



CENTRO UNIVERSITÁRIO FAMETRO (UNIFAMETRO)
CURSO DE DIREITO

OSVALDO PEREIRA BARBOSA

**TRANSPORTE INDIVIDUAL URBANO: O IMPACTO DA UTILIZAÇÃO DO UBER
FRENTE AO SERVIÇO DE TÁXI NO BRASIL**

FORTALEZA

2021

OSVALDO PEREIRA BARBOSA

**TRANSPORTE INDIVIDUAL URBANO: O IMPACTO DA UTILIZAÇÃO DO UBER
FRENTE AO SERVIÇO DE TÁXI NO BRASIL**

Artigo de TCC apresentado ao curso de Graduação em Direito, do Centro Universitário Fametro (Unifametro), como requisito parcial para a obtenção do grau de bacharel em Direito, sob a orientação da Prof.^a M.^a Rayane Araújo Castelo Branco Rayol.

FORTALEZA

2021

OSVALDO PEREIRA BARBOSA

**TRANSPORTE INDIVIDUAL URBANO: O IMPACTO DA UTILIZAÇÃO DO UBER
FRENTE AO SERVIÇO DE TÁXI NO BRASIL**

Artigo de TCC, apresentado no dia 15 de dezembro de 2021, ao curso de Graduação em Direito, do Centro Universitário Fametro (Unifametro), como requisito parcial para a obtenção do grau de bacharel em Direito, tendo sido aprovado pela banca examinadora composta pelos professores abaixo:

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a M.^a Rayane Araújo Castelo Branco Rayol
Orientadora
Centro Universitário Fametro (Unifametro)

Prof. Me. Silvio Ulysses Sousa Lima
Membro
Centro Universitário Fametro (Unifametro)

Prof. Esp. Flavio Ribeiro Brilhante Junior
Membro
Centro Universitário Fametro (Unifametro)

FORTALEZA

2021

TRANSPORTE INDIVIDUAL URBANO: O IMPACTO DA UTILIZAÇÃO DO UBER FRENTE AO SERVIÇO DE TÁXI NO BRASIL

Oswaldo Pereira Barbosa¹

Rayane Araújo Castelo Branco Rayol²

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo principal examinar os impactos da economia digital no serviço de táxi a partir dos avanços tecnológicos, traçando, para tanto, um paralelo entre este e a plataforma Uber, como exemplo padrão. Neste sentido, pretende-se buscar as distinções entre tais modalidades, bem como possíveis benefícios e malefícios presentes em cada uma delas. Pretende-se analisar, ainda, como tem se dado, nos dias atuais, a relação entre o serviço de táxi e o de transporte individual por aplicativos, visando compreender de que forma seria possível trazer um equilíbrio e uma harmonia e/ou um nivelamento entre as duas categorias profissionais de transporte remunerado de passageiros. A partir da referida análise, verificar se a regulamentação do trabalho desempenhado pelos motoristas de aplicativo modificou, de fato e de forma positiva, a realidade em questão. O estudo foi desenvolvido com base em pesquisa bibliográfica, incluindo-se, no material de apoio, livros, artigos, trabalhos acadêmicos e consulta a sites eletrônicos de órgãos públicos do Brasil.

Palavras-chave: Transporte individual. Avanços tecnológicos. Táxi. Uber.

¹Graduando do curso de Direito do Centro Universitário Fametro (Unifametro).

²Professora Orientadora do curso de Direito do Centro Universitário Fametro (Unifametro).

1 INTRODUÇÃO

Considerando o advento das plataformas digitais em inúmeras esferas do cotidiano e da economia, bem como os recorrentes problemas de mobilidade urbana vivenciados nos últimos anos devido à predominância do uso de carros particulares, o transporte privado por aplicativo tem passado a ser, cada vez mais, uma ferramenta concreta inserida na dinâmica de transporte urbano.

Enquanto o poder público busca estimular o uso dos transportes públicos e coletivos, empresas de tecnologia de transporte de passageiros por aplicativos têm fomentado o compartilhamento dos carros particulares. Isso é o que acontece na realidade de muitas capitais brasileiras, onde a mudança fez com que a categoria composta de taxistas passasse por um verdadeiro processo de adaptação à nova realidade, imposta pela concorrência advinda da implementação de uma nova modalidade de transporte individual, que tem o Uber como o seu maior oponente.

Embora o desenvolvimento tecnológico possa ter trazido consigo inúmeros benefícios para a população, em paralelo, para alguns segmentos, a inserção dessa nova roupagem de serviço não fluiu de modo crescente, a exemplo do trabalho desenvolvido pelas redes de táxis, sendo as plataformas e os aplicativos digitais, por vezes, vistos como “ameaça” à identidade, à profissão e ao mercado dos taxistas.

Em virtude da implementação de tais serviços, a categoria dos taxistas tem sentido fortemente alguns reflexos, dentre eles está o próprio faturamento resultante do seu trabalho, uma vez que acabou por ocorrer uma baixa considerável na quantidade de corridas diárias, principalmente após a chegada do aplicativo de transporte individual Uber (ESTEVEZ, 2015).

Com a pretensão de alcançar possibilidades que venham consolidar uma relação pacífica entre as categorias, de modo a nivelar a concorrência entre os motoristas de aplicativos daquele gênero e os taxistas, e buscando tornar mais leal a forma de prestação de ambos os serviços, já que apresentam grande relevância para a sociedade, além de conseguir trazer benefícios à questão da mobilidade urbana, a proposta deste estudo foi pensada, levando em consideração que o desempenho dessas duas funções poderá ser prestado com mais qualidade e eficiência para a população.

Diante do contexto, tendo como objetivo geral investigar como se deu o impacto do transporte individual particular por aplicativo frente ao serviço público de

táxi, a presente pesquisa buscará responder aos seguintes questionamentos: como se deu a relação entre os motoristas dos dois grupos diante da implementação dos serviços de transporte particular por aplicativo, bem como após o advento da regulamentação de uso? Quais distinções, possíveis vantagens e desvantagens podem ser verificadas entre o serviço de táxi e o serviço do transporte individual particular por aplicativo? E, por fim, quais medidas legais poderiam ser adotadas para fomentar uma relação pacífica e harmoniosa entre as duas modalidades, de forma a manter o equilíbrio entre as profissões?

A partir das indagações, emergem os objetivos específicos do presente estudo, assim descritos: discorrer acerca do surgimento de cada modalidade, bem como sobre as relações que foram sendo estabelecidas entre as categorias, desde a implementação dos aplicativos de transporte particular, passando pela sua regulamentação legal de seu uso e chegando aos dias atuais; apresentar a distinção entre os dois serviços prestados, elencando possíveis vantagens e desvantagens identificadas entre o táxi e o serviço do transporte particular por aplicativo; e verificar a efetividade da regulamentação proposta, de modo a confirmar se a relação entre tais categorias/modalidades ocorre de maneira pacífica e harmônica.

Ademais, tal discussão se faz sobremaneira pertinente e necessária, apresentando grande relevância intelectual, já que se tornará uma referência para outras pesquisas que perpassam pela temática e por seus elementos, sendo mais uma diretriz a nortear pesquisadores futuros, desde a operadores do Direito ou de outros cursos voltados ao ambiente acadêmico, até mesmo os próprios sujeitos envolvidos indiretamente ou, assim como o autor deste artigo, diretamente, nos processos que confluem para o tema.

