012):

Acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável; equidade no acesso ao transporte público coletivo; transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política; segurança nos deslocamentos; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes meios e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; integração da política de mobilidade com a de controle e uso do solo; a complementaridade e diversidade entre meios e serviços (intermodalidade); a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens; o incentivo ao desenvolvimento tecnológico e ao uso de energias renováveis e não poluentes; a priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território, entre outras (P. 6).

Também conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, ela “determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana” (RIBEIRO, 2013)²⁵. Sua elaboração vem atender a demanda constitucional para que a União introduza diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive dos transportes.

Um dos pontos mais importantes para essa monografia está no parágrafo 2º do seu artigo 3º. A Lei 12.587/2012 classifica os tipos de serviços de transporte urbano possíveis, assim sendo:

²⁵ Cartilha sobre a Lei 12.587/2012. Disponível em: https://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf. Acesso em 27 de outubro de 2016.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

Dentro das tipificações previstas no inciso I, interessa aqui aquela prevista na alínea “a”, pois a Uber e os táxis no Brasil trabalham apenas com o transporte de passageiros²⁶. Quanto à caracterização, os veículos operados pela plataforma são de uso individual, nos preceitos da alínea “b” do inciso II. Desse modo, a lei define que os serviços de transporte urbano de passageiros podem ter caráter coletivo ou individual, e natureza pública ou privada.

Nesse sentido, o artigo 4 dessa mesma lei estabelece que:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

(...)

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

(...)

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

De tal modo, a Lei da Mobilidade Urbana prevê a existência de três tipos de serviços de transporte de passageiros, conforme descritos na TABELA 1:

TABELA 1 – SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

²⁶ Presente em alguns países, o UberEATS é uma categoria da Uber responsável exclusivamente pelo delivery de comida. Um motorista vai até o restaurante selecionado pelo usuário, busca a refeição escolhida, e leva até o comprador. Há planos da categoria começar a funcionar no Brasil mas, por enquanto, não está em atuação.

Serviço de transporte de passageiros	Público	Privado
Individual	Táxis	
Coletivo	Ônibus, metrô	Fretamento

FONTE: Elaboração própria, com informações da Lei 12.587 de 2012.

- Serviço de transporte de passageiros público coletivo: são os serviços de transporte de massa, que devem ter sua contratação por meio de licitação, as quais precisam seguir algumas diretrizes elencadas na Lei, como a fixação de metas de qualidade e desempenho, por exemplo;

- Serviço de transporte de passageiros privado coletivo: “mais conhecido como “fretamento”, passa a depender de autorização pública, devendo ser regulamentado mediante legislação e fiscalizado pelo poder público competente”²⁷; e

- Serviço de transporte de passageiros público individual: são os táxis, os quais “devem ser regulamentados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos de segurança, conforto, higiene, qualidade e fixação de tarifa máxima na prestação do serviço”²⁸.

Assim, há uma lacuna na legislação quanto a regulamentação do serviço de transporte de passageiro privado individual. Embora o inciso X do artigo 4º, pareça caracterizar, o mesmo versa sobre um tipo de transporte, chamado de transporte motorizado privado, e não um serviço, como nos casos anteriores. “A lei não define os serviços de transporte privado individual. Quando esta define “transporte motorizado individual” ela não se refere a um serviço, apenas a um tipo de transporte” (MONTEIRO, 2015).

De tal maneira, a Lei 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, dispõe em seu artigo 2º: “É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros”. Assim sendo, os taxistas são responsáveis pelo

²⁷ Cartilha sobre a Lei 12.587/2012. Disponível em: https://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf. Acesso em 27 de outubro de 2016. P. 12.

²⁸ Op. Cit. P. 12.

transporte público individual, enquanto a Uber executa a função de transporte privado individual.

5.1 TRANSPORTES PÚBLICO INDIVIDUAL X PRIVADO INDIVIDUAL

Aqui, o conceito de serviço público, conforme exposto anteriormente, envolve a delegação do Estado aos taxistas para que exerçam uma função que o Estado não conseguiria. Para poder exercer tal atividade, os taxistas precisam cumprir alguns pré-requisitos, alguns já expostos, e outros previstos em lei, sem as quais não podem trafegar. Além disso, para que exerçam o transporte público individual, possuem alguns benefícios concedidos pelo Poder Público.

O IPI, imposto cobrado pelo Governo Federal, é de comumente entre 7% e 25% na compra de um carro novo. Já os taxistas que contribuem com o INSS são isentos dessa cobrança. Além disso, grande parte dos estados também isentam a categoria da cobrança do ICMS e do IPVA. Já no dia-a-dia, os taxistas têm pontos preferenciais espalhados pela maioria das cidades, além de poderem pegar novos passageiros em qualquer lugar. Algumas cidades²⁹ ainda permitem que os veículos trafeguem em faixas exclusivas dedicadas ao transporte público, além da caracterização especial, definida por cada cidade, que diferencia os veículos de táxi dos demais através de cores, números e/ou sinais.

Já os motoristas de transporte privado individual não têm tais regalias legais. Devem trafegar nos mesmos locais dos demais veículos particulares, além de só aceitarem passageiros que os contatarem através da plataforma para a qual estão trabalhando.

Em documento³⁰, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) defende que não deve haver restrição ao trabalho da Uber no país, “uma vez que tais serviços de fato providenciam um mecanismo de auto regulação bastante satisfatório, além de atender um mercado até então não abrangido (ou abrangido de forma insatisfatória) pelos táxis”. Além disso, traz decisão em

²⁹ Em São Paulo, por exemplo, maior cidade do país, é permitida a circulação de Táxis em qualquer dia e horário nas faixas exclusivas de ônibus existentes e naquelas a serem implantadas.

