



Centro Universitário de Brasília - Uniceub  
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais – FAJS  
Curso de Bacharelado em Direito

**KARLOS NATHAN DE OLIVEIRA LIMA**

**A LEGISLAÇÃO VIGENTE NO BRASIL A RESPEITO DOS  
APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE  
PASSAGEIROS NA MODALIDADE PRIVADA.**

Brasília  
2018

**KARLOS NATHAN DE OLIVEIRA LIMA**

**A LEGISLAÇÃO VIGENTE NO BRASIL A RESPEITO DOS  
APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE  
PASSAGEIROS NA MODALIDADE PRIVADA.**

Monografia apresentada como requisito parcial para  
obtenção do título de Bacharel em Direito pela  
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais – FAJS do  
Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).  
Orientador: Prof. Humberto Fernandes de Moura.

Brasília

2018

**KARLOS NATHAN DE OLIVEIRA LIMA**

**A LEGISLAÇÃO VIGENTE NO BRASIL A RESPEITO DOS  
APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE  
PASSAGEIROS NA MODALIDADE PRIVADA.**

Monografia apresentada como requisito parcial para  
obtenção do título de Bacharel em Direito pela  
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais – FAJS do  
Centro Universitário de Brasília (UniCEUB).  
Orientador: Prof. Humberto Fernandes de Moura.

**Brasília, XX/XX/XXXX**

**BANCA AVALIADORA**

---

**Professor(a) Orientador(a)**

---

**Professor(a) Avaliador(a)**

## RESUMO

Este trabalho apresenta uma análise da legislação vigente no país a respeito dos aplicativos de transporte individual de passageiros na modalidade privada. De todos os tópicos passíveis de análise o último irá demonstrar se realmente a lei 13.640/2018, responsável pela regulamentação do serviço prestado pelos aplicativos, conseguiu resolver na integralidade todos os problemas relatados ao longo deste trabalho. A partir da análise histórica dos transportes individuais de passageiros verificou-se que os mesmos foram criados há milhares de anos e em diversas formas. Ao longo do tempo com a criação de outras formas de transporte foi possível perceber o surgimento dos problemas no trânsito, problemas estes que estão presentes na vida das pessoas até hoje. Será apresentado o contexto histórico individual do táxi e da Uber, escolhida por representar os aplicativos por ser a precursora no seguimento. Foi necessário, primeiramente, o estudo da legislação que trata da mobilidade urbana da população concomitantemente com a legislação a respeito dos táxis que são os responsáveis por realizarem o transporte individual de passageiros na modalidade pública. É possível perceber que a legislação não faz menção ao transporte que é realizado pelos aplicativos, fazendo necessário a apresentação dos princípios constitucionais que autorizam a realização do serviço, bem como ajudam na argumentação de uma possível regulação. Com o objetivo de analisar os motivos de ambas as partes, este trabalho apresenta os problemas que foram causados com a vinda da Uber para o Brasil. Contudo, apresenta também os argumentos que são feitas para a proibição do serviço, bem como os argumentos favoráveis ao serviço. Por fim, será feita a análise da lei 13.640/2018 que ficou conhecida como a Lei do Uber e foi criada para regulação do transporte individual de passageiros na modalidade privada, alterando a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, 12.587/2012, que mencionava o serviço apenas na modalidade pública. Serão expostos os problemas que a delegação de competência aos Municípios e o Distrito Federal podem causar com a fiscalização e legislação dos serviços prestados pelos aplicativos em suas respectivas regiões.

Palavras-chave: Uber; Táxi; Transporte individual; Modalidade; Pública; Privada; Regulação;

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>5</b>
<b>1 TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS.....</b>	<b>7</b>
1.1. Histórico.....	7
1.2. Problemas do transporte no País.....	8
1.3. Legislação vigente no País.....	13
1.4. Do táxi.....	15
1.4.1. <i>Histórico</i> .....	15
1.4.2. <i>Regulamentação</i> .....	16
1.5. Da uber.....	17
1.5.1. <i>Histórico</i> .....	17
1.5.2. <i>Regulamentação</i> .....	20
<b>2 PROBLEMAS NA RELAÇÃO TÁXI X UBER.....</b>	<b>24</b>
2.1 Argumentos dos taxistas para proibição do uber.....	24
2.2 Soluções para acabar com o conflito.....	27
2.2.1 <i>Da proibição</i> .....	27
2.2.2 <i>Da regulamentação</i> .....	29
2.3 Lei do Uber - 13.640/2018.....	31
2.3.1 – <i>Delegação de competência</i> .....	34
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>37</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>40</b>

## INTRODUÇÃO

A presente monografia visa o estudo de um tema bastante novo e presente no dia a dia de milhões de pessoas, não só no Brasil, mas no mundo inteiro. Trata-se de uma empresa inovadora que trouxe um novo seguimento nas opções de transporte para os cidadãos, intitulado como transporte individual de passageiros na modalidade privada. Apesar de atualmente existirem várias empresas realizando o serviço, esse trabalho fará referência à empresa pioneira, que é a empresa Uber.

O tema se tornou bastante importante no Brasil por conta dos conflitos que ele ocasionou ao ser disponibilizado nas cidades brasileiras, pois a classe que realiza o transporte individual de passageiros na modalidade pública, os taxistas, acreditavam que o serviço era ilegal e estavam prejudicando o trabalho deles por conta de uma suposta concorrência desleal.

Contudo, a maioria da população começou a usar o serviço com mais frequência abandonando assim a modalidade pública oferecida pelos táxis, por conta de inúmeros fatores como a maneira fácil e tecnológica que o serviço é oferecido, devido a cordialidade e educação dos motoristas parceiros da Uber e também por conta do preço bem mais baixo que o táxi. Por conta da visível melhoria na prestação do serviço de um transporte individual de passageiros, as pessoas começaram a abandonar os táxis e usarem essa nova opção, que já era a sensação em outras cidades do mundo.

Além da visível aceitação da população em usarem o serviço oferecido pela Uber como passageiros, tivemos também a oportunidade de ser um motorista parceiro aproveitada por milhares de pessoas, fazendo com que tirassem várias pessoas da situação de desemprego, ajudando assim, não só as pessoas que precisam se locomover, mas também as pessoas que necessitam de um emprego para sustentar sua família.

Para tanto, no primeiro capítulo será exposto inicialmente informações relativas ao transporte individual de passageiros de uma forma geral trazendo no primeiro momento o seu contexto histórico, os problemas no setor de transportes encontrado no País e a legislação vigente sobre esse tipo de transporte.

O contexto histórico será importante para o estudo do tema para verificarmos se a necessidade da população em se locomover de uma cidade para outra seja para lazer ou trabalho já era percebida há milhares de anos e se os transportes foram sendo criados por conta disso. Ainda neste tópico será exposto também em qual momento foi possível perceber a ideia de transporte individual de passageiros e como eles funcionavam.

Sobre os problemas de transporte no país será exposto neste tópico, em um primeiro momento, quando foi possível perceber os primeiros problemas de transporte e quais são os que ainda persistem em prejudicar a vida das pessoas pois são encontrados no trânsito atualmente, será trazido também as principais causas que ocasionaram todos estes problemas.

O estudo da legislação vigente no País a respeito do transporte individual de passageiros será essencial para a realização deste trabalho para saber se ela não faz menção ao transporte individual de passageiros na modalidade privada e se ela traz motivos para a proibição e se caso houvesse uma regularização se a legislação estaria de acordo.

Ainda no primeiro capítulo será estudado também o contexto histórico do táxi e a sua regulamentação no Brasil. Será exposto informações como sua origem, quando e por quem foram criados e usados, como eram as diversas formas de táxis em outros países entre outras. Será exposta também as informações sobre sua regulamentação, pois como se trata de um serviço que se assemelha ao prestado pela Uber e que já possui regulamentação, será indispensável para o estudo deste tema.

Logo após, será exposto as informações pertinentes ao contexto histórico da empresa Uber, como e por quem foi criada, onde e porque foi criada, será importante porque apesar de terem outras empresas fazendo o mesmo serviço a empresa Uber foi a precursora no seguimento, fazendo com que seja necessário o estudo a partir dela. Ainda no mesmo tópico será exposto as normas jurídicas e constitucionais que estão de acordo com o serviço prestado e que autorizam a sua regulamentação.

No segundo capítulo são trazidas as informações sobre a relação entre as duas modalidades pública e privada, no caso táxi e Uber. No início será analisado os argumentos que os taxistas usam para a proibição da empresa em realizar seus serviços no Brasil e o que os taxistas estão fazendo para não perder passageiros. Logo após, serão expostas as soluções para acabar com o conflito entre as modalidades, as soluções possuem duas vertentes distintas, a proibição, que é a acolhida pelos Taxistas e a regulamentação acolhida pelos motoristas e passageiros da Uber.

E por fim o segundo capítulo traz o estudo da lei 13.640 que foi publicada no dia 27 de março de 2018, conhecida como Lei do Uber pois trouxe a regulação dos transportes individuais de passageiros por aplicativos, serão expostas as mudanças que foram realizadas por ela na Lei de Mobilidade Urbana (12.587) e o perigo causado aos aplicativos por conta da delegação de competência para regulamentar e fiscalizar aos Municípios e ao Distrito Federal.