A metodologia aplicada neste estudo trata-se de uma pesquisa bibliográfica (doutrinária) em fontes secundárias, impressas e virtuais, como livros, artigos de revistas acadêmicas e monografias, bem como pesquisa documental, com base em notícias de jornais, legislações pertinentes e resoluções normativas disponibilizadas pelo Ministério da Fazenda, além de análises de decisões jurisprudenciais realizadas pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) sobre a temática, visando coletar o maior volume possível de dados/informações para alcançar o aprofundamento e embasamento jurídico e técnico necessários.

O método de abordagem empregado foi o dedutivo, pois a pesquisa parte de uma análise geral da legislação corrente e da doutrina, para tentar obter possível

solução para as situações concretas. Após o levantamento de todos os dados obtidos no decorrer da pesquisa, bem como a sua consequente análise, serão apresentadas as considerações finais vislumbradas por meio do presente estudo, como forma de devolver à sociedade o conhecimento aprendido.

2 SERVIÇOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL: DOS TAXISTAS AOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS

Com fulcro de situar o objeto desta pesquisa, buscou-se apresentar o histórico do serviço desempenhado pelas redes de táxis, bem como a questão do transporte individual particular por aplicativo, desde suas primeiras aparições no mundo à introdução de tais modalidades com recorte especial para a realidade do Brasil, *lócus* deste estudo.

Os serviços de transporte individual têm grande relevância para a mobilidade urbana, e englobam os “veteranos” taxistas ou os “novatos” motoristas de aplicativos, a exemplo do Uber, por isso torna-se crucial compreender, inicialmente, o contexto em que estão inseridos, desde o seu surgimento até o modo como a relação entre as categorias foi estabelecida, assunto o qual será descrito a seguir.

2.1 Questões introdutórias e conceituais: históricos do surgimento das duas modalidades

Os primeiros táxis efetivos surgiram no século XVII, na Europa, mas pontualmente nas cidades de Paris e Londres. Segundo o site Ideally Taxi (2016), naquela época, quem prestava tal tipo de serviço eram os cocheiros, que começaram a oferecer serviços de transporte em carruagens às famílias com recursos para pagar por esse “luxo”, mas sem meios suficientes para bancar seus próprios veículos. As carruagens, que eram puxadas por cavalos, ficaram conhecidas como *hackney*.

Acrescenta, ademais, que, em 1654, o Parlamento Britânico já fazia sinal para que fossem pensadas em regulamentações aos “cocheiros-*hackney*”, tanto em Londres quanto em outros locais próximos. Então, a partir de 1662, as autoridades inglesas começaram a emitir licenças para o exercício da profissão. Em 1834, Joseph Henson criou um modelo de carruagem com duas rodas e puxada por um cavalo que fez muito sucesso na época (IDEALLY TAXI, 2016).

Mais tarde, no ano de 1897, apareceram em Stuttgart, na Alemanha, os primeiros táxis motorizados e equipados com taxímetro construído por Gottlieb Daimler, e que foi posteriormente vendido para a *Stuttgart Transportation Company*, na Alemanha. Os veículos usados pela empresa eram impulsionados por um motor elétrico, porém, rapidamente, os carros elétricos perderam espaço para os movidos à gasolina, pois ofereciam mais autonomia e velocidade (DIAS, 2017).

Antes da Primeira Guerra Mundial, segundo Bergamo (2015), a implantação dos táxis se difundiu por toda Europa, mais precisamente em 1907, período no qual as grandes cidades europeias e americanas disponibilizavam o serviço de táxi legalizado, bem como visualmente pintados com esquemas de cores diferentes.

No Brasil, o serviço de táxi teve início na cidade do Rio de Janeiro, em 1958, com carros de praça antigos, conhecidos como “galipão”, sendo veículos de marca Chevrolet, Ford, Dodge e Plymouth, fabricados entre as décadas de 1930 e 1950. Todavia, no ano de 1953, as importações de carros montados foram restringidas. A sequência comum se deu por meio da substituição da envelhecida frota de táxis importados por modelos nacionais novos. Como incentivo, o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), órgão do governo, concedeu isenção de impostos para carros de praça vendidos no BRASIL (PRIMEIRO TÁXI..., 2017).

Após a chegada de Juscelino Kubitschek ao poder, as ações e as inaugurações se intensificaram na indústria automobilística, pois desde o segundo governo de Getúlio Vargas, o capitão de mar e guerra, Lúcio Meira, já vinha focando na implantação de tal segmento no Brasil. Tinha-se, enfim, uma indústria que produzia desde a pequena Romi-Isetta até os caminhões Scania. Foi assim que o sedã DKW-Vemag, lançado em maio de 1958, surgiu como o primeiro automóvel de quatro portas produzido no Brasil (PRIMEIRO TÁXI..., 2017).

Em contraponto, pertinente ao contexto histórico de surgimento dos aplicativos de transporte particular, como é o caso do Uber, segundo o site Canaltech (2021), ocorreu quando os fundadores dessa empresa, Garrett Camp e Travis Kalanick, em Paris, tiveram dificuldade para encontrar um táxi. Percebendo, assim, que era grande a demanda por transporte, os executivos tiveram a ideia de criar uma plataforma que permitisse solicitar carros, dentro de uma logística *premium* de atendimento.

O sistema Uber é uma startup que rapidamente veio a se espalhar por todo o mundo, tendo sido fundada em 2009, na Califórnia, Estados Unidos, como um aplicativo cuja finalidade era a de facilitar o acesso ao transporte.

Atualmente, a empresa está presente em mais de 600 cidades, permitindo que os usuários do app solicitem corridas e que pessoas comuns ganhem dinheiro com seus próprios carros. De acordo com informações da companhia, atualmente a plataforma conta com 75 milhões de usuários, 3 milhões de motoristas parceiros e realiza cerca de 15 milhões de viagens por dia. Após receber investimentos de grandes empresas, a Uber passou a expandir sua área de atuação. Hoje, a companhia também oferece serviços de entrega de alimentos, transporte de carga e conta com laboratórios para o desenvolvimento de tecnologias para carros autônomos. Regulamentada pela Lei 13.640/018, o Uber chegou ao Brasil em 2014, com atuação no Rio de Janeiro. A segunda cidade a receber o aplicativo foi São Paulo, seguida por Belo Horizonte. Atualmente, mais de 100 cidades brasileiras contam com os serviços da empresa, realizados por 500 mil motoristas parceiros (CANALTECH, 2021).

Para Bergamo (2015), em 2012, a empresa trouxe a principal inovação: o UberX, que é também a fonte principal de problemas da empresa. Isso porque, nas palavras do autor,

[...] o UberX é uma tecnologia disruptiva (como são chamadas as inovações com potencial para criar e destruir mercados) e que constantemente esbarra em questões legais, vez que possibilita a qualquer motorista que preencha os requisitos estabelecidos pela empresa e que tenha um carro próprio passe a fazer “corridas”, o que aumentou drasticamente o número de motoristas aderidos à empresa, que buscam neste sistema um complemento para sua renda (BERGAMO, 2015).

Portanto, considerando fatos e dados da Uber, a empresa de tecnologia está presente atualmente em mais de 10 mil cidades no mundo, mais de 500 cidades no Brasil e presente em 71 países. Em termos de motoristas/parceiros, o número chega a 3.5 milhões no mundo e 1 milhão no Brasil, bem como a 101 milhões de usuários e 22 milhões no Brasil. Ademais, o número de viagens/entregas por dia chega a 16 milhões, segundo dados da empresa (EQUIPE UBER, 2020).

2.2 Comparando as modalidades: principais distinções, natureza jurídica de seus serviços e possíveis vantagens e desvantagens

A importância de examinar as características jurídicas dos dois serviços seria a de se poder verificar se possuem a mesma natureza jurídica, ou se, de fato, há determinantes que venham a condicionar a sua coexistência.