³⁰ Disponível em: <http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf>. Acesso em 28 de outubro de 2016.

Mandato de Segurança impetrado por motorista parceiro da Uber contra o Presidente do Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro/RJ, proferida pelo juiz Bruno Vinícius da Rós Bodart nos autos do processo 0346273-34.2015.8.19.0001, da 1ª Vara de Fazenda Pública do Rio de Janeiro:

“(…) há indícios significativos de que a iniciativa estatal é fruto de captura regulatória e não está voltada à promoção do melhor interesse público. A rigor, a consistência jurídica da escolha proibitiva é frágil. De um lado, existe um serviço bem qualificado e cada vez mais utilizado pela sociedade. De outro, há a oposição ferrenha de governantes à atividade; oposição essa fomentada, é bom que se frise, por grupos de interesse que, afortunados pelas escassas permissões outorgadas, logram rendas extraordinárias na exploração do serviço”

Desse modo, Táxis e motoristas parceiros da Uber executam atividades de transporte individual de passageiros. Entretanto, enquanto os primeiros têm caráter público (ou, como caracteriza Marçam Justen Filho, de “interesse coletivo”³¹), e por conta disso tem uma série de direitos e deveres, os segundos atuam no campo privado de tal serviço, o qual, embora ainda não previsto ou regulamentado, não concorre com os táxis em diversos pontos.

Os parceiros da Uber, desse modo, formam uma categoria a parte daquela prevista aos taxistas. Andrade (2015) assim dispõe:

O transporte individual de passageiros realizado em regime privado, ainda que sujeito a regulamentação típica do poder de polícia estatal, não deixa de ter natureza essencialmente privada porque é remunerado com preços livres, pressupõe que o motorista aceita a corrida solicitada e a sua prestação não é viabilizada pelo Poder Público.

Além disso, como a Lei de Mobilidade Urbana colocou nas mãos dos municípios a capacidade de legislar detalhes sobre essa temática, está nas mãos das municipalidades a autorização relativa ao exercício da profissão de taxista. Exemplo disso aconteceu recentemente na cidade de São Paulo, a primeira³² da América do Sul a regulamentar os serviços de transporte privado individual.

³¹ **Curso de Direito Administrativo**. 10ª edição. RT, 2014. P. 845.

³² **Uber abraça regulamentação em São Paulo**. Disponível em: <https://newsroom.uber.com/brazil/uber-abraca-regulamentacao-em-sp/>. Acesso em 29 de outubro de 2016.

5.2 DECRETO Nº 56.981 DA CIDADE DE SÃO PAULO

Divulgado no dia 10 de maio de 2016, o decreto número 56.981 dispõe sobre a “atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor”. Em seu artigo primeiro, o decreto especifica que tem por objetivo a regulamentação de artigos da Lei de Mobilidade Urbana que delegam aos municípios a disciplina de meios de transporte individual, entre eles o privado de passageiros, atendendo a lacuna legislativa apontada anteriormente.

Art. 1º Este decreto regulamenta os artigos 12 e 18, I, da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, disciplinando o uso intensivo do viário urbano no Município de São Paulo para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública e regula o serviço de carona solidária e de compartilhamento de veículo sem condutor no Município.

Parágrafo único. Este decreto não se aplica aos serviços previstos na Lei Municipal nº 7.329, de 11 de julho de 1969.

Na seção II do Decreto está previsto que serão cobrados créditos das Operadoras de Tecnologia de Transporte Credenciadas (OTTCs), como são chamadas as empresas prestadoras, pelo uso da malha urbana municipal. Hoje, esses créditos custam dez centavos por quilômetro rodado, os quais são cobrados diretamente do passageiro, mas podem ser variáveis, a fim de aumentar ou diminuir a oferta do serviço em determinadas regiões, em prol de outras. O valor de cada crédito será definido nos termos do seu artigo 29º, sob competência do Comitê Municipal de Uso do Viário – CMUV.

O artigo 7º descreve uma situação que se mostra benéfica ao trânsito de grandes cidades, que é a possibilidade de usuários que fazem o mesmo trajeto, ou semelhante, compartilharem a corrida em um mesmo veículo, tal como funciona a categoria UberPOOL: “Art. 7º A OTTC deve disponibilizar sistema de divisão de corridas entre chamadas de usuários cujos destinos tenham trajetos convergentes, garantida a liberdade de escolha dos usuários”.

A Uber foi a terceira empresa a aderir ao decreto, no dia 19 de julho de 2016³³, após a Cabify e a EasyGo, empresas que operam serviços de transporte individual privado de passageiros de maneira semelhante. Além disso, o Decreto prevê que cada empresa cadastrada nesse serviço poderá operar 27 milhões de quilômetro por mês, valor equivalente a 5 mil táxis³⁴. Em julho³⁵ desse ano, a estimativa é que trafegavam em São Paulo cerca de 36 mil táxis.

Em Curitiba, embora as atividades da Uber ainda não estejam regulamentadas, algumas medidas têm sido tomadas com o objetivo de melhorar a qualidade do transporte público privado de passageiros realizado pelos táxis. Conforme resolução publicada pela URBS, empresa responsável pelo transporte público na cidade, publicada no Diário Oficial do município em 25 de outubro de 2016.