## 1 TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

### 1.1 Histórico

Os indivíduos possuem necessidade de se locomover de um lugar para outro, a partir disto é notório o crescimento nos meios de transportes de passageiros, os mais usados, inicialmente, eram os movidos por tração animal, sejam eles cavalos, éguas e burros que são os mais comuns, ou um elefante que é muito usado na Índia ou um camelo que é bastante usado nos desertos Árabes.<sup>1</sup>

Antes de utilizarem animais para o transporte, o primeiro meio de transporte terrestre inventado pelos brasileiros era a chamada Serpentina, que era basicamente uma estrutura de madeira, coberta na maioria das vezes por tecidos para proteção dos passageiros do sol e tinha alguns troncos posicionados para que os escravos pudessem levantar a estrutura e transportar os passageiros que dentro se encontravam, desse modo é possível perceber que era usado pelas famílias ricas da época, no início do século XIX. É notório que os escravos eram obrigados a fazer bastante força para efetuar o transporte da família, então tinha também a chamada Cadeira que era a mesma ideia da Serpentina, mas comportava um passageiro apenas e inspirado nos índios tinha também a Rede que ao invés da estrutura de madeira era usado uma rede.<sup>2</sup>

A Sege que era um dos primeiros veículos sobre rodas do Brasil e até o fim do século XIX era possível encontra-las em circulação. Era bem parecida a denominada Charrete, tinha duas ou quatro rodas e era puxada por um cavalo, a cabine do passageiro tinha cortinas e vidraças. No início do século XIX, a circulação desse tipo de transporte aumentou muito devido a vinda da corte Portuguesa ao Brasil. Houve a preocupação da administração pública fazendo com que adotasse algumas medidas para regulamentação da circulação desse meio de transporte.<sup>3</sup>

Então surgiu a ideia de transporte coletivo, com a criação dos primeiros ônibus da época, que transportavam vários passageiros. Em 1838 surgiu o primeiro serviço de ônibus no Brasil, na cidade do Rio de Janeiro, a empresa contava com dois carros de dois pavimentos cada que eram movidos por tração animal.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> FERREIRA, Bruno. OS TRANSPORTES INDIVIDUAIS, São Paulo, set. 2011. Disponível em: <<http://historiabruno.blogspot.com.br/2011/09/os-transportes-individuais.html>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>2</sup> Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Museu virtual do transporte Urbano. O TRANSPORTE NO BRASIL. Disponível em: <<http://www.museudantu.org.br/QBrasil.htm>>. Acesso em: 25 mai. 2018.



A partir da revolução industrial do século XVIII as tecnologias avançaram sendo possível a criação de novos meios de transporte individuais, no fim do século XIX para o começo do XX foram aparecendo meios mais ágeis como bicicletas e veículos motorizados.<sup>5</sup>

No ano de 1885, foi produzido o primeiro veículo com o propósito comercial, que era um carro com três rodas com motor à gasolina, inventado pelo engenheiro alemão Karl Benz. As primeiras unidades do motorwagen, como era chamado, foi produzido pela empresa do inventor, a Benz & Co. na Alemanha. No ano seguinte, um outro engenheiro alemão, Gottlieb Daimler, inventou o primeiro automóvel com quatro rodas. Alguns anos depois, uma empresa francesa começou a sua própria produção e venda de veículos, era a chamada Panhard et Levassor. Em 1892, na América do Norte surgiu o primeiro Ford, criado por Henry Ford.<sup>6</sup>

Devido a Lei da Bandeira Vermelha de 1862, os ingleses demoraram um pouco para criarem seus automóveis, pois esta lei versava sobre a necessidade de os veículos transitarem apenas com uma pessoa a sua frente e essa pessoa devendo segurar uma bandeira vermelha como sinal de aviso.<sup>7</sup>

No Brasil e em outros países da América Latina, a evolução dos carros chegou apenas após a Segunda Guerra Mundial, no ano de 1956 durante o governo de Juscelino Kubitschek, que os veículos começaram a ser montados, pelas grandes empresas multinacionais, embora montados no Brasil, eles eram projetos por empresas estrangeiras e usavam peças importadas.<sup>8</sup>

## 1.2 Problemas do transporte no País

Com o visível aumento migratório de pessoas para o território brasileiro por conta de variados motivos, foi verificado o acúmulo de pessoas nas grandes metrópoles, como Rio de Janeiro e São Paulo, que são as responsáveis pela maioria dessas migrações. Entretanto a

<sup>3</sup> Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Museu virtual do transporte Urbano. O TRANSPORTE NO BRASIL. Disponível em: <<http://www.museudantu.org.br/QBrasil.htm>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>4</sup> Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Museu virtual do transporte Urbano. O TRANSPORTE NO BRASIL. Disponível em: <<http://www.museudantu.org.br/QBrasil.htm>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>5</sup> FERREIRA, Bruno. OS TRANSPORTES INDIVIDUAIS, São Paulo, set. 2011. Disponível em: <<http://historiabruno.blogspot.com.br/2011/09/os-transportes-individuais.html>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>6</sup>HISTÓRIA DO AUTOMÓVEL E CARROS ANTIGOS. Disponível em: <<https://www.suapesquisa.com/cienciastecnologia/carrosantigos/>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>7</sup>HISTÓRIA DO AUTOMÓVEL E CARROS ANTIGOS. Disponível em: <<https://www.suapesquisa.com/cienciastecnologia/carrosantigos/>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>8</sup>HISTÓRIA DO AUTOMÓVEL E CARROS ANTIGOS. Disponível em: <<https://www.suapesquisa.com/cienciastecnologia/carrosantigos/>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

população enfrenta vários engarrafamentos quilométricos toda semana, não que o fator gerador do engarrafamento seja apenas o transporte coletivo de má qualidade, mas esse é com certeza um dos vários fatores que acarretam os congestionamentos.<sup>9</sup>

Naquela época, há pouco mais de quarenta anos atrás, a maior parte dos brasileiros viviam nas áreas rurais, sem que tivesse muita demanda de transporte para locomoção da população até os pequenos centros urbanos existentes. Após o início do processo de industrialização brasileira foi notório o crescimento desordenado das cidades mesmo não possuindo um investimento adequado. Com isso o sistema de transporte urbano foi um dos setores que mais se prejudicou por conta da falta de investimento do transporte mesmo com o intenso crescimento populacional e territorial.<sup>10</sup>

Vale lembrar que após a Revolução Industrial as cidades de todo o mundo receberam um volume excessivo de pessoas, ocasionando assim vários problemas de locomoção das pessoas de um lugar para outro. Neste sentido, o grande problema enfrentado pela população da época, era a conciliação das velocidades entre os diferentes tipos de meios de transporte, que eram os cavalos, automóveis, bondes, caminhões ônibus e os pedestres em si.<sup>11</sup>

A partir disso, entre 1971 e 1975, a produção anual de ônibus no País duplicou levando em consideração aos anos anteriores. Nos próximos anos a produção aumentou ainda mais. Por conta da compra de equipamentos de transporte, os operadores dos grandes centros urbanos foram responsáveis por adquirirem 76% da frota produzida em 1975. A partir de 1976 foi possível perceber que a política de estímulo à renovação e ampliação das frotas, colocada em prática pela Empresa Brasileira de Transporte Urbano (empresa estatal criada através da lei nº 6.261 de 14 de novembro de 1975 e extinta pelo Decreto nº 230 de 15 de outubro de 1991), colheu seus frutos, pois com o Fundo Nacional dos Transportes Urbanos pertencente a essa empresa, foi possível adquirir cerca de 400 ônibus.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> FERNANDES, Vladimir. A EVOLUÇÃO DAS CIDADES: *Problemas e desafios do transporte público urbano*. Disponível em <<http://brtbrasil.org.br/index.php/sala-de-imprensa/artigos/35-art-4#.WrQtbL9hnlW>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>10</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p. 8, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>11</sup> BERTTONI, Roberto; MARCELO, Teófilo. O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL. *Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade*. Brasília, v.2, n.1, p.200-201, jan. /jun. 2016. Disponível em: <http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>12</sup> CADAVAL, Mauricio. UTILIZAÇÃO DO ÔNIBUS NAS CIDADES BRASILEIRAS, v.1, n.1. p. 7-8, set. 1978. Disponível em: <[http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/userFiles/RTP/RTP%20001.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/RTP/RTP%20001.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

Portanto o problema que já era enfrentado naquela época, mostrava que as ruas e vias daquele tempo não eram planejadas para aquele volume de tráfego, tampouco com os veículos daquela época, quanto mais os atuais, portanto a dificuldade de se locomover do indivíduo estava o privando de acessar os direitos, como por exemplo o direito de trabalhar. Contudo, naquela época já se mostrava a necessidade de um planejamento urbanístico, pois se tornou um fator essencial da vida urbana, o que não é diferente dos dias atuais por conta da ausência de planejamento e investimento adequado.<sup>13</sup>

Como já mencionado, o fator da imigração aos centros urbanos, o êxodo rural foi essencial para a desordem do tráfego nas cidades, o país passou de predominantemente rural para majoritariamente urbano.<sup>14</sup>

Essa transformação se deu, segundo Valter Fanini:

[...] um modelo de desenvolvimento urbano excludente e altamente concentrador nos aspectos econômicos, territoriais e demográficos – cerca de 60% da população urbana brasileira vive hoje em 224 municípios com mais de 100 mil habitantes, dos quais 94 pertencem a aglomerados urbanos e regiões metropolitanas com mais de um milhão de habitantes –, privando as faixas de menor renda das condições básicas de inserção efetiva à cidade e ao meio urbano.<sup>15</sup>

É possível concluir do diagnóstico posto acima que o problema encontrado pelas classes de baixa renda para acesso ao meio urbano é um dos fatores que ajudam o implemento do direito ao transporte, pois esses cidadãos são os mais prejudicados, por morarem em lugares distantes das grandes metrópoles, tem bastante dificuldade de acesso aos serviços urbanos. Em 2001 foi instituída a Lei 10.257 que estabelece diretrizes gerais da política urbana, é conhecida como Estatuto das Cidades, somente a partir dessa lei que a população teve um maior acesso às políticas públicas urbanas.<sup>16</sup>