Partindo do conceito atribuído às redes de táxis, logo, entende-se ser o táxi caracterizado como serviço público de transporte individual de passageiros em veículos de aluguel, necessitando de autorização prévia do Poder Público Municipal, que impõe regulamentação objetiva, regras de fiscalização, formas e limitações ao serviço (SILVA, 2017).

Já a atividade prestada pelos motoristas de Uber se enquadra em uma outra categoria de transporte individual de passageiros, que seria particular ou privada, ou seja, está amparada pelos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência, consoante aduz, expressamente, o art. 1º, inciso IV e art. 170, caput, da Carta Magna de 1988 (BRASIL, 1988).

De acordo com o art. 170 da Constituição Federal:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: I - soberania nacional; II - propriedade privada; III - função social da propriedade; IV - livre concorrência; V - defesa do consumidor; VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; VII - redução das desigualdades regionais e sociais; VIII - busca do pleno emprego; IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei (BRASIL, 1988).

A diferença entre o transporte particular por aplicativo e os serviços de táxi seria justamente a natureza jurídica, uma vez que o táxi está devidamente disciplinado pelo art. 4º, inciso VIII, da Lei nº 12.587/2012, sendo tidos como “transporte público individual de passageiros”:

Art. 4º: Para os fins desta Lei, considera-se:
[...] 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 (BRASIL, 2012).

Nesse sentido, os serviços prestados pelos motoristas de táxi, como já mencionados, são considerados de utilidade pública e/ou de interesse coletivo (aberto ao público). Logo, os taxistas são submetidos a vistorias e testes em seus veículos anualmente, a fim de terem autorização para transitar nas ruas, garantindo, dessa forma, que efetivamente realizem suas corridas com maior segurança, além de evitar acidentes.

De acordo com dados constantes no site do Ministério da Fazenda (BRASIL, 2017a), a padronização do serviço de táxi é apresentada nas cores, sinais e distintivos, que devem manter dentro do veículo e serem apresentados obrigatoriamente, pois nele deve constar o certificado de licença e de autorização, com o nome, número e foto do taxista. Isso possibilitará a identificação do motorista pelos passageiros, facilitando possíveis reclamações e oferecendo mais segurança ao serviço prestado. Complementando tal informação,

[...] cabe ressaltar que a natureza pública da prestação do serviço explicaria a diferença de tratamento regulatório das duas categorias que exploram o serviço de transporte individual remunerado de passageiros. Dentro dessa lógica, o serviço de táxi teria como característica principal a acessibilidade a todos que desejam utilizá-lo, não podendo o taxista negar o atendimento. Por outro lado, os serviços de AVP teriam natureza privada, sendo acessíveis a clientes pré-agendados, podendo, inclusive, haver recusa no seu atendimento pelo prestador do serviço. Como resultado dessa diferença, o Poder Público reserva aos taxistas vantagens como espaços públicos (“pontos de táxi”) para o desenvolvimento de sua atividade, a possibilidade de transitar pelas ruas em busca de passageiros (“bandeirada”) e benefícios tributários para aquisição do veículo (BRASIL, 2017a, p. 21, grifo nosso).

O transporte público individual de passageiros é classificado, ainda, segundo o artigo 4º, inciso VIII, da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) como sendo “[...] serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas” (BRASIL, 2012).

Em contraponto, de acordo com Silva (2017), a lei que regulamenta os serviços de transporte individual privado de passageiros é a Lei Federal nº 13.640/2018. Ao observá-la, verifica-se que não houve cautela ao incluir as normas de segurança; não foram impostas barreiras regulatórias à sua entrada e nem restrições à liberdade tarifária, consoante explica o autor abaixo:

[...] Ao impor que o atendimento a passageiros somente se dará por meio do aplicativo, os defensores do Uber entendem que o serviço deixa de ser público pois somente aquele seletivo grupo que buscou a contratação do aplicativo possui acesso ao serviço, tornando-o privado e exclusivo a um determinado grupo de pessoas que, por livre escolha e vontade, optaram por utilizar o serviço disponibilizado pelo aplicativo. Com uma leitura rápida da Lei 12.468/11, pode-se concluir pela ilegalidade do Uber, uma vez que os seus motoristas vêm realizando o transporte de passageiros, mediante tarifa e por corrida (SILVA, 2017).

Fazendo uma análise acerca da distinção jurídica desses serviços, em conformidade com a Lei nº 12.468/2011, pode-se inferir que somente os taxistas exerceriam, de fato, “o transporte público individual de passageiros”, haja vista serem detentores de autorização pública para exercer a atividade, possuírem controle de preços medido (pelo taxímetro), obrigatoriedade de atendimento indiscriminado de passageiros e um regime de fiscalização (BRASIL, 2011).

Já os motoristas de Uber, embora também sujeitos à fiscalização, possuem uma atividade essencialmente privada, com a remuneração por preços livres, onde o motorista é quem aceita a corrida, diferente do taxista, que se vê indiretamente mais persuadido a fazê-la. Tais serviços, evidentemente, estão sujeitos ao poder de polícia da municipalidade, que poderá editar regulamentos específicos para o exercício de ambas as atividades (SILVA, 2017).

De acordo com informações constantes no site Tec Dicas (20--), uma das grandes vantagens do táxi que poderíamos citar seria a utilização da faixa de ônibus, tendo em vista a agilidade que o passageiro encontra ao sair atrasado para um compromisso. Os descontos atraentes seriam outra vantagem que os aplicativos de táxi oferecem e que deixam as viagens com preços mais acessíveis.

Outras vantagens que os taxistas possuem, segundo Bergamo (2015), seriam referentes aos benefícios de desconto que têm, por direito, como isenção de IPI e de ICMS na compra de carros novos, além de isenção de IPVA anual, pois graças a esses benefícios, os taxistas sempre se mantêm com a frota renovada. Ao solicitar um táxi, usualmente, será ofertado um serviço mínimo de qualidade, a fim de garantir conforto e segurança no trajeto, o que gera confiabilidade no referido meio de transporte urbano.

3 COMPREENDENDO AS RELAÇÕES ESTABELECIDAS ENTRE AS CATEGORIAS

De acordo com Sarmiento (2015), no que se refere ao transporte urbano, cabe destacar que, por muitos anos, o serviço de transporte individual de passageiros foi realizado exclusivamente por intermédio do táxi, que manteve o monopólio do serviço até a chegada dos aplicativos. No entanto, nos últimos anos, com o ingresso das startups, especialmente o Uber, houve mudança nessa modalidade de transporte em todo o mundo, inclusive no Brasil.

Desde o seu surgimento, vindo a apresentar relevante concorrência à atividade laboral já desempenhada pela categoria profissional composta pelos motoristas de táxi, a relação entre o Uber e os taxistas enfrentou evidentes impasses, sendo, por inúmeras vezes, relatados conflitos por todo o país e nos mais diversos meios de comunicação, matéria esta exposta a seguir.

3.1 Breve exposição dos conflitos identificados entre elas

Com a atuação da empresa Uber no Brasil, desde a sua chegada em 2014, e todos os conflitos que sucederam, surgiu uma nova demanda legal, pressionada, principalmente, pela classe dos taxistas que se mobilizaram para, em um primeiro momento, questionar a legalidade da prática exercida pela organização citada.