6 POSICIONAMENTOS JURÍDICOS

6.1 CONTRÁRIOS A ATUAÇÃO DA UBER

O professor de direito Rafael Tomaz de Oliveira, e o jurista e também professor Lenio Luiz Streck, em artigo³⁶ para o site Consultor Jurídico, pontuam a necessidade de se analisar a fundo a Lei 12.587/2012, sobre a Mobilidade Urbana. Argumentam que a lei é recente e destacam o seu artigo 12º, segundo o qual:

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

³³ **Diário Oficial da Cidade de São Paulo**, de 19 de julho de 2016, página 51.

³⁴ **Uber é liberado pela prefeitura e vai cobrar taxa por quilômetro em São Paulo.**

Disponível em: <http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2016-07-19/uber-liberado-prefeitura-passa-cobrar-taxa-quilometro-sp.html>. Acesso em 29 de outubro de 2016

³⁵ **São Paulo na Era Uber.** Disponível em: <http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2016/especial-uber/>. Acesso em 29 de outubro de 2016.

³⁶ **O Uber e o pretensão iluminismo do transporte individual de passageiros.** Disponível em <http://www.conjur.com.br/2015-ago-08/diario-classe-uber-pretensao-iluminismo-transporte-individual-passageiros>. Acesso em 29 de outubro de 2016.

A previsão de municipalidade da questão é elogiada, por conta das inúmeras diferenças encontradas entre grandes cidades, as quais podem ter aspectos e características muito diferentes umas das outras. Seu principal argumento se dá na questão de uma empresa privada exercer uma função que é, essencialmente, pública, no caso, o transporte individual remunerado de passageiros. Tal postura seria equivalente a um motorista particular começar a exercer livremente esse tipo de função, sem qualquer barreira por conta do Estado.

Há ainda um exagero quando se defende uma abstenção do Estado no controle da atividade de transporte individual de passageiros. Oportunisticamente, é possível pegar carona na onda de descrédito que desde 2013 acomete, em maior medida, o poder público. Há uma revolta generalizada por conta da má qualidade dos serviços públicos. Mas, ainda assim, nada autoriza uma transferência das competências para o particular. Um pouco de Estado sempre é importante. Principalmente quando existe interesse social relevante envolvido. A questão precisa, então, ficar corretamente direcionada: é preciso cobrar mais eficiência do Estado, mas isso não significa demonizá-lo.

Aqui, apontam a importância da presença do Estado, mesmo que minimamente. Citam ainda o exemplo dos *subprimes* americanos, que levaram à grande crise de 2008 por conta da ausência de controle governamental.

Assim, a opinião de Oliveira e Streck é de que “entregar todo o controle da atividade a uma empresa privada gera riscos”, pois pode acontecer de que a pressão da empresa acabe apenas por torná-la uma substituta dos táxis o que, em pouco tempo, acabaria trazendo os mesmos problemas de mau serviços e qualidade questionável, problemas recorrentemente alegados por parte dos usuários de táxis.

Já o ex-ministro do Supremo Tribunal Federal Eros Grau emitiu um parecer³⁷ *pro bono* sobre a atuação da Uber, em consulta do escritório Có Crivelli Advogados, o qual defende os taxistas³⁸ na briga contra a Uber. O documento se deu entorno do questionamento de se o serviço prestado pela empresa seria

³⁷ Disponível em: <http://s.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf>. Acesso em 20 de outubro de 2016.

³⁸ Serviço oferecido pela Uber é exclusiva de taxistas, diz Eros Grau. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2015-dez-15/servico-oferecido-uber-exclusivo-taxistas-eros-grau>. Acesso em 30 de outubro de 2016.

caracterizado como serviço público, bem como eventuais consequências de tal situação.

Grau ressalta a Lei 12.468/2011, que regulamenta a profissão dos taxistas, para assegurar que o “transporte público individual de passageiros – atividade privativa dos taxistas – consubstancia, no Brasil, um serviço público. Afirma ainda que é errônea a alegação da inaplicabilidade da Lei citada no caso do transporte privado individual, pois não há império da autonomia da vontade do motorista para firmar ou não contratos com os passageiros de maneira individual. Compara a situação à uma pessoa qualquer que comece a exercer a medicina por conta própria, sem formação ou inscrição em órgão de médicos.

Assim, o ex-ministro afirma que a atividade exercida pelos motoristas parceiros da Uber se trata de um serviço público, a qual será de competência do município regulamentar, desde que dentro dos parâmetros da Lei 12.468/2011. Desse modo, conclui que “a modalidade de transporte de passageiros descrita na consulta consubstancia serviço público; sua prática por motoristas contratados pela Uber, nos termos relatados pelas consulentes, é inquestionavelmente ilegal”.

6.2 A FAVOR DA ATUAÇÃO DA UBER

Durante uma apresentação no II Congresso Brasileiro de Internet, a ministra do Superior Tribunal de Justiça Nancy Andrighi afirmou que “Táxi é transporte público individual, que deve atender de forma universal os passageiros, enquanto o Uber é um transporte privado individual, no qual impera a autonomia da vontade do motorista, de acordo com sua conveniência”. Segundo a ministra, além dessa diferenciação, também devem ser respeitados os fundamentos previstos no Marco Civil da Internet, da “livre iniciativa, livre concorrência e a defesa do consumidor”.

A jurista segue a linha de defesa de que táxis e Uber prestam serviços diferentes. Enquanto os primeiros exercem uma função pública, o segundo oferece um serviço de transporte privado, o qual precisa ser defendido pelo Estado brasileiro, pautado nos princípios constitucionais já apresentados. Argumenta ainda a impossibilidade do uso da Lei que regulamenta a profissão

dos taxistas ser aplicado aos parceiros da Uber, por serem categorias profissionais distintas:

De fato, esta Lei 12.468 é muito invocada para a não aceitação deste tipo de contrato, ela regulamenta a profissão de taxista, o que talvez explique a confusão jurídica de se tentar proibir, com base nesta lei, aplicativos como a Uber. Todavia, a profissão e a atividade de taxistas reguladas por esta lei não excluem a profissão e a atividade de motorista autônomo proprietário ou não de veículo que presta seu serviço de forma lícita, mediante contrato típico, com base no artigo 730 do Código Civil.