Outro aspecto sobre o crescimento urbano e a mobilidade, é que devido a ocupação das áreas mais periféricas pela população mais pobre, por conta do custo de vida ser menor, o transporte fica mais caro por causa da distância mais longa que é percorrida para alcançar essas áreas e também pelas características dessas cidades que geralmente abrigam os trabalhadores dos centros urbanos, fazendo com que o transporte tenha uma baixa rotatividade ao dia, por conta dessas pessoas usarem suas casas apenas para dormir.<sup>17</sup>

<sup>13</sup> BERTTONI, Roberto; MARCELO, Teófilo. O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. Brasília, v.2, n.1, p.201, jan./jun. 2016. Disponível em: <http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>14</sup> BERTTONI, Roberto; MARCELO, Teófilo. O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. Brasília, v.2, n.1, p.201, jan./jun. 2016. Disponível em: <http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

Contudo, o maior desafio para o governo é o reordenamento territorial urbano, pois se torna difícil criar políticas para aproximar a população de baixa renda aos grandes centros urbanos ou então proceder de outra forma, fazendo com que as áreas mais carentes se desenvolvam mais e possam se igualar aos centros urbanos, isso impactaria diretamente o serviço de transporte, pois se as áreas mais isoladas, que são habitadas por pessoas mais carentes, ficassem mais desenvolvidas, a população daquele lugar não precisaria buscar o que precisa nos centros das cidades.<sup>18</sup>

Portanto o papel do governo é essencial para a melhoria de vida dos cidadãos, priorizando as políticas para o reordenamento territorial urbano, por conta do adensamento urbano, que significa a ocupação desordenada do solo e também a maior distribuição de empregos no território em geral. A população que ocupa as áreas mais isoladas necessita de uma maior integração com as oportunidades que os centros urbanos têm para oferecer e isso só pode acontecer com as políticas de investimento no transporte, principalmente nos transportes de massa para assim atender a periferia que é responsável pela maior concentração de usuários desse transporte.<sup>19</sup>

Em 1990, o Brasil passou por um aumento do transporte individual em relação ao transporte coletivo, por conta da maior produção de automóveis e motocicletas. Com isso, tiveram novas políticas públicas para incentivar a compra e o uso desses novos meios de transporte. Na época o Brasil passou por uma redução nos tributos sobre os veículos até 1000 cilindradas e também novas medidas de expansão de crédito, esses dois fatores, portanto, foram os responsáveis pelo aumento do uso do transporte individual.<sup>20</sup>

Concomitantemente com o crescimento do transporte individual, foi percebido frequentes quedas na demanda pelo transporte público. Os ônibus, por exemplo, que eram os mais usados pela população, tiveram sua procura diminuída de 90% para 25% desde então. O transporte sobre trilhos não sofreu com a baixa no período, por conta dos investimentos nos percursos e por se tratar de um transporte que não enfrenta longos congestionamentos urbanos que são verificados nos rodoviários, percebeu-se o aumento do uso dele.<sup>21</sup>

---

<sup>15</sup> FANINI, Valter. MOBILIDADE URBANA. Série de Cadernos Técnicos. Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná – CREA-PR. p.10-11, 2016. Disponível em: < <http://177.92.30.55/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>16</sup> BERTTONI, Roberto; MARCELO, Teófilo. O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. Brasília, v.2, n.1, p.201-202, jan. /jun. 2016. Disponível em: <http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>17</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p. 9, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

De acordo com a Pesquisa de Orçamento Familiar (POF), feita no ano de 2012, verificou-se que a população brasileira gasta mais com transporte privado do que com o transporte público, em praticamente todas as classes sociais. É possível afirmar que se uma família aumenta sua renda, conseqüentemente ela irá gastar mais com transporte privado.<sup>22</sup>

Por outro lado, é possível verificar um aumento de gastos com transporte público por aquelas pessoas de classe mais baixa, mesmo com o aumento de renda dessas pessoas. Isso demonstra que a população mais rica do Brasil não se sente atraída para a utilização do transporte público coletivo e com isso conforme a renda aumenta o uso do transporte individual também aumenta.<sup>23</sup>

Contudo devido ao aumento do transporte individual de passageiros, aumentou também alguns dados negativos para a população, como por exemplo as mortes por acidentes de trânsito. Em 2013, foram mais de 50 mil indenizações por mortes e mais de 400 mil por invalidez, segundo o seguro Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT.<sup>24</sup>

Tiveram várias políticas para incentivo do uso do transporte individual e devido a alguns fatores nos últimos quinze anos, como o aumento das passagens de ônibus e um crescimento real negativo do transporte privado, pôde se perceber que na prática houve uma maior aquisição e uso do transporte privado e um aumento excessivo nas tarifas cobradas pelo transporte público. A partir das manifestações contra o aumento das passagens, no ano de 2013, foi possível perceber uma redução no valor das mesmas.<sup>25</sup>

É notório que o transporte individual tende a crescer cada vez mais, por isso se faz necessário um maior acompanhamento dos responsáveis públicos pelo transporte, para que eles instituem políticas públicas visando a melhoria desse serviço em prol de acabar com todos os problemas que são vividos pela população.<sup>26</sup>

---

<sup>18</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p.9-10, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>19</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p.10, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>20</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p.14, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>20</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p.14, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>21</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p.15, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>22</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p.15, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>23</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p.15-16, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>24</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p.16, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

### 1.3 Legislação Vigente no País

A Constituição Federal em seu artigo 5º inciso XV, versa sobre o direito à locomoção que compreende não somente a circulação de pessoas, mas também a permanência delas e de seus bens no nosso país. Contudo este direito não é absoluto, pois pode ser restringido se houver prisão em flagrante delito, transgressão militar ou por decisão escrita e motivada do juiz competente. Temos também a possibilidade do confinamento de pessoas afetadas por alguma doença infectocontagiosas que representam perigo a outras, o que é chamado de quarentena por se tratar de um isolamento de determinadas pessoas para que não haja mais infectados.<sup>27</sup>

Há também a possibilidade de restrição do direito à liberdade de locomoção quando em estado de defesa quando é permitido a prisão por crime de Estado determinada pelo executor da medida (CF, art. 136 § 3º, I), e, também quando do estado de sítio houver a obrigação de permanência em localidade determinada (CF, art.139 I e III). Para que não haja nenhum abuso nas restrições do direito à liberdade de locomoção do indivíduo, a Constituição Federal colocou o habeas corpus à disposição de quem achar que sofreu violência ou coação a fim de restringir o seu direito.<sup>28</sup>

O artigo 6º da Constituição Federal traz os direitos sociais da população, dentre a educação, saúde, alimentação, trabalho, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, está o transporte que foi instituído pela Emenda Constitucional nº 90 de 15 de setembro de 2015.<sup>29</sup>

Considerando o exercício da cidadania, que tem como um de seus principais fatores a vida digna, é notório a inclusão de instrumentos jurídicos que tem como finalidade buscar a diminuição das desigualdades e carência sociais, por conta de sua força normativa, eles são considerados instrumentos transformadores de realidade, amparados pelos direitos fundamentais no sistema jurídico.<sup>30</sup>

<sup>25</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p.16-17, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>26</sup> RIBEIRO, Carlos. DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, p.20, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>27</sup> PUCCINELI, André. *Curso de Direito Constitucional*, 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2014, p.256.

<sup>28</sup> PUCCINELI, André. *Curso de Direito Constitucional*, 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2014, p.257.

<sup>29</sup> BERTTONI, Roberto; MARCELO, Teófilo. O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL. *Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade*. Brasília, v.2, n.1, p.197, jan./jun. 2016. Disponível em: <http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

Durante a tramitação do projeto da EC 90, foi discutido algumas vezes para que o “direito social ao transporte” tivesse o nome de “mobilidade urbana”, com a alegação de que os dois estão ligados. A mobilidade urbana conceituada por Valter Fanini:<sup>31</sup>

A mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura etc. Para cumprir tal objetivo, os indivíduos podem empregar o seu esforço direto (deslocamento a pé), recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) ou motorizados (coletivos e individuais).<sup>32</sup>

Tal conceito que está de acordo com a Lei 12.587/12, que é a lei que versa sobre a mobilidade urbana, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana. No inciso II, do artigo 4º desta mesma lei, ele diz que mobilidade urbana é a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.<sup>33</sup>

Contudo, é possível verificar que o direito ao transporte tem o papel de garantir o total acesso a todos os espaços das cidades, contando com a infraestrutura e as modalidades, para que todo e qualquer cidadão faça uso das suas funções urbanas. Verifica-se que esta Lei é uma forma de direcionar positivamente o Estado para elaboração de um Sistema de Circulação e Transportes, para organizar o transporte visando o deslocamento no tempo ideal, razoável, de modo confortável e seguro.<sup>34</sup>

O transporte individual de passageiros na modalidade pública é regulamentado pela 12.587/12, a Lei de Mobilidade Urbana. Em seu artigo 12 é levantado a necessidade de que os serviços de transporte individual de passageiros devem ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal para garantia dos requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene e qualidade de serviço e de fixação dos valores máximos de tarifas a serem cobrados.<sup>35</sup>

<sup>30</sup> BERTTONI, Roberto; MARCELO, Teófilo. O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL. *Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade*. Brasília, v.2, n.1, p.199, jan./jun. 2016. Disponível em: <http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>31</sup> BERTTONI, Roberto; MARCELO, Teófilo. O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL. *Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade*. Brasília, v.2, n.1, p.200, jan./jun. 2016. Disponível em: <http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>32</sup> FANINI, Valter. MOBILIDADE URBANA. Série de Cadernos Técnicos. Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná – CREA-PR. p.11, 2016. Disponível em: < <http://177.92.30.55/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>33</sup> BERTTONI, Roberto; MARCELO, Teófilo. O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL. *Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade*. Brasília, v.2, n.1, p.200, jan./jun. 2016. Disponível em: <http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