Muitos foram os conflitos na época, entre eles notícias como a publicada no portal G1 de São Paulo:

Taxistas e motoristas do aplicativo Uber, serviço de transporte privado via smartphones, entraram em conflito nas duas maiores cidades do Brasil, São Paulo e Rio de Janeiro, entre a noite desta quinta (28) e a madrugada desta sexta-feira (29). [...] O Uber disse que repudia qualquer tipo de violência. [...] Em nota, a Simtetaxis (Sindicato dos Motoristas nas Empresas de Táxi no Estado de SP), que participou da manifestação, disse que repudia a violência e acusa o poder público de se omitir sobre a questão (TAXISTAS E MOTORISTAS..., 2016).

Outro fato ocorreu em Belo Horizonte, quando um ponto de Uber foi instalado na rodoviária, que também terminou em confronto entre motoristas de aplicativo e taxistas, ocasionando assim, destaques em manchetes:

Motoristas de Uber e táxis protagonizaram mais uma disputa por espaço em Belo Horizonte, desta vez na rodoviária da capital. Os motoristas do aplicativo 'ganharam' um ponto de embarque de passageiros - sinalizado como "Ponto de Uber"- no subsolo do terminal, o que irritou os taxistas que trabalham no local. Depois de horas de muito tumulto, com troca de ofensas entre condutores de táxi e de Uber, a sinalização foi removida do espaço que havia sido reservado para os motoristas do aplicativo. Segundo eles, o Uber havia conseguido um espaço, que antes era usado como estacionamento para carros particulares, para ser usado para embarque de passageiros, inicialmente, somente entre os dias 1º e 6 de novembro, entre o início e o fim do feriado prolongado (SILVA, 2017).

Após o ocorrido, por meio de nota, a Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais (Codemig), responsável pela administração do terminal, informou que,

em função do feriado de Finados, a BHTrans fez um plano de operação especial para o período e solicitou à Administração do Terminal Rodoviário Governador Israel Pinheiro (Tergip) algumas alterações em seu fluxo interno, com o objetivo de melhorar o atendimento a seus usuários (SILVA, 2017).

Em Fortaleza, o fato se deu quando dezenas de taxistas e motoristas de Uber, entraram em confronto no Aeroporto Internacional Pinto Martins, como mostra o portal G1 Ceará:

Dezenas de taxistas e motoristas que prestam serviços de condução particular pelo aplicativo Uber entraram em confronto generalizado na noite desta sexta-feira (9) no Aeroporto Pinto Martins, em Fortaleza. Não há registro de pessoas com ferimentos graves (DEZENAS DE TAXISTAS..., 2018).

Não diferente de outras cidades, em Fortaleza, o fato ocorreu quando dezenas de taxistas e motoristas de Uber entraram em confronto no Aeroporto Internacional Pinto Martins. Porém, esses transtornos duraram ainda até 15 de maio de 2018, quando a Câmara Municipal de Fortaleza "[...] aprovou o projeto de regulamentação do transporte individual de passageiros por aplicativos, como o Uber, 99, Cabify e Táxi amigo" (REGULAMENTAÇÃO DE TRANSPORTE..., 2018).

Por conseguinte, segundo Tonkelski (2019), devido a tantos conflitos ocorridos, alguns municípios começaram a editar leis proibindo a atuação dos motoristas de transporte por aplicativos, devido à grande pressão exercida pelos taxistas, resultando em um parecer enviado para a Arguição de Descumprimento de

Preceito Fundamental (ADPF) nº 449, ajuizada pelo Partido Social Liberal (PSL), por meio do qual a procuradora-geral da República, Raquel Dodge, sustenta que:

Além de negócio passível de exploração econômica, o transporte de passageiros é atividade sensível à organização social, porque afeta a liberdade de locomoção e circulação, mobilidade, proteção ao meio ambiente. O bem-estar dos cidadãos e a dimensão pública da questão devem se sobrepor ao interesse privado ou comercial no que tange à organização do espaço urbano, mas a maneira como essa ponderação deve ser feita, organizada e administrada não compete ao Poder Judiciário (BRASIL, 2017b, p. 15).

O texto que estabelecia uma Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.578/2012) estava ultrapassado e não englobava as especificidades da economia compartilhada, muito menos abordava sobre o transporte individual de passageiros, ocasionando, assim, barreira ao existir uma interrupção naquela lei para que houvesse proibições no sentido de coibir a atuação do serviço de transporte por aplicativo, fato que ocasionou diversos conflitos pelo Brasil entre as categorias.

3.2 Regulamentação da atividade desenvolvida pelos aplicativos de transporte particular: como se instituiu?

A atividade do Uber é marcada, desde a sua implementação, por questões que envolvem o trato com a categoria dos taxistas, bem como referentes à própria natureza do seu serviço e no que concerne à sua regulamentação.

Para Santos e Vasconcelos (2016), o Uber, ao começar a prestar serviços,

[...] enfrentou polêmicas quanto à regulamentação. Ainda no início das atividades na cidade de San Francisco, a Secretaria de Transportes foi contra o serviço prestado pela empresa, iniciando uma polêmica que a colocou no foco da imprensa, resultando em sua rápida ascensão (SANTOS; VASCONCELOS, 2016, p. 14).

De acordo com o Ministério das Cidades (BRASIL, 2013), o transporte público é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento das cidades.

[...] A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico. Na Lei, são definidos e classificados os modos e serviços de transporte, além de exemplificadas

infraestruturas de mobilidade urbana que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Importante observar que os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos pela Lei devem orientar a elaboração de normas municipais, além de procedimentos para que os municípios implementem suas políticas e planejamentos em consonância com a União e com os Estados Federados e Distrito Federal (BRASIL, 2013, p. 5).

Ocorre que, a Lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2012), foi instituída antes da chegada dos aplicativos de transporte de passageiros no ano de 2014, pois neste período não se tinha previsão da entrada de tais modalidades no Brasil, tornando-se, então, urgente a regulamentação dos serviços promovidos pelos aplicativos de transporte individual de passageiros. Entretanto, veio a Lei nº 13.640/2018 (BRASIL, 2018) “Lei do Uber”, na tentativa de evitar mais transtornos em volta do assunto, ocasionados por motoristas de táxi contra os novos concorrentes.

Nesse sentido, a classe dos taxistas e seus sindicatos fizeram muita pressão para que a regulamentação fosse bastante rígida, argumentando inclusive que as empresas dos aplicativos de transporte se utilizam de artifícios para a isenção de determinadas responsabilidades (CRISTALDO, 2018). Por outro lado, a classe dos motoristas de aplicativo pediu que a regulamentação se desse de forma flexível (EQUIPE UBER, 2020).

Devido a tantos transtornos ocasionados por questões de conflitos sobre o tema, o Congresso Nacional, no dia 26 de março de 2018, decidiu pela alteração da Lei nº 12.587/2012 e publicou a Lei nº 13.640/2018, determinando que:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros, nos termos do inciso XIII do art. 5º e do parágrafo único do art. 170 da Constituição Federal. Art. 2º O inciso X do art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação: X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede (BRASIL, 2013).

Aos municípios e ao Distrito Federal ficou verificada competência exclusiva, determinando que estes possam fiscalizar e regulamentar os serviços dos aplicativos, bem como reconhecer a atividade de transporte individual de passageiros, mas devendo observar algumas diretrizes.

De acordo com Caram e Vivas (2018), caberá aos municípios e ao Distrito Federal, regulamentar e fiscalizar esses serviços. Os motoristas de aplicativos, por sua vez, terão de cumprir algumas condições, dentre as quais:

Art. 3º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida dos seguintes arts. 11-A e 11-B: “Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios, Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;
II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);
III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;
II - conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;
III - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Assim, com o advento da Lei nº 13.640/2018, percebeu-se mais solidez e segurança jurídica em sua inauguração, haja vista que, na fase relativa aos conflitos, tornou-se um marco no papel dessas categorias, que passaram a coexistir com um pouco mais de estabilidade. Depois de muita luta, tanto pelas disparidades entre taxistas e motoristas de Uber, é que existe nos dias atuais mais segurança à atividade que passou a ser desempenhada por tantos cidadãos brasileiros.