Outro importante jurista a defender a legalidade da atuação da empresa no Brasil foi Canotilho. Em um longo parecer³⁹, o jurista português fala sobre a importância de se preservar o princípio da livre iniciativa, mantendo-se sempre seus limites devidamente salvaguardados. Ao falar expressamente sobre a Lei da Mobilidade Urbana, afirma que do seu artigo 12º deduz-se “a qualificação do ‘transporte público individual de passageiros’ como uma atividade pública, isto é, como um serviço público” (p. 15), e faz comparações sobre a mudança na redação do respectivo artigo:

Redação antiga:

Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013:

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

³⁹ **Parecer.** CANOTILHO, J. J. G. Disponível em: <http://s.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf>. Acesso em 30 de outubro de 2016.

Dessa alteração, alega que se extraem dois entendimentos. O primeiro relativo a eliminação da qualificação do transporte individual de passageiros como um serviço público, e em segundo, decorrente do primeiro, que foi a revogação da anterior permissão, complementado agora pelo artigo 12º-A, que explicita que a permissão será necessária nos serviços de táxi. Aqui, expõe seu ponto de vista de que o legislador apontou que o único tipo de transporte individual de passageiros a necessitar prévia intervenção autorizativa ou licenciadora do poder público, seria o serviço de táxis, o qual possui “regalias e privilégios semelhantes ao transporte coletivo de titularidade pública” (p. 16), em especial das “infraestruturas de mobilidade urbana, como os lugares ou espaços de estacionamentos públicos, pontos de embarque de passageiros” (p.17).

Outro ponto abordado é o artigo 24º da Lei 12.587 de 2012, que prevê “a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados”. Aqui, na interpretação de Canotilho, há a própria previsão legal de que existirão modos de transporte público e privado distintos, sem que a existência de um impossibilite o outro.

O autor conclui então que a livre iniciativa deve ser respeitada em dois pontos: no acesso à uma atividade e ao exercício da mesma. Nossa ordem econômica é baseada ainda no acesso ao trabalho e a defesa do consumidor, e todos esses pontos devem ser respeitados. Finaliza explicando que a Uber se caracteriza como um serviço de transporte privado individual de passageiros, sendo assim um serviço diferente daquele prestado pelos taxistas, que possui caráter público.

7 JURISPRUDÊNCIAS

7.1 INTERNACIONAL

7.1.1 ALEMANHA

Em 2015, a Taxi Deutschland, empresa que criou um aplicativo que conecta taxistas credenciados com passageiros em território alemão, ingressou com uma ação no Tribunal de Frankfurt contra a Uber. A alegação era de que os

motoristas que trabalhavam para a empresa não tinham licença para exercer a função oferecida, por lá chamada de *Personenbeförderungsgesetz*.

No dia 18 de março de 2015, a decisão⁴⁰ do Tribunal de Frankfurt foi pelo banimento do serviço até então prestado pela Uber, e de serviços semelhantes, que operassem em toda a Alemanha. Para contornar a proibição, a empresa passou a funcionar da mesma maneira que a Taxi Deutschland, possibilitando que os interessados chamem um táxi tradicional através do seu aplicativo. Segundo Christoph Weigler⁴¹, executivo que controla a Uber no país, os próximos passos no país é implementar o serviço UberEATS, de entrega de comida.

7.1.2 FRANÇA

Paris se tornou uma das cidades que presenciou uma das maiores manifestações de taxistas contra a Uber em todo o mundo. No início de 2016, a categoria bloqueou ruas por toda a capital, impedindo o acesso por horas em ruas, rodovias, estradas e até acessos aos aeroportos.

Desde 2014, a Lei 2012-1104, conhecida como “Lei Thévenoud”, a qual tratou empresas como a Uber como “intermediárias” de transporte, e reforçou que só estão autorizados a efetuar transporte de passageiros de maneira remunerada os motoristas com licença profissional.

Como os motoristas parceiros da companhia não tem tal licença, desde então eles têm operado de maneira ilegal, segundo o governo⁴². A empresa, no entanto, ainda contesta a legalidade da lei nos tribunais franceses.

⁴⁰ **Uber está proibido na Alemanha.** Tradução nossa. Disponível em: <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/dienstleister/umstrittener-fahrdienst-uber-in-ganz-deutschland-verboten/11522380.html>. Acesso em 01 de novembro de 2016.

⁴¹ **“Aprendemos a nossa lição”.** Tradução nossa. Disponível em: <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/interview-mit-dem-deutschland-chef-von-uber-wir-haben-unsere-lektion-gelernt/14662392.html>. Acesso em 01 de novembro de 2016.

⁴² **Diretores da Uber na França são levados para depor.** Tradução nossa. Disponível em <http://www.france24.com/en/20150629-uber-france-bosses-taken-custody-uberpop-paris-protest>. Acesso em 01 de novembro de 2016.

7.1.3 ITÁLIA

Após o início das operações no país, 10 associações de taxistas e outras empresas entraram com ação judicial por concorrência desleal e violação de normas públicas, em maio de 2015. Alguns meses depois, a autoridade de transportes da Itália (L' Autorità per i Transporti) sugeriu ao governo e ao parlamento uma intervenção legislativa, no sentido de adequar as novas plataformas de transporte às leis do país. Foi proposto que os motoristas da Uber tivessem jornada máxima de 15 horas semanais, registro nacional obrigatório, bem como outros requisitos mínimos de segurança e conforto.