Portanto as condições de deslocamento das pessoas em suas cidades é uma matéria de interesse público, sendo que a Constituição Federal em seu título VII, capítulo II, prevê a regulamentação das políticas urbanas, tal matéria que inclui a mobilidade urbana, abarcando assim o trânsito de veículos e pedestres tanto no transporte individual ou coletivo.<sup>36</sup>

O serviço de transporte individual de passageiros que por muito tempo foi realizado exclusivamente pelos táxis, atualmente não se encontra mais sozinho nesse ramo, com o ingresso da empresa Uber no seguimento houveram bastantes mudanças não só no Brasil como no mundo inteiro.<sup>37</sup>

## 1.4 Do Táxi

### 1.4.1 Histórico

O táxi tem origem muito antiga, quando os antigos romanos queriam se locomover por distâncias não muito longas eles usavam as liteiras, uma espécie de maca fechada que tinham uma cadeira dentro e eram carregados pelos seus escravos. Quando a distância era maior eles usavam liteiras de tração animal, ou seja, puxada por cavalos e não escravos, contudo foi dado início a ideia de táxi.<sup>38</sup>

A palavra táxi tem origem no inglês e do grego antigo, que vem do termo *tax* que significa taxa ou tarifa, nada mais é que o transporte de passageiros com a cobrança de uma taxa. O taxímetro foi criado pelo cientista alemão Wihhelm Bruhn, no fim do século XIX, era usado para medir os percursos fazendo com que a cobrança do transporte seja feita com maior exatidão. Como nesta época ainda estava no início da criação dos carros a motor, percebe-se que os primeiros táxis eram também movidos por animais.<sup>39</sup>

<sup>34</sup> BERTTONI, Roberto; MARCELO, Teófilo. O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL. *Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade*. Brasília, v.2, n.1, p.200, jan./jun. 2016. Disponível em: <http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>35</sup> SAMICO, Paulo. O APLICATIVO UBER: UM ESTUDO DE CASO BASEADO NOS PRINCÍPIOS E FUNDAMENTOS DA ORDEM ECONÔMICA NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 88. *Revista de Direito da Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 129, jul. /dez. 2016. Disponível em: <<http://www.redap.com.br/index.php/redap/article/view/77/40>>. Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>36</sup> FREITAS, Paulo; PEREIRA Ricardo. 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*, Rio de Janeiro, v. 09, n. 4. 2017. p.1418. Disponível em:<<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/28619/21957>>. Acesso em: 25 mai. 2018.



Desde aquela época era notório que as pessoas mais ricas tinham suas liteiras próprias, como se fossem os carros próprios atualmente, como também tinham as liteiras para alugueis como os táxis de hoje em dia. Naquela época haviam as carruagens de rodas movidas por tração humana ou animal, as mais sofisticadas eram movidas por animal e tinham um espaço para um empregado conduzi-la, já as mais simples eram conduzidas pelos donos.<sup>40</sup>

Haviam várias denominações para os diversos tipos de transporte individual da época, como caleças, tálburis e coches. A mais sofisticada apresentava cobertura, janelas, cortinas e se chamava Sege. Em Paris havia uma empresa prestadora de serviços de transporte movidos por tração animal, tal carruagem era chamada de Fiacre, pois a sede dela se encontrava na frente de um hotel chamado Saint Fiacre.<sup>41</sup>

Na Rússia, onde o tempo é mais frio, foram criados meios de transporte no gelo, que eram chamados de trenós, na maioria das vezes eram puxados por cães, mas que podiam ser puxados por outro tipo de animal também, tal transporte possuía também um sistema de aluguel. Todos esses tipos de transporte podiam ser conduzidos por um terceiro, como se fosse um táxi da atualidade ou podia também ser alugado e conduzido pela própria pessoa como os carros de alugueis atualmente.<sup>42</sup>

Portanto se percebe uma extensa variação de transportes de acordo com o País e com as suas necessidades. Os táxis atuais fazem parte de uma evolução de sofisticação dos meios de transporte inventados há décadas.<sup>43</sup>

#### 1.4.2 Regulamentação

Para a os taxistas existe a Lei 12.468/2011, que é responsável pela regulamentação de sua profissão, já no início em seu artigo 2º a lei estabelece que a atividade de utilização de um automóvel para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade seja de até 7 passageiros, é privativa dos profissionais taxistas.<sup>44</sup>

---

<sup>37</sup> FREITAS, Paulo; PEREIRA Ricardo. 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*, Rio de Janeiro, v. 09, n. 4. 2017. p.1418. Disponível em:<<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/28619/21957>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>38</sup> BRISOLA, Oscar. A ORIGEM E HISTÓRIA DA PALAVRA TÁXI, fev. 2017. Disponível em: <<http://oscarbrisolara.blogspot.com.br/2017/02/origem-e-historia-da-palavra-taxi.html>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>39</sup> BRISOLA, Oscar. A ORIGEM E HISTÓRIA DA PALAVRA TÁXI, fev. 2017. Disponível em:<<http://oscarbrisolara.blogspot.com.br/2017/02/origem-e-historia-da-palavra-taxi.html>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>40</sup> BRISOLA, Oscar. A ORIGEM E HISTÓRIA DA PALAVRA TÁXI, fev. 2017. Disponível em:<<http://oscarbrisolara.blogspot.com.br/2017/02/origem-e-historia-da-palavra-taxi.html>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>41</sup> BRISOLA, Oscar. A ORIGEM E HISTÓRIA DA PALAVRA TÁXI, fev. 2017. Disponível em:<<http://oscarbrisolara.blogspot.com.br/2017/02/origem-e-historia-da-palavra-taxi.html>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

No artigo 3º da mesma lei, é possível verificar os requisitos e condições para ingresso na profissão, como a habilitação para a condução do veículo de acordo com as categorias elencadas no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97), há também a necessidade de possuir um veículo com as características que a autoridade de trânsito exige, dentre outras.<sup>45</sup>

Os deveres dos taxistas são elencados no artigo 5º, que são basicamente o devido atendimento ao cliente, traje compatível com a profissão, deixar o veículo sempre em boas condições de funcionamento e limpeza, deixar o documento do veículo em dia conforme exigido pela autoridade competente e por fim, a devida obediência ao Código de Trânsito Brasileiro.<sup>46</sup>

A solicitação do serviço de táxi se dá por 3 formas distintas:<sup>47</sup>

- a) *Táxi Rank*, que ocorre quando os clientes pegam o táxi nos seus respectivos pontos;
- b) *Hailing*, que se realiza quando os clientes pegam o táxi em movimento na rua;
- c) *Taxi-booking* ou *Phone-booking* ou porta-a-porta, que consiste no pedido de táxi por telefone, por pré-agendamento.<sup>48</sup>

A partir das principais características qualificadoras do serviço de táxi aqui elencadas, passa a se verificar as características das empresas de transporte individual de passageiros na modalidade privada, tendo como exemplo a mais famosa, a empresa Uber.<sup>49</sup>

## 1.5 Do Uber

### 1.5.1 Histórico

A Uber é uma empresa surgida em São Francisco, Estados Unidos, que se espalhou pelo mundo rapidamente, se trata de uma empresa multimilionária atualmente, já está sendo operada em mais de 68 países e 380 cidades.<sup>50</sup>

De acordo com a advogada Dra. Liliane Roriz do Espírito Santo, da banca Licks Advogados, da empresa UBER BRASIL TECNOLOGIA LTDA, tal escritório é responsável pela garantia da juridicidade das atividades desempenhadas no Brasil, da mesma maneira as atividades que são prestadas pelos motoristas parceiros, como são denominados.<sup>51</sup>

<sup>42</sup> BRISOLA, Oscar. A ORIGEM E HISTÓRIA DA PALAVRA TÁXI, fev. 2017. Disponível em:<<http://oscarbrisolara.blogspot.com.br/2017/02/origem-e-historia-da-palavra-taxi.html>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>43</sup> BRISOLA, Oscar. A ORIGEM E HISTÓRIA DA PALAVRA TÁXI, fev. 2017. Disponível em:<<http://oscarbrisolara.blogspot.com.br/2017/02/origem-e-historia-da-palavra-taxi.html>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>44</sup> FREITAS, Paulo; PEREIRA, Ricardo. 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*. Rio de Janeiro, v. 09, n. 4. 2017. p.1418. Disponível em:<<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/28619/21957>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

Portanto ela explica que o aplicativo UBER é uma plataforma de tecnologia feita para smartphones que foi lançada nos Estados Unidos no ano de 2010, que basicamente tem a função de estabelecer uma conexão entre motoristas profissionais e passageiros que tenham interesse em contratar o serviço de transporte. As pessoas que se cadastram para usar o aplicativo, conseguem facilmente achar motoristas parceiros para que possam levá-las em algum destino com segurança e conforto.<sup>52</sup>

Explica também que os motoristas que trabalham para a Uber são empreendedores individuais, que utilizam o aplicativo de um modo de “economia compartilhada”, que faz com que o contato entre os usuários seja melhor. Os motoristas são credenciados pela empresa e pagam 20% do valor auferido a cada viagem feita, para retribuir as facilidades que o aplicativo lhes proporciona.<sup>53</sup>

Os motoristas parceiros quando fazem sua inscrição devem obedecer alguns requisitos para que sejam aceitos pela empresa, dentre eles o condutor deve ter uma observação na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que diz que o mesmo exerce atividade remunerada para fins de transporte de passageiros, esse é um dos requisitos imprescindíveis para se tornar um motorista parceiro. Entre outros requisitos referentes ao veículo que será usado, como ar condicionado, 4 portas e 5 lugares, ano de fabricação superior a 2008 na versão uberX e 2012 para a versão UberSELECT e para o UberBLACK além das características já listadas, os veículos devem ser obrigatoriamente SEDAN ou SUV na cor preta e com bancos em couro.<sup>54</sup>

---

<sup>45</sup> FREITAS, Paulo; PEREIRA, Ricardo. 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*, Rio de Janeiro, v. 09, n. 4. 2017. p.1419. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/28619/21957>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>46</sup> FREITAS, Paulo; PEREIRA, Ricardo. 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*, Rio de Janeiro, v. 09, n. 4. 2017. p.1419. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/28619/21957>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>47</sup> FREITAS, Paulo; PEREIRA, Ricardo. 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*, Rio de Janeiro, v. 09, n. 4. 2017. p.1419. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/28619/21957>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>48</sup> ESTEVES, Luiz Alberto. O MERCADO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano. Documentos de Trabalho 001/2015*. Brasília, set. 2015, p.20. 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: 25 mai. 2018.