4 POSSIBILIDADES DE ENFRENTAMENTO E HARMONIZAÇÃO ENTRE OS SERVIÇOS PRESTADOS

No Brasil, além das regras que a Lei nº 12.587/2012 impõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, também a Constituição Federal, em seus artigos 1º, IV, e 170, *caput*, estabelecem o trabalho humano como fundamento do Estado brasileiro e da ordem econômica. Contudo, a valorização do trabalho humano tem previsão no artigo 7º, da Constituição Federal, trazendo um rol de garantias aos direitos dos trabalhadores (BRASIL, 1988).

Após muitos conflitos e resistência por parte dos taxistas com a chegada dos aplicativos, em especial o Uber, a questão da ilegalidade ficou superada, mas surgiram novas discussões sobre quem poderia legislar quanto à regulamentação e de que maneira isso seria feito, pois na Constituição ainda não havia regulamentação, mesmo havendo previsão. Neste panorama, a Lei nº 12.578/2012 foi apresentada, a qual versa sobre Política Nacional de Mobilidade Urbana; na época, esta não previa a implementação dos serviços de transporte individual de passageiros (TONKELSKI, 2019).

Os taxistas e proprietários de licenças de táxis afirmam que o aplicativo Uber opera diretamente no mercado de corridas de táxis, com informação de que seria um substituto perfeito para os serviços já existentes no mercado regulado. Já a empresa de aplicativo Uber afirma que seus principais concorrentes são os veículos particulares (UBER NEWSROOM, 2020).

Conjuntamente, o princípio da Livre Concorrência relaciona-se diretamente com o princípio da Livre Iniciativa; ambos possibilitam o equilíbrio de mercado, garantindo que não haja arbitrariedade e que sejam cumpridas as determinações da Carta Magna, como preconiza José Afonso da Silva:

A livre concorrência está configurada no art. 170, IV, como um dos princípios da ordem econômica. Ele é uma manifestação da liberdade de iniciativa e, para garanti-la, a Constituição estatui que a lei reprimirá o abuso de poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros. Os dois dispositivos se complementam no mesmo objetivo. Visam tutelar o sistema de mercado e, especialmente, proteger a livre concorrência contra a tendência açambarcador da concentração capitalista (SILVA, 1998, p. 876).

Assim, na lição de Sarmiento (2015), o Estado possui poder para intervir na atividade econômica,

[...] bem como para normalizá-la ou fomentar ações privadas consideradas socialmente desejáveis. Para exercer esta competência, deve a União atender aos interesses e às limitações impostas pela Constituição, tais como: os princípios da proporcionalidade, da legalidade e da igualdade. Atendidos estes preceitos, poderá ser conferida plena liberdade para os particulares atuarem no mercado (SARMENTO, 2015, p. 15).

A Ordem Econômica é embasada em princípios, como a livre iniciativa e a livre concorrência, sendo eles alicerces para quaisquer atividades desenvolvidas no âmbito econômico. Assim, a empresa Uber veio para o Brasil proporcionar inúmeras melhorias, tanto para a população quanto para o mercado, que, em pouco tempo, tiveram outra opção além daquela ofertada pelos taxistas que já prestavam o serviço (TONKELSKI, 2019).

Apesar do livre acesso ao mercado por meios de garantias constitucionais, como o da livre iniciativa e o da livre concorrência, faz-se necessário que o Estado intervenha sobre a questão da regulação, a fim de buscar um maior controle na prestação dos serviços, tanto por parte dos aplicativos quanto pelos taxistas, tendo em vista que essas circunstâncias podem gerar impactos negativos nos preços, como também na qualidade do serviço, pois o Estado deve atuar como um fator da eficiência do transporte público em geral (GOMIDE, 2016).

Assim, é preciso que o Estado organize e fiscalize o serviço de transporte individual de passageiros. Entregar todo o controle da atividade a uma empresa privada gera riscos. Também se sabe que o “monopólio” das companhias de táxi é infesto, pois, com a ausência de regulamentação, transmite-se espontaneamente ao Uber o mesmo monopólio. No entanto, neste caso, haveria apenas a troca de uma corporação por outra (OLIVEIRA; STRECK, 2015).

De acordo com a Agência do Senado (2018), após o Senado aprovar a regulamentação de aplicativos de transporte de passageiros, o senador Roberto Rocha, pertencente ao Partido da Social Democracia Brasileira do Maranhão (PSDB-MA) apresentou um projeto destacando que:

[...] os motoristas de táxi pagam menos imposto de renda (IR). O projeto (PLS 46/2017) determina que o taxista passe a declarar à Receita Federal 20% dos ganhos brutos e não 60%, como é hoje. Segundo o texto, essa redução no IR seria de cinco anos, prazo que, na opinião do senador, é necessário

diante da concorrência com aplicativos. Ao invés de a gente onerar o aplicativo, nós entendemos que é melhor desonerar ainda mais os táxis. Mesmo considerando que o Brasil já oferece inúmeras vantagens aos taxistas. Nós estamos falando de uma transição, para atender inclusive à Lei de Responsabilidade Fiscal, por um período de cinco anos. E fazer com que o taxista possa, com essa desoneração, ter melhor condição de concorrência no mercado (AGÊNCIA DO SENADO, 2018).

Ademais, o Senado estudou a possibilidade de aliviar a cobrança das altas taxas emitidas pelas cooperativas de táxis em aeroportos brasileiros, embora o tema não estivesse em lei, haja vista alguns dos aeroportos serem públicos e administrados pela Infraero (AGÊNCIA DO SENADO, 2018).

Nota-se que a pretensão do senador, de forma mais justa e oportuna diante da situação em virtude da concorrência dos aplicativos, achou pertinente apresentar um projeto de tarifação reduzida para os taxistas, ao invés de tarifar ainda mais os aplicativos, de forma a manter o equilíbrio favorável a estas categorias que têm um grande papel na sociedade, pois o transporte individual de passageiro, seja público ou particular, é de grande importância para a mobilidade urbana e para a população, por isso merece uma atenção especial.

4.1 Uma análise da efetividade da regulamentação implementada: julgados e adesão da tipologia de táxis pelo transporte por aplicativo

Objetivando, por fim, verificar se, em termos práticos, a regulamentação das atividades realizadas pelos motoristas de aplicativo passou a estar de acordo com o esperado, sendo pautadas por uma base igualitária mediante redes de táxis já presentes no mercado de transporte urbano. Foram observadas na parte final da pesquisa, evidências positivas da implementação legal de tal dispositivo em alguns estados e no Distrito Federal.

Devido aos protestos de taxistas e seus respectivos sindicatos perante o Legislativo e Judiciário alegarem a clandestinidade da Uber no estado de São Paulo, os taxistas exigiam a proibição das atividades de transporte particular por aplicativos na capital, pois os motoristas do aplicativo Uber já haviam iniciado suas operações, que tiveram início no ano de 2014, sendo aprovada, no ano seguinte, a Lei Municipal nº 16.279/2015, que dispõe o seguinte:

Art. 1º Fica proibido no âmbito da Cidade de São Paulo o transporte remunerado de pessoas em veículos particulares cadastrados através de aplicativos para locais pré-estabelecidos.