Enquanto não há decisões acerca da sugestão feita pelo órgão, a Uber continua operando no país, mesmo sem amparo legal. A empresa alega não estar proibida de operar, enquanto associações de taxistas clamam pela ilegalidade do aplicativo.

7.2 BRASILEIRA

Embora esteja atuando no Brasil há apenas pouco mais de dois anos, diversos processos judiciais já aconteceram contra a companhia. As primeiras decisões se deram no sentido de declarar a ilegalidade do serviço.

Conforme pedido liminar do Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Taxi no Estado de São Paulo/SP (Simdetaxi). Em 28 de abril de 2015, o juiz de direito Roberto Luiz Corcioli Filho decidiu em pedido liminar que “está a empresa requerida prestando um serviço clandestino”. O entendimento foi de que o serviço oferecido precisava de autorização prévia do poder público, algo que a empresa não possui.

A tentativa da requerida em apontar diferenças entre a sua atividade e aquela exercida pelos táxis apenas evidencia a semelhança existente entre ambas, ofertando indícios de que o serviço por ela prestado se enquadra como transporte público individual. Afinal, o que mais seria o serviço prestado a partir de um aplicativo disponível para download a qualquer interessado maior de 18 anos (fl. 126), em lojas virtuais de aplicativos de aparelho celular, senão aberto ao público? (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, 12ª Vara Cível. Processo 1040391-49.2015.8.26.0100)

Além disso, na argumentação, utilizou decisão⁴³ de um tribunal espanhol, que também proibiu as atividades da empresa naquele país. Para finalizar, determinou que a Apple, Google, Microsoft e Samsung retirassem o aplicativo da Uber de suas lojas, bem como bloqueassem o acesso remotamente de quem já possuía o mesmo em seus aparelhos. Algumas semanas depois o pedido envolvendo essas últimas empresas foi reexaminado e invalidado.

Outra decisão contrária ao aplicativo aconteceu após a aprovação de uma lei municipal em São Paulo/SP, que barrava os serviços de transporte particular privado na cidade. A Confederação Nacional de Serviços entrou com um pedido de liminar declarando a inconstitucionalidade da lei, ação que foi negada pelo TJ de São Paulo.

Enquanto as decisões contrárias foram sendo derrubadas, outras foram proferidas no sentido de que as atividades realizadas por meio do aplicativo Uber não podem ser caracterizadas, até o presente momento, como ilegais.

No Agravo de Instrumento nº 2014831- 63.2016.8.26, da Comarca de Campinas/SP, o desembargador relator Fermino Magnani Filho assim apontou:

Ressalto como premissa, que a fiscalização das Prefeituras sobre a frota circulante e os transportes públicos em particular, neles incluído o serviço (autorizado ou dito clandestino) de táxis, é necessária e está constitucionalmente legitimada em proveito da segurança comum, cidadãos e usuários desses veículos; deve existir e está autorizada, seria um contrassenso coibi-la. Mas essa vigilância deve restringir-se à análise das condições de conservação e de segurança do veículo, sua regularidade documental, aplicação das leis de trânsito, coibição de embriaguez ao volante etc. A Administração não pode apreender veículos, como diariamente noticiado, apenas por que tais motoristas não são considerados “oficialmente” taxistas num campo, ao que parece, ainda não convenientemente regulamentado da atividade econômica eletrônica (TJSP. 5ª Câmara de Direito Público do TJSP. Agravo de Instrumento nº 2014831- 63.2016.8.26.0000, Des. Rel. Fermino Magnani Filho, decisão proferida em 02/02/2016).

A decisão de desembargador de Campinas foi no sentido de que, por ser uma atividade diversa a dos taxistas e que ainda carece de regulamentação, a autoridade municipal não pode executar a apreensão de veículos sob alegação de exercício ilegal da atividade de taxista.

No Rio de Janeiro/RJ, a Uber impetrou mandado de segurança, sob número 0406585-73.2015.8.19.0001, contra o Departamento de Transportes

⁴³ Inacessível no momento da consulta, em 01 de novembro de 2016.

Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro (DETRORJ) e a Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro requerendo, em caráter liminar, que os órgãos deixem de exercer atos que impedissem a atuação dos veículos funcionando sob demanda da empresa. A Juíza de Direito Mônica Teixeira Ribeiro assim decidiu:

A atividade das impetrantes e dos motoristas "parceiros" prestadores do serviço de transporte privado individual remunerado de passageiros surgiu há poucos anos e vem crescendo exponencialmente na esteira da difusão do uso cada vez maior da tecnologia dos smartphones pela população mundial. Em verdade, cuida-se de negócio jurídico moderno que, embora possa ser enquadrado em previsão legal já existente no ordenamento jurídico pátrio, ainda não possui regulamentação específica própria. É atividade que vem gerando discussão por todo o mundo, não só no âmbito jurídico, mas também econômico e social, existindo já inúmeras ações judiciais em diversas Capitais dos Estados da Federação questionando atos normativos municipais editados para embasar a aplicação de penalidades administrativas única e exclusivamente pelo desempenho da atividade das impetrantes e de seus motoristas "parceiros", considerando-a irregular.

(...)

Em verdade, como dito acima, a atividade desempenhada pelas impetrantes e por seus motoristas "parceiros" prestadores de serviço privado remunerado de transporte individual de passageiros, apesar de não possuir regulamentação própria específica, não é vedada por norma legal emanada de autoridade competente para tanto. Não se pode impedir uma atividade econômica sob o argumento de não estar ela ainda regulamentada.