<sup>49</sup> FREITAS, Paulo; PEREIRA, Ricardo. 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*, Rio de Janeiro, v. 09, n. 4. 2017. p.1419. Disponível em: <<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/28619/21957>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

Existe um sistema de avaliação do serviço prestado pelos motoristas, ao final de cada viagem eles recebem uma avaliação dos respectivos usuários, que varia de zero a cinco estrelas, o motorista que possui uma média abaixo de 4,6 estrelas corre o risco de ter o seu cadastro cancelado pela UBER.<sup>55</sup>

O usuário coloca sua localização no aplicativo e o destino, para onde quer utilizar o serviço de transporte, é com base na distância a ser percorrida e a duração daquela viagem que o valor do serviço é calculado e informado ao passageiro antes que ele solicite que o motorista vá ao seu encontro. O pagamento é realizado com dinheiro ou por cartão de crédito que é cadastrado no aplicativo.<sup>56</sup>

Os principais motivos que fazem com que esse serviço seja um sucesso é a comodidade e segurança, bem como a simplicidade e eficiência do aplicativo de transporte individual de passageiros, por conta disso ele já opera em vários países do mundo.<sup>57</sup>

Com o advento do aplicativo, criou-se também a oportunidade de milhares de pessoas obterem uma renda para o sustento de sua família, dentre as melhorias pessoais que o serviço traz, ele aumenta também a qualidade de vida das pessoas, podendo reduzir a utilização de veículos próprios, fazendo com que diminua poluição sonora, respiratória e visual. Contribui também para a diminuição dos extensos engarrafamentos, ou seja, um serviço que mexe com a economia do País e que se encontra de acordo com os princípios constitucionais e a Política Nacional de Mobilidade Urbana da Lei 12.587/2012 que serão mostrados a seguir.<sup>58</sup>

---

<sup>50</sup> WISNIEWSKI, Paula; ESPOSITO, Luís. MOBILIDADE URBANA E O CASO UBER: ASPECTOS JURÍDICOS E SOCIAIS DA STARTUP. Perspectiva, Erechim, Uruguai. v. 40, n.150, junho/2016, p. 64. Disponível em: < [http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150\\_573.pdf](http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150_573.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>51</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.1. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>52</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.1. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>53</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.2. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>54</sup> UBER, DIRIJA COM A UBER NO BRASIL. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>55</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.2. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>56</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.2. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>57</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.2. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

### 1.5.2 Regulamentação

Os princípios constitucionais são como normas jurídicas e estabelecem limites ao legislador infraconstitucional e para a administração, se caso não forem observados poderá gerar a invalidade das normas e dos atos. Tais princípios podem afetar as relações sociais, impondo comportamentos ao Estado e também à sociedade.<sup>59</sup>

A Constituição Federal elenca em seu artigo 170 vários princípios responsáveis por reger a ordem econômica do país, ou seja, são princípios com força normativa que são usados para orientar a interpretação do Direito Econômico. Portanto as referidas normas constitucionais também devem fazer parte da interpretação e aplicação das leis que regem o transporte individual de passageiros. Não há dúvida que o transporte, em sentido amplo, por sua própria natureza, estabelece uma atividade econômica. Tanto é que a Constituição Federal traz a ordenação do transporte no artigo 178 que integra o capítulo I do título VII e é nomeado como “Dos Princípios Gerais da Atividade Econômica”.<sup>60</sup>

Dos princípios responsáveis por gerir a ordem econômica brasileira, temos dois que são essenciais para o entendimento do sistema Uber, que são os previstos nos artigos 1º, IV e 170, caput, da livre iniciativa e o previsto no artigo 170, IV, da livre concorrência, ambos da Constituição Federal.<sup>61</sup>

É possível perceber que o princípio da livre iniciativa tem como base duas teses fundamentais, a primeira trata-se da procedência relevante da liberdade individual, que se projeta então no âmbito econômico e a segunda revela um lado voltado a promover a riqueza e o desenvolvimento econômico, em benefício da coletividade. A garantia desse princípio incentiva o empreendedorismo, gerando com isso uma maior riqueza social.<sup>62</sup>

<sup>58</sup> SAMICO, Paulo. O APLICATIVO UBER: UM ESTUDO DE CASO BASEADO NOS PRINCÍPIOS E FUNDAMENTOS DA ORDEM ECONÔMICA NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 88. *Revista de Direito da Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, jul./dez. 2016, p.132. Disponível em: <<http://www.gestaopublicaeficiente.com.br/wp-content/uploads/2016/12/REDAP-UFF-Ano-2-Vol-1-n-2-Edi%C3%A7%C3%A3o-Completa.pdf#page=128>>. Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>59</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.4. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>60</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.5-6. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>61</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.5-6 Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

O princípio da livre concorrência é bastante ligado ao princípio da livre iniciativa ele tem como fundamentos essenciais, a proteção da livre competição no mercado, entre os agentes econômicos, em benefício ao consumidor, protege também a eficiência econômica e outros objetivos que sejam importantes para a sociedade. Com a garantia desse princípio, o mercado se torna competitivo, aumenta o direito de escolha do consumidor e com isso os preços dos produtos e serviços tendem a abaixar, melhorando sua qualidade em benefício da sociedade consumidora.<sup>63</sup>

Outro princípio importante garantido pela Constituição Federal no parágrafo único do artigo 170, é o princípio da livre empresa que basicamente assegura a todos os indivíduos o livre exercício de qualquer atividade econômica, mesmo sem a autorização dos órgãos públicos, salvo nos casos com previsão legal. Tal princípio é uma espécie de norma geral da conduta dos particulares na sociedade, na área da atividade econômica, ou seja, principio referente a liberdade, que basicamente permite fazer o que não seja proibido pela legislação vigente.<sup>64</sup>

A liberdade que é presente na maioria dos princípios constitucionais já falados, é ainda mais essencial no âmbito da inovação, a proteção e estímulo a ele é uma das características da lei do Marco Civil que regula o uso da Internet no Brasil.<sup>65</sup>

“Nesse sentido, o art. 2º, inciso V, da Lei 12.965/2014 estabelece como fundamento do marco civil “a livre iniciativa e livre concorrência”; o seu art. 3º, inciso VIII, fixa como princípio “a liberdade de modelos de negócios promovidos na internet”; e o art. 4º, inciso III, define como objetivo “a promoção da inovação e do fomento à ampla difusão de novas tecnologias e novos modelos de uso e acesso”. ”<sup>66</sup>

Podemos perceber que a referida lei está de acordo com os princípios constitucionais já citados, portanto ambas legislações defendem o exercício do particular em prol da inovação sem prévia regulamentação do poder estatal. O que era de se esperar, pois proibir a atuação dos agentes econômicos em produzirem inovações não seria favorável para o desenvolvimento social.<sup>67</sup>

---

<sup>62</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.8-9. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>63</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.10. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>64</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.22. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>65</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.23. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

A lei que rege o transporte no Brasil é a 12.587/2012, que é chamada de Lei da Mobilidade Urbana. No artigo 3º, §2º ela dispõe do seguinte texto: <sup>68</sup>

“ § 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. ” <sup>69</sup>

Portanto é possível notar que esse artigo versa sobre o transporte individual de passageiros de natureza pública e também privada. Mas no artigo 4º da mesma Lei é trazida apenas a modalidade pública do transporte individual de passageiros, no inciso VIII, deixando de trazer a modalidade privada do mesmo tipo de transporte, o que se caracteriza uma falha do legislador.<sup>70</sup>

Embora a Lei 12.468, que é a lei dos taxistas, tenha informado em seu artigo 2º que o transporte público de passageiros é uma atividade privativa deles, não foi concedido a eles o monopólio de tal atividade, como se o taxista fosse o único agente capaz de exercer a atividade de transporte individual de passageiros. A modalidade privada desse transporte que é prevista na Lei de Mobilidade Urbana - 12.587/12, é notadamente a atividade que é prestada pelos motoristas parceiros da empresa UBER.<sup>71</sup>

Portanto o transporte individual de passageiros é dividido em duas modalidades correspondentes a sua natureza, a modalidade pública é a prestada de modo privativo pelos motoristas de táxis, ela é considerada um serviço de utilidade pública sendo assim deve obedecer a regulação estatal imposta a ela. A modalidade privada, com previsão na Lei de Mobilidade Urbana – 12.587/12, ainda sem regulamentação, mas em conformidade com o princípio da livre empresa do artigo 170 §único da Constituição Federal, pode ser exercida pelos particulares.<sup>72</sup>

<sup>66</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.23. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>67</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.23-24. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>68</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.25. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>69</sup> BRASIL. Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Brasília, 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

Portanto, conclui-se com o encerramento do primeiro capítulo da presente monografia que a análise do contexto histórico é fundamental para o estudo do caso, pois ajuda a entender os determinados problemas que passam a surgir na sociedade, embora seja notório que na época da criação dos primeiros meios de transporte a população era bem menor que na atualidade e bem diferente por diversos aspectos, alguns problemas que eles possuíam podem ser encontrados ainda hoje na vida das pessoas, como os enormes engarrafamentos que boa parte da população enfrenta.