Art. 2º Para efeitos desta lei, fica também proibida a associação entre empresas administradoras desses aplicativos e estabelecimentos comerciais para o transporte remunerado de passageiros em veículos que não atendam às exigências da Lei nº 7.329, de 11 de julho de 1969, que estabelece normas para execução do serviço na Cidade de São Paulo.

Art. 3º A infração ao disposto nesta lei acarretará ao condutor e aos estabelecimentos multa no valor de R \$1.700,00 (mil e setecentos reais), apreensão de veículo e demais sanções cabíveis. Parágrafo único. O valor da multa de que trata o “caput” deste artigo será atualizado anualmente pela variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (SÃO PAULO, 2015).

Dessa maneira, ficou decidida a proibição da atuação do transporte por aplicativo Uber. Para aqueles que descumprissem a lei, além da multa de trânsito, teriam o seu veículo apreendido pela fiscalização. Entretanto, ao interpretar equivocadamente a Lei nº 12.587/2012, que não restringe tal modalidade de serviço aos taxistas, a lei municipal deu qualidade ao valor de inovação proporcionada pela Uber, mas proibiu o uso de aplicativos de transportes de passageiros sob a justificativa de proteção aos taxistas e segurança do consumidor (OLIVEIRA, 2016).

O Tribunal de Justiça de São Paulo negou pedido liminar em Ação Direta de Inconstitucionalidade na data 11/11/2015, promovida pela Confederação Nacional de Serviços (CNS), diante da Prefeitura Municipal de São Paulo, que pretendia suspender a Lei nº 16.279/2015, para que os profissionais da plataforma Uber pudessem voltar a prestar o serviço o mais breve possível, tendo o seguinte resultado:

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - LEI MUNICIPAL QUE DISPÕE SOBRE PROIBIÇÃO DO USO DE CARROS PARTICULARES CADASTRADOS EM APLICATIVOS PARA O TRANSPORTE REMUNERADO INDIVIDUAL DE PESSOAS NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, E RESPECTIVO DECRETO REGULAMENTADOR - MEDIDA LIMINAR - SUBMISSÃO DA QUESTÃO AO PLENÁRIO, NOS TERMOS DO ARTIGO 168, §2º, DO RITJSP, DIANTE DE SUA RELEVÂNCIA - AUSÊNCIA DOS REQUISITOS AUTORIZADORES PARA EXCEPCIONAL CONCESSÃO DA TUTELA DE URGÊNCIA - TEMAS EM DEBATE QUE DESPERTAM SIGNIFICATIVA CONTROVÉRSIA - ATOS NORMATIVOS IMPUGNADOS QUE, EM PRINCÍPIO, OBJETIVAM REGULAMENTAR O SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO - LIMINAR INDEFERIDA. (ADI 22169010620158260000 - São Paulo - Órgão Especial - Relator Francisco Casconi -11/11/2015 – Votação Unânime – Voto nº 30487) (SÃO PAULO, 2017).

Ao decidir a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI), o desembargador Francisco Casconi verificou a “ausência de requisitos autorizadores para a excepcional concessão da tutela de urgência” (SÃO PAULO, 2015 apud OLIVEIRA, 2016, p. 41). Assim, a lei continuou em vigor para a tramitação regular da ADI, haja vista que suspender a lei antecipadamente causaria intranquilidade social.

Assim como nas outras cidades, no Distrito Federal, a Uber não foi bem recepcionada pelos motoristas de táxi, acontecendo, também, alguns conflitos. Diante dessa problemática, o deputado distrital, Rodrigo Delmasso, apresentou o Projeto de Lei direcionado à utilização dos aplicativos para a prestação do serviço de transporte individual particular de passageiros (OLIVEIRA, 2016).

A proposta da lei inseriu o serviço prestado pela Uber da mesma forma como um serviço público semelhante ao de táxi, que necessita de cadastramento nos órgãos responsáveis. A leitura dos artigos traz:

Art. 2º Os aplicativos credenciados deverão ser previamente configurados pela empresa desenvolvedora, com cadastro de todos os pontos de táxi localizados no Distrito Federal, bem como de todos os veículos e taxistas com autorização vigente. [...] §2º Os aplicativos deverão ser previamente configurados com cerca eletrônica de raio de 50 (cinquenta) metros em relação a qualquer táxi que esteja devidamente estacionado em seu ponto, no intuito de inibir a disponibilidade de outros táxis que estejam nas proximidades.

Art. 3º Para a devida utilização nos limites do Distrito Federal, os aplicativos e sistemas referidos no artigo primeiro deverão ser previamente cadastrados pelo Órgão Gestor das concessões de Táxi do Distrito Federal, por meio de Portaria publicada no Diário Oficial do Distrito Federal, após análise e deferimento do requerimento protocolado pela pessoa jurídica proprietária, estabelecida em território nacional e detentora da marca registrada dos referidos produtos, o qual deverá estar acompanhado dos seguintes documentos, sem prejuízo de outros que vierem a ser definidos por regulamento do Poder Executivo: [...] Art. 7º A realização do transporte individual e remunerado de passageiros de veículos não autorizados para o serviço de táxi no Distrito Federal, que utilizem de quaisquer aplicativos, caracteriza o exercício de serviços de transporte clandestino, ficando o infrator sujeito à multa e demais medidas administrativas (BRASÍLIA, 2015).

Ao exigir o cadastramento diante das autoridades locais e ao existir a inserção na plataforma dos taxistas com autorização, verifica-se que o projeto de lei distrital pretendeu beneficiar os profissionais taxistas, descaracterizando a prestação de serviço do aplicativo Uber (OLIVEIRA, 2016).

Para a instituição, o referido projeto que proíbe a utilização de aplicativos de prestação de serviço de transporte individual e remunerado, tendo como alvo principal a Uber, é inconstitucional. De acordo com o parecer, o projeto de lei, que

estava em tramitação na Câmara Legislativa, ofende uma série de princípios constitucionais, dentre eles os da livre iniciativa, da liberdade de exercício de qualquer profissão e da livre concorrência, como se depreende da ementa:

PROJETO DE LEI 282/2015 DA CLDF. INCONSTITUCIONALIDADE FORMAL. COMPETÊNCIA PRIVATIVA DA UNIÃO PARA LEGISLAR SOBRE TRANSPORTE. ART. 22, IX E XI, CF. INCONSTITUCIONALIDADE MATERIAL. REGIME DA LIVRE INICIATIVA (ART. 1, IV, CF). LIBERDADE NO EXERCÍCIO DE QUALQUER ATIVIDADE ECONÔMICA (ART. 170, PAR. ÚNICO, CF) (BRASÍLIA, 2015).