Assim, como questão prejudicial à resolução do caso concreto submetido à jurisdição deste Juízo, entende-se pela não conformidade com a Constituição da República de 1988 da absoluta restrição e/ou proibição do exercício do tipo de atividade desenvolvida pelas impetrantes e seus motoristas "parceiros", sendo inconstitucional a criação de monopólio da atividade de transporte individual de passageiros por parte dos taxistas por meio dos atos normativos municipais acima mencionados (6ª Vara de Fazenda Pública do Rio de Janeiro. Mandado de segurança nº 0406585-73.2015.8.19.0001. Juíza de Direito Mônica Teixeira Ribeiro).

A juíza ainda conclui que é inegável que os serviços prestados pela Uber e por taxistas são diferentes e que, embora a distinção seja inegável, o serviço de transporte privado individual de passageiros também precisa ser regulamentado, o qual ainda não o é, por conta dos preceitos e princípios elencados na Lei da Mobilidade Urbana:

Todos esses princípios se traduzem em razões de interesse público que justificam a regulação do serviço de transporte de passageiros não só público coletivo ou individual, mas também do serviço de transporte de passageiros privado individual remunerado prestado pelos motoristas "parceiros" das impetrantes mediante o uso da plataforma tecnológica Uber (op. cit.).

Sob tais argumentos, reconheceu o pedido impetrado pela Uber, impedindo que as autoridades continuassem apreendendo veículos que exerçam atividade por meio do aplicativo da impetrante.

8 CONCLUSÕES

Discutir a legalidade da atuação da Uber em território brasileiro é de vital importância para o deslocamento de milhares de pessoas, diariamente, nas grandes cidades do país. Conforme Sarmiento (2015), os motoristas da Uber “são empreendedores individuais, que utilizam a plataforma UBER em sistema de “economia compartilhada”. Entretanto, como foi apresentado ao longo dessa monografia, a atuação prática da empresa se distancia dessa teoria.

No final de fevereiro de 2016, estive presente em duas reuniões da Uber em Curitiba, as quais reuniram interessados em ingressar como motoristas na plataforma que seria lançada algumas semanas depois na capital. Embora o discurso da empresa fosse sempre de engajar as pessoas a ganhar um dinheiro “extra”, o que presenciei foi completamente diferente. Embora houvessem alguns motoristas profissionais, incluindo taxistas, a maioria dos presentes eram pessoas que não tinham qualquer experiência nessa área.

Foram quase duas horas de apresentação, onde representantes da empresa mostravam possibilidades de lucros grandes, com algumas frases marcantes. “Você pode trabalhar 12, 14, 16 e até 24 horas por dia. Ninguém vai te impedir e você vai ter ganhos proporcional ao tempo trabalhado” e “você pode até financiar um carro extra e colocar algum parente para trabalhar para você” foram algumas das frases ouvidas na oportunidade. Assim, na teoria a empresa se apresenta como um serviço de economia compartilhada, mas na prática o que acontece são jornadas exaustivas e degradação das condições de trabalho dos motoristas que, como a Uber sempre reforça, são seus parceiros, e não empregados.

Ainda assim, já começam a surgir os primeiros processos trabalhistas no Brasil, em sua maioria buscando reconhecimento empregatício na relação dos parceiros com a empresa, que alega ser apenas uma “ponte” entre passageiros

e motoristas. Os advogados das partes⁴⁴ alegam que estão presentes os pressupostos para o reconhecimento de um contrato de trabalho, como a pessoalidade, onerosidade, não eventualidade e subordinação, entre outros, enquanto a empresa reforça que os motoristas são livres para recusar corridas, trabalhar a hora que quiserem e quando quiserem. Segundo o portal G1, em novembro de 2016 já são oito os processos trabalhistas nos quais a empresa está envolvida na Justiça do Trabalho do Estado de São Paulo, e um na de Belo Horizonte.

Em outros países, alguns tribunais já têm reconhecido direitos trabalhistas aos motoristas que trabalham através da Uber. Em Londres, um juiz condenou a empresa ao pagamento do salário mínimo nacional, bem como auxílio doença e férias. Na sua decisão, o juiz argumentou que “A noção de que Uber em Londres é um mosaico de 30.000 pequenas empresas ligadas por uma ‘plataforma’ comum soa em nossas mentes como ridícula⁴⁵”. Embora ainda caiba recurso da empresa, a decisão poderá afetar as operações da empresa não só em Londres, mas em todos os países que podem começar a adotar decisões semelhantes. Nos Estados Unidos, no dia 13 de outubro de 2016, a justiça já havia reconhecido alguns direitos aos motoristas, mas a empresa recorreu da decisão.

Além disso, questões sobre o não pagamento de determinados tributos também são reclamações constantes dos taxistas. Tal alegação caiu após a empresa começar a emitir nota fiscal ao término de cada corrida, onde estão discriminados os impostos sobre ela incidentes. Entretanto, este trabalho busca entender se a atuação da empresa deve ser, ou não, declarada legal, cabendo os debates trabalhistas, tributários e outros eventualmente incidentes para uma análise posterior à uma eventual regulamentação e/ou reconhecimento da legalidade atuação da Uber no Brasil.

O serviço da empresa funciona através da internet, em um ambiente em que “há proveito obtido com a comunicação sem fios, que conecta dispositivos,

⁴⁴ **Uber enfrenta ações trabalhistas de motoristas e entra na mira do MPT.** Disponível em: <http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2016/10/uber-enfrenta-acoes-trabalhistas-de-motoristas-e-entra-na-mira-do-mpt.html>. Acesso em 31 de outubro de 2016.