Por se tratar do estudo de um serviço sem regulamentação, a análise das legislações pertinentes ao transporte individual de passageiros em geral e a legislação específica que regulamenta a profissão dos taxistas foi essencial para entender como o serviço prestado pelos aplicativos funcionam, ou seja, pode-se perceber que eles funcionam com base em uma lacuna da lei de mobilidade urbana (12.587/12), que ao versar sobre os serviços de transporte individual de passageiros esqueceu de instituir a modalidade privada, trazendo apenas a possibilidade do serviço ser prestado pela modalidade pública, que por muitos anos foi prestada pelos táxis, que obtinham uma certa monopolização do serviço.

Vale destacar que a lei de mobilidade urbana classifica os serviços de transportes urbanos, em geral, quanto a natureza do serviço que são a opção pública e privada. Além de não ter uma lei que proíbe a continuidade dos serviços realizados pelos aplicativos a Constituição Federal possui diversos princípios que se adequam a essa inovação, são eles o da livre iniciativa, livre concorrência e o da livre empresa.

Contudo, pode-se concluir que devido a modernização que a sociedade tende a passar com o decorrer dos anos, determinadas situações devem se moldar a ela, ou seja, percebemos que a evolução dos transportes acarretou diversos problemas de trânsito no Brasil, pois o governo não tinha se preparado previamente para algo que no momento não era esperado, com isso podemos perceber que atualmente lidamos com um serviço que a maioria das pessoas aprovam, mas que não é regulamentado, portanto cabe ao estado se modernizar junto com a sociedade e regulamentar serviços como este, que visivelmente trazem benefícios para a vida da população.



## 2 PROBLEMAS NA RELAÇÃO TÁXI X UBER

### 2.1 Argumentos dos taxistas para a proibição da Uber

A criação da empresa Uber, que implantou um avanço tecnológico juntando a internet e o transporte, bem como a qualidade dos serviços prestados com o preço acessível a todos, foi considerada como a maior oferta de transporte à população. Devido ao sucesso do aplicativo em todos os lugares que já funcionava, se iniciou uma grande polêmica, principalmente com aqueles que desempenham a atividade de taxista, pois eles acreditam que a empresa desenvolve a mesma atividade, sendo um concorrente.<sup>73</sup>

Com relação aos serviços, o Uber possui várias diferenças em relação ao Táxi, como carros sedans pretos com bancos de couro e ar condicionado, fabricados a partir de 2010, os táxis não estabelecem um padrão de conforto. O valor da tarifa no Uber é calculado pelo próprio aplicativo e leva em consideração a quilometragem percorrida e o tempo permanecido dentro do automóvel. A tarifa dos Táxis é fixada por tabela e calculada por quilometro no taxímetro. Em relação a taxa de retorno, quando o destino é outro município, ela não é cobrada no Uber, já pelos taxistas em São Paulo é cobrado 50% do valor da corrida nessas situações. Alguns extras também são característicos do Uber, como bebidas e alguns quitutes para comer.<sup>74</sup>

#### Segundo Olmos e Favera:

“Essa confusão existente entre o trabalho desempenhado pelos motoristas do Uber e pelos motoristas dos táxis acabou gerando polêmica no Brasil, pois muitos taxistas não admitem a permanência desse aplicativo no país, principalmente por acreditarem que muitas pessoas deixariam de usar os táxis comuns, optando pelo Uber, de forma que aqueles perderiam espaço. Isso tudo acabou gerando protestos principalmente nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro.”<sup>75</sup>

<sup>70</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.25-26. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>71</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.26. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>72</sup> SARMENTO, Daniel. ORDEM CONSTITUCIONAL ECONÔMICA, LIBERDADE E TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O “CASO UBER”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015, p.26. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>73</sup> WISNIEWSKI, Paula; ESPOSITO, Luís. MOBILIDADE URBANA E O CASO UBER: ASPECTOS JURÍDICOS E SOCIAIS DA STARTUP. Perspectiva, Erechim, Uruguai. v. 40, n.150, jun. 2016, p.65. Disponível em: <[http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150\\_573.pdf](http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150_573.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>74</sup> OLMOS, Olivia; FAVERA, Rafaela. A POLÊMICA EM TORNO DO APLICATIVO UBER NO BRASIL: *Argumentos de Direito contra e a favor da sua manutenção*. 2015, p.4. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/19025271-A-polemica-em-torno-do-aplicativo-uber-no-brasil-argumentos-de-direito-contra-e-a-favor-da-sua-manutencao.html>> Acesso em: 25 mai. 2018.

Portanto desde 2014 com a chegada da empresa no Brasil, o assunto se tornou muito debatido, por conta da violência sofrida pelos motoristas e os protestos contra o serviço, que eram organizados pelos taxistas. Então ao invés do noticiário brasileiro falar do sucesso do Uber com o Brasil, eles tiveram que falar de coisas ruins como motorista do Uber ser agredido por taxistas, protestos para proibição do serviço, entre outras péssimas notícias.<sup>76</sup>

O confronto era tão grande entre as duas classes, que em determinado momento o presidente do SIMTETAXIS (Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresas de Táxi de SP), foi capaz de dizer, em plena audiência na Câmara dos Deputados, que se o serviço prestado pela empresa Uber não fosse proibido, os taxistas iriam matar os motoristas que trabalhassem para ela.<sup>77</sup>

Uma das alegações dos taxistas contra a Uber é que eles acreditam que o serviço prestado não está de acordo com a lei, diante disso a Uber diz que o serviço prestado por eles não é de táxi e sim de caronas remuneradas, portanto como não há regulamentação dessa modalidade, eles funcionam em uma falha legislativa.<sup>78</sup>

O CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), disponibilizou a pesquisa que foi feita pelo seu economista chefe a respeito do impacto das atividades do Uber nas atividades desempenhadas pelos táxis e basicamente a conclusão foi a seguinte:

“Em outras palavras, a análise do período examinado, que constitui a fase de entrada e sedimentação do Uber em algumas capitais, demonstrou que o aplicativo, ao contrário de absorver uma parcela relevante das corridas feitas por taxis, na verdade conquistou majoritariamente novos clientes, que não utilizavam serviços de taxi. Significa, em suma, que até o momento o Uber não “usurpou” parte considerável dos clientes dos taxis nem comprometeu significativamente o negócio dos taxistas, mas sim gerou uma nova demanda.”<sup>79</sup>

<sup>75</sup> OLMOS, Olivia; FAVERA, Rafaela. A POLÊMICA EM TORNO DO APLICATIVO UBER NO BRASIL: *Argumentos de Direito contra e a favor da sua manutenção*. 2015, p.5. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/19025271-A-polemica-em-torno-do-aplicativo-uber-no-brasil-argumentos-de-direito-contra-e-a-favor-da-sua-manutencao.html>> Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>76</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.35. Disponível em: <[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)> Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>77</sup> SOUZA, Felipe. 'VAI TER MORTE', DIZ TAXISTA SOBRE REGULAMENTAÇÃO DO APLICATIVO UBER. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 19 jun. 2015. Disponível em: <<http://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/06/1644905-vai-ter-morte-diz-taxista-sobre-regulamentacao-do-aplicativo-uber.shtml>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>78</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.35. Disponível em: <[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)> Acesso em 25 mai. 2018.

Contudo, é possível perceber que os prejuízos que os taxistas dizem terem sofridos, podem não terem sido provocados pelo Uber, vale lembrar que a chegada do serviço no país foi concomitante com a crise econômica, atingindo a maioria dos brasileiros, ou seja, esse fator externo poderia ter impactado no lucro dos taxistas.<sup>80</sup>

Os taxistas alegam também que o serviço oferecido pela Uber é mais barato por conta de não pagarem impostos. O único imposto que não é pago pela Uber é o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN, pois o serviço não é regulamentado então não tem previsão legal para a cobrança do mesmo. Entretanto os táxis possuem várias isenções tributárias como IPI, ICMS, IOF, IPVA e ISS, tais isenções que o motorista parceiro da Uber não tem, fazendo com que a manutenção de um carro da Uber seja bem mais onerosa do que um táxi.<sup>81</sup>

Durante muito tempo os taxistas tinham o monopólio do transporte individual de passageiros, não tinham concorrência, devido a isso eles sempre estavam forçando os legisladores competentes para que aumentassem as tarifas, para que ganhassem mais dinheiro. Atualmente com a chegada do Uber que cobra preços mais acessíveis, os taxistas ficaram desesperados, pois não podem abaixar seu preço porque a legislação do município proíbe tal conduta, logo os consumidores devem migrar para o Uber.<sup>82</sup>

Por fim, em resumo, toda essa relação conturbada entre Táxi x Uber, foi criada pelos taxistas pois eles não lutam para tornar o serviço prestado por eles mais competitivo no âmbito do transporte individual de passageiros, eles não lutam por diminuição na tarifa, não fazem manifestações em benefício ao consumidor, eles preferem acabar com o serviço prestado pela Uber, por meio de ameaças e agressões aos motoristas, depredações aos carros e protestos.<sup>83</sup>

---

<sup>79</sup> ESTEVES, Luiz Alberto. *CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica. DEE – Departamento de Estudos Econômicos. RIVALIDADE APÓS ENTRADA: O IMPACTO IMEDIATO DO APLICATIVO UBER SOBRE AS CORRIDAS DE TÁXI PORTA-A-PORTA*. Documentos de Trabalho 003/2015. Brasília, Distrito Federal, dez. 2015, p.25. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/12/art20151215-04.pdf>> Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>80</sup> VANELLI, Wagner. *A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.36. Disponível em: <[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)> Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>81</sup> VANELLI, Wagner. *A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.36. Disponível em: <[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)> Acesso em 25 mai. 2018.