Nota-se, também, a subsistência de precedente benéfico à atividade praticada pela Uber e os motoristas associados, com fundamento nos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, assim expressos a seguir:

Apelação Cível e Reexame Necessário de nº 0381371-80.2015.8.19.0001, proferida pela 13ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro em 22 de fevereiro de 2017: ADMINISTRATIVO E CONSTITUCIONAL. MANDADO DE SEGURANÇA PREVENTIVO IMPETRADO POR MOTORISTA PROFISSIONAL, VISANDO ASSEGURAR O EXERCÍCIO DE ATIVIDADE LABORAL CONCERNENTE A TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIRO, QUE É REMUNERADO ATRAVÉS DO APLICATIVO "UBER". CONCESSÃO DA SEGURANÇA. DECISÃO ESCORREITA, PORQUANTO EM CONSONÂNCIA COM AS NORMAS CONSTITUCIONAIS QUE DECLARAM E RECONHECEM O VALOR SOCIAL DO TRABALHO E A LIVRE INICIATIVA COMO PRINCÍPIOS FUNDANTES DA REPÚBLICA (ART. 1º, IV). ALÉM DISSO, A LIVRE CONCORRÊNCIA E A BUSCA DO PLENO EMPREGO SÃO AXIOMAS DA ORDEM ECONÔMICA QUE DEVEM SER PRESERVADOS PELO ESTADO DE MODO A ASSEGURAR A TODOS EXISTÊNCIA DIGNA, CONFORME OS DITAMES DE JUSTIÇA SOCIAL. EXEGESE QUE SE EXTRAÍ DOS ARTIGOS 170, CAPUT E 170, INCISOS IV E VIII, TODOS DA CRFB. A ATIVIDADE DE POLÍCIA ADMINISTRATIVA DO ESTADO SE PREORDENA APENAS A RESTRINGIR O EXERCÍCIO DOS DIREITOS INDIVIDUAIS, JAMAIS SUPRIMI-LOS, O QUE TORNA ILEGAL A APLICAÇÃO DAS PENALIDADES CONTIDAS NO DECRETO Nº 40.518/15 EM RELAÇÃO AO IMPETRANTE, POR CERCEAR A LIBERDADE DE OFÍCIO OU PROFISSÃO CONSAGRADA NO ART. 5º, XIII, DA CRFB. PRECEDENTES. A ISENÇÃO PREVISTA NO ART. 17, IX, DA LEI 3.350/90 REFERE-SE TÃO SOMENTE ÀS CUSTAS, NÃO ENGLOBANDO A TAXA JUDICIÁRIA. EXEGESE DO ART. 115 DO CTE E APLICAÇÃO AO CASO DO ENUNCIADO ADMINISTRATIVO Nº 42 DO FETJ. PRECEDENTES DESTA CORTE. RECURSO CONHECIDO E DESPROVIDO. SEM OS HONORÁRIOS PREVISTOS NO ART. 85, §11, DO NCPC, TENDO EM VISTA A ORIENTAÇÃO QUE EMERGE DO ENUNCIADO ADMINISTRATIVO Nº 07 DO STJ. UNÂNIME (FREITAS; PEREIRA, 2017, p. 1427).

Nos termos apresentados, percebeu-se que a iniciativa da *startup* Uber possui respaldo na Constituição, primeiramente, por não existir vedação aos serviços que se pretende prestar, bem como porque, no Brasil, é assegurada às empresas de aplicativos, a garantia da legalidade levando em conta a aplicação de princípios da

ordem econômica, como a livre iniciativa e a livre concorrência. Entretanto, os próprios municípios começaram a aderir à política de aceitação dos aplicativos, regulamentando por meio de leis ou decretos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A chegada da empresa Uber no Brasil trouxe grandes impactos para a economia de alguns setores de serviços, dentre eles, o mais afetado foi o de táxi. Por meio desta pesquisa, verificou-se que a economia digital sucedeu novos parâmetros mundiais para a aplicação de tecnologia, voltada, principalmente, à informação e à prestação de serviços. Destarte, a revolução tecnológica pode ser verificada em muitos aspectos dentro da sociedade, desde a inovação de produtos até a aplicabilidade tecnológica em serviços voltados à população.

O sucesso do aplicativo Uber começou a causar grandes transtornos no país, em especial à classe dos taxistas, que logo passou a anunciar a ilegalidade da plataforma. Entretanto, foi evidenciado por meio deste estudo que o transporte individual de passageiros se divide em duas modalidades: a “pública”, um serviço de utilidade pública, prestado de modo respectivo pelos táxis, sujeitando-se a regulação estatal e, a “privada”, autorizada pelos princípios constitucionais, como o da livre iniciativa e da livre concorrência.

Após o presente estudo, foi possível concluir, em um primeiro momento, que os serviços prestados por taxistas e motoristas da Uber possuem diferenças significativas, em especial no que compete à sua natureza jurídica, uma vez que os serviços de táxis se constituem em um transporte público individual de passageiros, ao contrário dos serviços prestados pela Uber, a qual realiza transporte particular individual de passageiros.

Ademais, analisando dispositivos e jurisprudências, observou-se que alguns municípios passaram a regulamentar e outros a restringir ou vedar a atuação dos aplicativos, violando, assim, os princípios amparados pela Constituição, pois tais fatos ocasionaram diversas intervenções judiciais, para que o direito de exercício fosse garantido.

Por fim, acredita-se que a atuação estatal atendeu aos interesses públicos, permitindo o transporte privado individual de passageiros ao invés de proibi-lo, pois isto atendeu da melhor forma os critérios pretendidos pela Política Nacional de

Mobilidade Urbana, trazendo mais benefícios à população. Assim, ficou evidente que, após regulamentação do serviço de transporte por aplicativo trazido pela Lei nº 13.640/2018, além de cessar os constantes conflitos entre os taxistas e motoristas da Uber, propicia, atualmente, de forma afetuosa, um maior equilíbrio entre essas profissões.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA DO SENADO. **A regulamentação do Uber mobilizou categorias e provocou debates no Plenário**. Brasília, DF: Agência do Senado, 2018.

Disponível em:

<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2017/12/29/regulamentacao-do-uber-mobilizou-categorias-e-provocou-debates-no-plenario>. Acesso em: 21 nov. 2021.

ALVES, Flávia Carneiro Reis Cerqueira. **Relações entre o aplicativo “Uber” e o ordenamento jurídico brasileiro**: uma análise do serviço de transporte ofertado. 2017. 24 f. Monografia (Bacharelado em Direito) - Universidade Federal de Lavras, Lavras, 2017.

BERGAMO, Bruno. **Táxi x Uber**: o impacto do debate no direito. [S.l.]: JusBrasil, 2015. Disponível: <https://bmbergamo.jusbrasil.com.br/artigos/305582357/taxi-x-uber>. Acesso em: 27 out. 2021.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 22 out. 2021.

BRASIL. Lei 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 [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 29 ago. 2011. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12468.htm. Acesso em: 4 set. 2021.

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 [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 5 set. 2021.

BRASIL. Ministérios das Cidades. **Cartilha sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF: Ministérios das Cidades, 2013. Disponível em: <http://bit.ly/2nzZ8aM>. Acesso em: 20 set. 2021.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Secretaria de Acompanhamento Econômico. **Nota técnica n.º 06076/2017/DF**: regulação anticompetitiva do transporte remunerado individual de passageiros. Brasília, DF: Ministério da Fazenda, 2017a. Disponível em: <http://bit.ly/2IsoTsW>. Acesso em: 10 ago. 2021.

BRASIL. Procuradoria Geral da União. **Parecer n.º 43/2017, de 2017**. [S./]: Procuradoria Geral da União, 2017b. Disponível em: <http://bit.ly/2IUrjAZ>. Acesso em: 28 nov. 2021.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental n.º 449, de 07 de abril de 2017**. Brasília, DF: Supremo Tribunal Federal, 2017c. Disponível em: <http://bit.ly/2mZGB7J>. Acesso em: 25 nov. 2021.

BRASÍLIA. Câmara Legislativa do Distrito Federal. **Projeto de Lei PL 283/2015**. Dispõe sobre a utilização de aplicativos para a prestação do transporte individual e remunerado de passageiros – táxi. Brasília, DF: Câmara Legislativa do Distrito Federal, 2015.

CANALTECH. **Uber**. [S./]: Canaltech, 2021. Disponível em: <https://canaltech.com.br/empresa/uber/>. Acesso em: 23 nov. 2021.