⁴⁵ **Justiça de Londres reconhece direitos trabalhistas dos motoristas Uber.** Disponível em: http://flavioguardia.jusbrasil.com.br/artigos/400189308/justica-de-londres-reconhece-direitos-trabalhistas-dos-motoristas-uber?ref=topic_feed. Acesso em 05 de novembro de 2016.

dados, pessoas, organizações, tudo como uma nuvem e repositórios de uma teia que envolve a tudo e a todos” (CASTELLS, 2012, p. 169). Assim, “o progresso tecnológico possibilita que um número cada vez maior de ambientes sejam acessados por todos. E, para isso, o melhor que os Estados podem fazer é aderirem a essas novas transformações (CREVELD, 2004, p. 545 e 563).

O importante é o direito reconhecer que o mundo está em constante e diária mudança. Tanto é que a Lei federal 12.587 tem apenas quatro anos, mas não versou sobre um tipo de transporte que já levou mais de 2 bilhões de passageiros pelo mundo. É um desafio constante para o Estado, de se manter atualizado, conhecendo e entendendo a sociedade.

Entretanto, é preciso reconhecer que é impossível para o Estado, e ainda mais para o ordenamento jurídico, estar sempre atualizado quanto às mais recentes tecnologias e aplicações. O que é emergencial é que o poder público não permita que situações truculentas, como os pesados confrontos entre taxistas e motoristas da Uber, aconteçam. Antes de qualquer definição sobre qualquer temática, ambos vivem sobre um mesmo Estado de direito. Um Estado omissivo e sem ação agrava qualquer crise, gerando prejuízos ao desenvolvimento social.

O fato é que, diante dos pontos e opiniões apresentados, os motoristas da Uber atuam em uma lacuna legislativa, não prevista na Lei Federal 12.587 de 2012. O serviço da empresa deve ser caracterizado como transporte privado individual de passageiros, por conta de todas as especificidades apontadas, bem como das diferenças quanto ao serviço de transporte público individual de passageiros, o qual é prestado exclusivamente pelos taxistas. Como a Lei não define tal categoria de serviços, a atuação da empresa não pode ser considerada ilícita ou clandestina, visto que não há regulação específica. É preciso que seja preservado o princípio da autonomia da vontade no Estado brasileiro.

Além disso, embora a atenção maior hoje esteja na Uber, há uma série de outros aplicativos que são até mais populares em outros países, como o Lifty e o Cabify. Assim, toda a discussão em torno dos serviços de transporte individual privado de passageiros é relevante não só para a Uber, mas para o mercado como um todo, e os caminhos que o direito tomar nos próximos anos certamente vão refletir na mobilidade urbana por muito tempo.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, R. B. **UBER: O debate sobre o transporte individual de passageiros**. Informativo Justen, Pereira, Oliveira e Talamini, Curitiba, nº 100, junho de 2015. Disponível em: <http://www.justen.com.br/informativo.php?&informativo=100&artigo=1230&l=pt>. Acesso em 28 de outubro de 2016.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. **Lei nº 12.468**, de 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Diário Oficial República Federativa do Brasil, Brasília, 26 de agosto de 2011 Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm. Acesso em 10 de agosto de 2016.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Diário Oficial República Federativa do Brasil. Brasília, 3 de janeiro de 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em 10 de agosto de 2016.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede – A era da informação: Economia, sociedade e cultura**. 8ª edição. Ed. Paz e Terra. 1999.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede: do Conhecimento à Política**. Disponível em: <http://cidadeimaginaria.org/cc/ManuelCastells.pdf>. Acesso em 01 de novembro de 2016.

CASTELLS, M. **Redes de Indignação e Esperança, Movimentos sociais na era da internet**. Tradução de Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

CREVELD, M. V. **Ascensão e Declínio do Estado**. Tradução de Jussara Simões. São Paulo: Martins Fontes, 2004

CRYPE, B. **Make Way for Innovation: The Impact of the Sharing Economy in the B2B World**. Disponível em: <http://www.business.com/business-opportunities/the-impact-of-the-sharing-economy-in-the-b2b-world/>. Acesso em 18 de agosto de 2016.

DI PIETRO, M. S. Z. **Limites da função reguladora das Agências diante do princípio da legalidade**. In: Direitos Regulatórios: Temas Polêmicos. Maria Sylvia Zanella Di Pietro (Coord.). Belo Horizonte: Forum, 2003.

DIAS, F. A. O. P. **Serviços de Táxi: Elementos para um Novo Modelo regulatório**. Dissertação de Mestrado. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

DISTRITO FEDERAL. Tribunal de justiça, Turma Cível, 4. Serviço de transporte individual de passageiros. Uber. Regularidade do serviço prestado. Falta de verossimilhança nas alegações do agravante. Risco de dano irreparável ou de difícil reparação não configurados. **Acórdão n°. 898320**. Agravante: Cooperativa dos Condutores Autônomos de Brasília Ltda. Coobra. Agravado: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Sérgio Rocha. Brasília, 30 set. 2015. Publicado no DJE em 14 out. 2015.

DISTRITO FEDERAL. Tribunal de justiça. Turma Recursal dos Juizados Especiais do Distrito Federal, 2. Direito Constitucional. Direito Penal e Processual Penal. Habeas Corpus Coletivo. Identificação de pacientes. Exercício ilegal de profissão ou atividade. Aplicativo Uber. Taxi. **Acórdão n°. 901510**. Apelante: Diretório Central dos Estudantes do Uniceub. Apelado: Delegado da Primeira Delegacia de Polícia do Distrito Federal e Outros. Relator: Aiston Henrique De Sousa. Brasília, 13 out. 2015. Publicado no DJE em 26 out. 2015.