## 2.2 Soluções para acabar com o conflito

Para solucionar esse conflito e melhorar a relação entre Táxi e Uber, e que seja benéfico a sociedade em geral, é um assunto que vem sendo discutido por conta da falta de posicionamento do governo a respeito da atividade desempenhada pelo Uber, enquanto isso os casos de violência continuam nas cidades, por isso é uma matéria que deve ser colocado em pauta urgentemente.<sup>84</sup>

A resolução de tal demanda se torna essencial para uma maior segurança jurídica nas relações entre usuários e motoristas parceiros da Uber e também se torna muito importante para os motoristas continuarem trabalhando sem medo de serem agredidos ou ameaçados pelos taxistas. Com a omissão dos poderes Legislativo e Executivo, seria possível o conflito ser solucionado por meio do poder Judiciário, mas que seria um caminho mais longo e por conta das divergências poderia até gerar insegurança jurídica, trazendo mais um problema, embora a jurisprudência atual ser a favor ao Uber.<sup>85</sup>

### 2.2.1 Da proibição

Esta opção é a defendida, obviamente, pelos taxistas e também por alguns políticos. Entretanto as leis brasileiras já proíbem o serviço do Uber, por conta do monopólio que foi criado com a determinação que o transporte individual de passageiros é uma atividade privativa dos taxistas. Sendo assim a regulamentação do Uber só poderia partir do poder legislativo federal ou municipal.<sup>86</sup>

<sup>82</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.36-37. Disponível em: <  
[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>  
Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>83</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.36-37. Disponível em: <  
[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>  
Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>84</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.44-45. Disponível em: <  
[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>  
Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>85</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.44-45. Disponível em: <  
[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>  
Acesso em 25 mai. 2018.

Vários países já optaram por essa alternativa, com a proibição total ou parcial dos serviços, essa segunda opção autoriza o uso do Uber apenas para motoristas que já são licenciados para trabalhar como taxistas. A proibição do Uber é opção mais fácil para o governo, pois de certa forma tranquilizaria os taxistas e não teriam que mudar o sistema de transporte, pois iria continuar como era antes do Uber aparecer no mercado.<sup>87</sup>

Essa opção acarretaria a indignação de boa parte da população brasileira, pois nas cidades em que o aplicativo funciona ele é um sucesso e isso se dá pela insatisfação da população com os serviços prestados pelos taxistas. As críticas ao serviço são inúmeras, como o alto preço da tarifa, os caminhos alternativos que são feitos para aumentar o preço da corrida, entre outras.<sup>88</sup>

Essa falha no serviço prestado pelos taxistas, tem como razão o fato da classe ser tratada, pelo Poder Público, como a única competente para realizar tal serviço, ou seja, os taxistas não se esforçam para melhorar seus serviços, pois sem a concorrência eles não precisam melhorar para que tenha mais consumidores, o serviço deles é garantido mesmo se for prestado de maneira ruim. A população fica obrigada a consumir por falta de opção, pois quando um serviço tem concorrência, as empresas são obrigadas a melhorar o serviço para que não percam seus clientes, trazendo vários benefícios à população.<sup>89</sup>

Contudo, o serviço prestado pela Uber acabaria justamente com a mordomia de um setor da economia que por conta da legislação exerce suas atividades sozinho, trazendo, portanto, os melhores serviços aos usuários. É possível afirmar que essa opção não seria a melhor para a população em geral, pois só beneficiaria os taxistas, a sociedade continuaria sofrendo com a falta de opção, tendo que pagar altos valores por um serviço de baixa qualidade. Mostrando também para o mundo que o Brasil é contra a iniciativa das empresas, bem como a tecnologia em prol da sociedade.<sup>90</sup>

<sup>86</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.45. Disponível em: <  
[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>  
Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>87</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.46. Disponível em: <  
[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>  
Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>88</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.46. Disponível em: <  
[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>  
Acesso em 25 mai. 2018.

### 2.2.2 Da regulamentação

Essa é a opção defendida pela maioria da população e também por alguns políticos, que é a regulamentação da atividade prestada pelos motoristas do Uber. Várias regiões pelo mundo já regularizaram a atividade, algumas delas exigem mais das pessoas que desejam ser motoristas, como por exemplo instituir um programa de treinamento, outras são mais brandas quanto a inscrição dos motoristas parceiros, isso irá influenciar, para o consumidor, na despesa final do serviço, ou seja, quando a região exigir mais regras, maior será a despesa para o consumidor.<sup>91</sup>

Essa é uma boa opção para melhorar a relação Taxi x Uber por conta da garantia a uma maior segurança jurídica ao Uber e com a regulamentação do serviço os taxistas não iriam ter mais motivos para protestarem contra a empresa. Porém a regulamentação do serviço tem que ser instituída com a finalidade de desenvolvimento da plataforma e para que os taxistas melhorem seus serviços para competirem à altura.<sup>92</sup>

A regulamentação não pode ser criada para que impeça a plataforma Uber de se desenvolver ainda mais, fazendo com que o seu serviço seja prestado com a qualidade menor e com preços mais altos aos que eram cobrados antes da regulamentação, desta forma o serviço que foi criado para inovar o transporte no País se igualaria ao do táxi que já é prestado há anos.<sup>93</sup>

O advogado João Grandino Rodas acredita que essa seria a melhor opção para o assunto e diz “A solução lógica, econômica e jurídica não é afastar do mercado o novo serviço, mas sim regulamentá-lo, ao mesmo tempo em que se revise a sistemática de regulação dos táxis, hoje desatualizada, altamente ineficiente e não competitiva”.<sup>94</sup>

<sup>89</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.46. Disponível em: <  
[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>  
Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>90</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.46-47. Disponível em: <  
[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>  
Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>91</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.47. Disponível em: <  
[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>  
Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>92</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.47-48. Disponível em: <  
[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)>  
Acesso em 25 mai. 2018.

A ministra do Superior Tribunal de Justiça, Fátima Nancy Andrihgi afirmou sua opinião no mesmo sentido, fazendo uma crítica a manifestações dos taxistas, disse ela:

“A proibição de aplicativos de intermediação de transporte não pode ser pautada por pressão política de certas categorias, mas, sim, pelo interesse dos consumidores. Também deveria ser missão do Estado fomentar a livre concorrência. Ela jamais deve ser restringida. São os consumidores os primeiros que devem ser ouvidos quando o Estado quer proibir qualquer atividade econômica lícita.”<sup>95</sup>

O Tribunal de Justiça do Distrito Federal entende que os argumentos trazidos pelos taxistas para a proibição do Uber não são válidos, segue ementa:

“AGRAVO DE INSTRUMENTO - 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.

1. O serviço prestado pelo Uber configura-se como transporte de passageiros individual privado, não se confundindo com o serviço prestado pelos taxistas que se configura como um transporte de passageiros individual público, nos termos da Lei n. 12.468/2011.
2. Não há verossimilhança nas alegações do agravante que pretende a suspensão do aplicativo Uber, tendo em vista a diferença da natureza dos serviços prestados.
3. A manutenção do serviço prestado pelo Uber não gera risco de dano irreparável ou de difícil reparação aos taxistas, tendo em vista a grande demanda de serviço de transporte individual não atendida diante da defasagem da frota de táxis.
4. Negou-se provimento ao agravo de instrumento.”<sup>96</sup>

A regulamentação dos serviços públicos é feita pelo Estado, que tem o papel de criar, de fiscalizar e solucionar eventuais conflitos. Entretanto, mesmo com a o desenvolvimento do sistema legislativo, conciliando com as inovações tecnológicas a solução pode demorar um pouco mais do que a urgência da demanda espere que aconteça. É essa falta de intervenção estatal para a regulamentação gera ainda mais conflitos.<sup>97</sup>

<sup>93</sup> VANELLI, Wagner. A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: *o conflito entre taxistas e Uber*. Santa Maria, Rio Grande do Sul, dez. 2016, p.48. Disponível em: <[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)> Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>94</sup> RODAS, J.G. A UBER, MINIMAMENTE REGULAMENTADO, FAVORECE A LIVRE CONCORRÊNCIA. *Consultor Jurídico*, São Paulo, 15 out. 2015. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015-out-15/olhar-economico-uber-minimamente-regulamentado-favorece-livre-concorrancia>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>95</sup> PRESCOTT, S. MINISTRA DO STJ DIZ QUE MUNICÍPIOS, DISTRITOS E ESTADOS NÃO PODEM LEGISLAR SOBRE O UBER. *Abranet*. São Paulo, 24 set. 2015. Disponível em: <<http://www.abranet.org.br/Noticias/Ministra-do-STJ-diz-que-municipios%2C-distritos-e-estados-nao-podem-legislar-sobre-Uber-828.html#.Vp05oE-Wkuw>>. Acesso em: 25 mai.2018.