CARAM, Bernardo; VIVAS, Fernanda. Câmara aprova regulamentação de aplicativo Uber; placa vermelha não será exigida. **G1**, Brasília, DF, 28 fev. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/politica/noticia/camara-analisa-projeto-que-regulamenta-aplicativos-de-transporte-como-uber-e-cabify.ghtml>. Acesso em: 21 nov. 2021.

CRISTALDO, Heloisa. Câmara aprova regulamentação de serviços de transporte com aplicativo. **Agência Brasil**, 1 mar. 2018. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2018-03/camara-aprova-regulamentacao-de-servicos-de-transporte-com-aplicativos>. Acesso em: 3 dez. 2021.

DEZENAS de taxistas e motoristas de Uber entram em confronto no aeroporto de Fortaleza. **G1**, 10 mar. 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/ce/ceara/noticia/dezenas-de-taxistas-e-motoristas-de-uber-entram-em-confronto-no-aeroporto-de-fortaleza.ghtml>. Acesso em: 26 out. 2021.

DIAS, Robson. Qual a origem do táxi e por que tem esse nome? **Super Interessante**, Salvador, 20 abr. 2017. Disponível em: <https://super.abril.com.br/blog/oraculo/qual-a-origem-do-taxi-e-por-que-tem-esse-nome/>. Acesso em: 14 out. 2021.

EQUIPE UBER. **Fatos e dados sobre Uber**. [S./]: 2020. Disponível em: <https://ubr.to/2n1q5uF>. Acesso em: 23 nov. 2021.

ESTEVEES, Luiz Alberto. **Rivalidade após entrada**: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de taxi porta-a-porta. Brasília, DF: Ministério da Justiça: Conselho Administrativo de Defesa Econômica, 2015. Disponível em: <http://antigo.cade.gov.br/acesso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/rivalidade-apos-entrada-o-impacto-imediato-do-aplicativo-uber-sobre-as-corridas-de-taxi.pdf/view>. Acesso em: 30 out. 2021.

FREITAS, Paulo Henrique de Souza; PEREIRA, Ricardo Utrabo. A regulamentação dos serviços prestados pela startup Uber no Brasil: o transporte privado individual de passageiros em conformidade com os preceitos de acessibilidade de um Estado democrático. **Revista de Direito da Cidade**, v. 9, n. 4, p. 1416-1449, 2017.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. *In*: INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICA APLICADA. **Políticas sociais, acompanhamento e análise**. Brasília, DF: Instituto de Pesquisas Econômica Aplicada, 2016. p. 242-250.

IDEALLYTAXI. **Conheça os primeiros táxis da cidade da história**. [São Paulo]: IdeallyTaxi, 2016. Disponível em: <http://ideallytaxi.com.br/post-primeiros-taxis.php>. Acesso em: 11 nov. 2021.

OLIVEIRA, Halex Bastos. **O tratamento jurídico da Uber no Brasil**. 2016. Monografia (Conclusão do Curso de Direito) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016.

OLIVEIRA, Rafael Tomaz de; STRECK, Lenio Luiz. O Uber e o pretense iluminismo do transporte individual de passageiros. **Boletim de Notícias ConJur**, São Paulo, 8 ago. 2015. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2015-ago-08/diario-classe-uber-pretense-iluminismo-transporte-individual-passageiros#:~:text=O%20Uber%20e%20o%20pretense%20iluminismo%20do%20transporte%20individual%20de%20passageiros&text=Nas%20%C3%BAltimas%20semanas%2C%20assistimos%20pela,a%20empresa%20de%20tecnologia%20Uber.&text=Um%20dos%20pontos%20intrigantes%20dessa,da%20pol%C3%ADtica%20nacional%20de%20transportes>. Acesso em: 12 nov. 2021.

PRIMEIRO táxi fabricado no Brasil começou a rodar nas ruas do Rio em 1958. **O Globo**, 28 fev. 2017. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com/em-destaque/primeiro-taxi-fabricado-no-brasil-comeca-rodar-nas-ruas-do-rio-em-junho-de-1958-21036335>. Acesso em: 14 out. 2021.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do trabalho científico**: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

REGULAMENTAÇÃO de transporte de passageiros por aplicativos é **aprovada** pela Câmara. **O Povo Online**, Fortaleza, 5 maio 2018. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/noticias/fortaleza/2018/05/exigenciasdeseguranca-para-motoristas-de-aplicativo-sao-aprovadas-pe.html>. Acesso em: 10 nov. 2021.

SANTOS, Fernanda Sarmiento Guedes dos; VASCONCELOS, Nathália da Silva. **Inovação em serviços: o uso do Uber no Brasil**. 2016. 39 f. Monografia (Curso de Graduação em Administração) – Universidade Federal Fluminense, Volta Redonda, 2016.

SÃO PAULO. Câmara Municipal. Lei nº 16.279, de 8 de outubro de 2015. Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas no Município de São Paulo, e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, 9 out. 2015.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. **Ação direta de inconstitucionalidade**. Relator: Francisco Casconi, 11 nov. 2015. Disponível em: <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/262224712/direta-de-inconstitucionalidade-adi-22169010620158260000-sp-2216901-0620158260000/inteiro-teor-262224734>. Acesso em: 3 dez. 2021.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. **Ação direta de inconstitucionalidade**. Relator: Francisco Casconi, 15 fev. 2017. Disponível em: <https://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/433351192/direta-de-inconstitucionalidade-adi-20953148020168260000-sp-2095314-8020168260000>. Acesso em: 3 dez. 2021

SARMENTO, Daniel. **Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: o “caso Uber”**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2015. Disponível em: <http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>. Acesso em: 13 set. 2021.

SILVA, José Afonso. **Curso de direito constitucional positivo**. 15 ed. São Paulo: Malheiros, 1998.

SILVA, Paulo, Henrique. ‘Ponto de Uber’ na Rodoviária de BH provoca confronto entre motoristas de aplicativo e taxistas. **Hoje em Dia**, Belo Horizonte, 3 nov. 2017. Disponível em: <https://www.hojeemdia.com.br/horizontes/ponto-de-uber-na-rodovi%C3%A1ria-de-bh-provoca-confronto-entre-motoristas-de-aplicativo-e-taxistas-1.571253>. Acesso em: 22 nov. 2021.

TAXISTAS e motoristas do Uber em confronto na Esplanada, em Brasília. **Estado de Minas**, 31 out. 2016. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/nacional/2017/10/31/interna_nacional,913144/taxistas-e-motoristas-do-uber-entram-em-confronto-na-esplanada-em-bra.shtml. Acesso em: 24 nov. 2021.

TEC DICA. **Cinco vantagens do serviço do taxi em relação ao Uber**. [S.l.: s.n.], [20--]. Disponível em: <https://tecdica.com.br/2016/12/16/cinco-vantagens-do-taxi-em-relacao-ao-uber/>. Acesso em: 25 out. 2021.

TONKELSKI, Karen Luana. **Taxi versus Uber: upgrade tecnológico e o “choque” com a economia tradicional**. 2019. Artigo (Conclusão do Curso de Direito) - Setor de Ciências Jurídicas, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2019.

UBER NEWSROOM. **Fatos e dados sobre Uber**. [S./]: 2020. Disponível em: <https://www.uber.com/pt-BR/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>. Acesso em: 15 out. 2021.

UBER: usuários relatam dificuldade para conseguir carro, tempo de espera maior e corridas canceladas. **Diário do Nordeste**, 1 dez. 2020. Disponível em: <https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/negocios/uber-usuarios-relatam-dificuldade-para-conseguir-carro-tempo-de-espera-maior-e-corridas-canceladas-1.3017708>. Acesso em: 30 set. 2021.