FGV EAESP. **Pesquisa Anual do Uso de TI - 27ª Edição**, 2016
<http://eaesp.fgvsp.br/ensinoeconhecimento/centros/cia/pesquisa>

FRANK, R. H. & BERNANKE, B. S. **Princípios de Economia**. 4ª edição. 2012. Editora McGraw Hill.

GIVONI, M., RIETVELD, P., & THOMOPOULOS, N. **ICT for Transport: Opportunities and Threats**. Ed. Edward Elgar Pub. 2015.

GOUVEIA, L. M. B. Sociedade da Informação - Notas de contribuição para uma definição operacional, apud PEZZELA, M. C. C. e BUBLITZ, M. D., **A sociedade da informação a serviço da inclusão social**. Disponível em: http://www.dfj.inf.br/Arquivos/PDF_Livre/19_Dout_Nacional%207.pdf. Acesso em 25 de outubro de 2016.

GRAU, E. R. **A ordem econômica na Constituição de 1988**. 8ª ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

IPEA. **A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Comunicados do IPEA, nº 128. 2012. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf. Acesso em 27 de outubro de 2016.

ITF FORUM. Relatório **Shared Mobility – Innovation for Liveable Cities**. Disponível em: <http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/shared-mobility-liveable-cities.pdf>. Acesso em: 18 de outubro de 2016.

ITF FORUM. Relatório **App-Based Ride and Taxi Services – Principles for Regulation**. Disponível em: <http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/app-ride-taxi-regulation.pdf>. Acesso em: 18 de outubro de 2016.

MARETOPE - Managing And Assessing Regulatory Evolution In Local Public Transporte Operations In Europe. **Handbook (2003)**. Disponível em http://www.transport-research.info/sites/default/files/project/documents/20050928_155922_41348_maretope_final%20version.pdf. Acesso em 21 de outubro de 2016.

MONTEIRO, R. L. **Proibição da Uber: a inconstitucionalidade do PL 349/2014 do Município de São Paulo**. Disponível em <http://renatoleitemonteiro.jusbrasil.com.br/artigos/203860995/proibicao-da-uber-a-inconstitucionalidade-do-pl-349-2014-do-municipio-de-sao-paulo>. Acesso em 27 de outubro de 2016.

MORO, M. C. F. **Dicionário Brasileiro de Direito Constitucional**. Coordenador Geral Dimitri Dimoulis. São Paulo: Saraiva, 2007

NASSER, A. **Os serviços de táxi, sua natureza jurídica e a necessidade de ajustes terminológicos da legislação ao respectivo fenômeno – caso do Rio de Janeiro**. Disponível em <https://jus.com.br/artigos/26567/os-servicos-de-taxi-sua-natureza-juridica-e-a-necessidade-de-ajustes-terminologicos-da-legislacao-ao-respectivo-fenomeno-caso-do-rio-de-janeiro>. Acesso em 23 de outubro de 2016.

NOLL, R. G. **Comments and Discussion: The Economic Theory of Regulation after a Decade of Deregulation**. Brooking Paper on Economic Activity, Chicago. 1989. number special

NOOL, R. G. **Economic Perspectives on the Politics of Regulation**. S. SCHMALENSEE & R. D. WILLING (eds.), Handbock of Industrial Organization, Volume II. 1989a. Elsevier Science Publishers.

OLIVEIRA, R. T.; STRECK, L. L. **O Uber e o pretense iluminismo do transporte individual de passageiros**. Disponível em <http://www.conjur.com.br/2015-ago-08/diario-classe-uber-pretense-iluminismo-transporte-individual-passageiros>. Acesso em 29 de outubro de 2016.

PELTZMAN, S. (1989). The Economic Theory of Regulation after a Decade of Deregulation. In **Brooking Paper on Economic Activity**, Chicago, number special.

PELTZMAN, S. (1988). The Growth of Government. In G. J. STIGLER (ed.), **Chicago Studies in Political Economy**. Chicago and London: The University of Chicago Press.

SÃO PAULO (estado). Decreto nº 56.981, da Legislação Municipal de São Paulo/SP. Disponível em

http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=11052016D%20569810000. Acesso em 29 de outubro de 2016.

SARMENTO, D. **Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o “ caso Uber”**. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>. Acesso em 11 outubro de 2016.

SCAFF, F. F. Efeitos da Coisa Julgada em Matéria Tributária e Livre-concorrência. in: **Coisa Julgada, Constitucionalidade e Legalidade em Matéria Tributária**. coord. Hugo de Brito Machado. São Paulo: Dialética; e Fortaleza: ICET, 2006.

STONE, A. **Regulations and its Alternatives**. Congressional Quarterly, Washington, 1982.

ULHÔA, F. **Curso de Direito Comercial**. 12 ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte Urbano nos Países em Desenvolvimento: reflexões e propostas**. 2ª edição. Annablume, São Paulo.

VISCUSI, W. K; VERNON, J. M.; HARRINGTON JR., J. R. **Economics of Regulation and Antitrust**. 2ª edição. The Mit Press, Cambridge e Londres. 1995.

ZANATTA, R. A. F., DE PAULA, P. C. B. e KIRA, B. **Inovações regulatórias no transporte individual: o que há de novo nas megacidades após o Uber?**. Disponível em <http://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2016/01/Relato%CC%81rio-InternetLab.Inovac%CC%A7o%CC%83es-Regulato%CC%81rias-no-Transporte-Individual.pdf>. Acesso em: 18 de outubro de 2016.