Segundo Paulo Samico, a tecnologia junto com as inovações, desafiam o direito:

“A tecnologia desafia a doutrina e o direito na medida em que inovações vão surgindo e viram tendências entre os consumidores. A evolução da tecnologia reedita conflitos entre serviços públicos e competição. Monopólio e regulação de um lado, e concorrência e mercado, de outro. O desafio reside, sobretudo, na ausência de solução da nossa Lei Maior. O legislador de 88 não autorizou a interdição de concorrência pela área privada nos segmentos onde há o dever de prestar o serviço público, como por exemplo na área de telecomunicações e energia elétrica. Em defesa da legalidade do aplicativo UBER no Brasil e seus serviços, a Constituição presenteia os cidadãos nacionais com a a livre iniciativa e a livre concorrência como princípios diretores da ordem econômica e financeira. Deste modo, todas as restrições às prestações de serviços em regime de concorrência devem ser excepcionais e justificadas.”<sup>98</sup>

A grande dificuldade do poder estatal, portanto é acompanhar essas inovações tecnológicas e saber aplicar a legislação ou os princípios do direito para obter as respostas com mais rapidez. Se o estado se omite, conseqüentemente ele irá piorar a situação, gerando para população desigualdades e retardamento no desenvolvimento social e econômico.<sup>99</sup>

É necessário que o Estado se organize, para que no futuro, quando houver situações como estas, ele poder atuar preventivamente e repressivamente com intuito de coibir o conflito, prezando pelo bem da sociedade e pela garantia de um Estado democrático de direito.<sup>100</sup>

### 2.3 Lei do Uber - 13.640/2018

No dia 27/03/2018 foi publicada a Lei 13.640/2018, que ficou conhecida pela Lei do Uber, ela alterou a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, 12.587/2012, para estabelecer a regulação do transporte remunerado privado individual de passageiros, que é prestado não só pelo Uber, mas também 99app, Cabify e Easy Taxi, os chamados transportes por aplicativos.<sup>101</sup>

A lei alterou os seguintes quesitos, primeiramente ela estabeleceu o conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros, com o intuito de incluir os transportes por aplicativos. Depois ela estabeleceu que a competência para regulamentação do serviço, para criar as normas e requisitos para autorizar o motorista de aplicativo a prestar o serviço, é dos Municípios e do Distrito Federal.<sup>102</sup>

<sup>96</sup> 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 nº. 898320. Agravante: Cooperativa dos Condutores Autônomos de Brasília Ltda. Coobra. Agravado: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Sérgio Rocha. Brasília, 30 de setembro de 2015. Disponível em: <<https://pesquisajuris.tjdft.jus.br/IndexadorAcordaos-web/sistj>>. Acesso em 25 mai. 2018.

<sup>97</sup> WISNIEWSKI, Paula; ESPOSITO, Luís. MOBILIDADE URBANA E O CASO UBER: *aspectos jurídicos e sociais da startup*. Perspectiva, Erechim, Uruguai. v. 40, n.150, junho/2016, p.71. Disponível em: <[http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150\\_573.pdf](http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150_573.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.



Embora a regulamentação do serviço seja um motivo de vitória para boa parte da população, sejam as empresas responsáveis por fornecer o serviço, sejam os usuários das plataformas e todos que torciam pela criação desta lei, ainda assim é possível perceber alguns problemas e algumas dúvidas ao analisar a referida lei. Especialmente com a delegação de competência aos municípios.<sup>103</sup>

O que preocupa seria o chamado “risco da jabuticaba”, expressão usada para mencionar algo que só existe no Brasil. Geralmente ela é usada para alegar sentido negativo, “Se só tem no Brasil e não é jabuticaba (fruta), provavelmente não é bom”. Dito isto, a preocupação é com a delegação de competência aos municípios para regulamentação dos serviços, pois assim há o perigo de criação de várias jabuticabas municipais que irão prejudicar a prestação do serviço.<sup>104</sup>

Para um bom funcionamento dos aplicativos de transporte, seja no quesito de qualidade do serviço ou para ofertar ao consumidor um preço melhor devido a competitividade, eles dependem de uma escala. Os aplicativos precisam ter vários motoristas que atendam os inúmeros usuários, para que seja vantajoso manter o serviço, trazendo benefícios não só para as empresas, mas também seus usuários.<sup>105</sup>

Com a obtenção dos dados as empresas conseguem aperfeiçoar os seus serviços, criando formas diferenciadas de prestação ou também seus diferentes cálculos de viagens. Já os usuários, ganham com a possibilidade dos aplicativos oferecerem descontos devido ao volume de demanda acarretando uma maior competitividade e concorrência entre as empresas.<sup>106</sup>

<sup>98</sup> SAMICO, Paulo. O APLICATIVO UBER: *um estudo de caso baseado nos princípios e fundamentos da ordem econômica na Constituição Federal de 88*. *Revista de Direito da Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, jul. /dez. 2016, p. 141. Disponível em: <<http://www.redap.com.br/index.php/redap/article/view/77/40>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>99</sup> WISNIEWSKI, Paula; ESPOSITO, Luís. MOBILIDADE URBANA E O CASO UBER: *aspectos jurídicos e sociais da startup*. *Perspectiva*, Erechim, Uruguai. v. 40, n.150, junho/2016, p.71. Disponível em: <[http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150\\_573.pdf](http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150_573.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>100</sup> WISNIEWSKI, Paula; ESPOSITO, Luís. MOBILIDADE URBANA E O CASO UBER: *aspectos jurídicos e sociais da startup*. *Perspectiva*, Erechim, Uruguai. v. 40, n.150, junho/2016, p.71-72. Disponível em: <[http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150\\_573.pdf](http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150_573.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

<sup>101</sup> NÓBREGA, Victor; TAVELA, Daniel. A REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO E O RISCO DA JABUTICABA. São Paulo, 2018, p.1. Disponível em:<<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/5/art20180517-02.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2018.

<sup>102</sup> NÓBREGA, Victor; TAVELA, Daniel. A REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO E O RISCO DA JABUTICABA. São Paulo, 2018, p.1. Disponível em:<<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/5/art20180517-02.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2018.

<sup>103</sup> NÓBREGA, Victor; TAVELA, Daniel. A REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO E O RISCO DA JABUTICABA. São Paulo, 2018, p.1. Disponível em:<<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/5/art20180517-02.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2018.

Tal escala pode ser comprometida com as regulamentações municipais, por conta da necessidade de ajustes nos cálculos de cada município, para se adaptar a legislação, e assim o serviço corre o risco de ser impedido nesses municípios. Mesmo que o serviço seja prestado, se houver uma regulamentação rígida, o serviço tende a ter maior dificuldade financeira de adequação, diminuindo as possibilidades das inovações fazendo com que seja mais difícil o exercício de novos serviços no mercado.<sup>107</sup>

Logo após a publicação da referida lei, no dia 12 do mês de abril, o Município do Rio de Janeiro publicou o Decreto Municipal nº 44.399/2018, regulamentando o serviço de transporte por aplicativo, criando taxas e percebendo a possibilidade de disponibilizar uma parte desta arrecadação para desenvolvimento do aplicativo Taxi.Rio, que foi criado para os motoristas de táxi da cidade.<sup>108</sup>

Pode-se perceber o perigo de tal delegação de competência aos Municípios, essa competência deve ser entendida como regulamentação de fiscalização e não regulamentação do próprio serviço. A primeira seria como por exemplo, criar regras para a guarda civil metropolitana verificar o estado de condições dos veículos de aplicativos e se for o caso aplicar multa ao motorista, isso faria parte do poder de fiscalizar do município. Mas a segunda seria o estabelecimento de regras que não competem ao município e sim às empresas prestadoras do serviço, como por exemplo o preço cobrado pelos aplicativos, isso com certeza iria causar uma grande polemica por conta da alteração de configuração do serviço e a falta de liberdade das empresas.<sup>109</sup>

Portanto a Lei que era tão aguardada para preencher uma lacuna da Lei de Mobilidade Urbana, trouxe a regulação da atividade prestada pelos aplicativos, mas trouxe também uma nova polêmica, com a delegação de competência para regulamentação e fiscalização aos Municípios e o Distrito Federal.<sup>110</sup>

---

<sup>104</sup> NÓBREGA, Victor; TAVELA, Daniel. A REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO E O RISCO DA JABUTICABA. São Paulo, 2018, p.1-2. Disponível em:< <http://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/5/art20180517-02.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2018.

<sup>105</sup> NÓBREGA, Victor; TAVELA, Daniel. A REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO E O RISCO DA JABUTICABA. São Paulo, 2018, p.2. Disponível em:< <http://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/5/art20180517-02.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2018.

<sup>106</sup> NÓBREGA, Victor; TAVELA, Daniel. A REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO E O RISCO DA JABUTICABA. São Paulo, 2018, p.2. Disponível em:< <http://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/5/art20180517-02.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2018.

<sup>107</sup> NÓBREGA, Victor; TAVELA, Daniel. A REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO E O RISCO DA JABUTICABA. São Paulo, 2018, p.2. Disponível em:< <http://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/5/art20180517-02.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2018.

<sup>108</sup> NÓBREGA, Victor; TAVELA, Daniel. A REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO E O RISCO DA JABUTICABA. São Paulo, 2018, p.2. Disponível em:< <http://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/5/art20180517-02.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2018.

### 2.3.1 – Delegação de competência

Portanto, o grande problema que vem sendo discutido sobre o advento da lei 13.640/2018, é a delegação de competência exclusiva aos Municípios e ao Distrito Federal para regulamentar e fiscalizar os serviços prestados pelos aplicativos, o intuito que está por trás dessa delegação é tão somente atribuir ao poder público a possibilidade de alterar as características dos serviços que são prestados por empresas totalmente privadas.<sup>111</sup>

Pode-se perceber que a referida lei se torna inconstitucional, por conta da visível ofensa aos incisos I, IV, IX e XI do artigo 22 da Constituição Federal, pois compete privativamente à União legislar sobre essa matéria. Vale ressaltar que o parágrafo único do referido artigo traz uma exceção, autoriza os Estados por meio de Lei Complementar a legislarem sobre as matérias trazidas neste artigo. Portanto, é notório que a delegação de competência exclusiva aos Municípios e ao Distrito Federal não estão de acordo com a Constituição Federal.<sup>112</sup>

Portanto, se torna flagrante a inconstitucionalidade da referida lei, pois as normas constitucionais não autorizam a realização de tal delegação de competência, desse modo a lei garante poder aos Municípios e ao Distrito Federal para legislarem sobre características essenciais dos serviços prestados pelas empresas, tais características que os diferem dos outros transportes, como por exemplo alterar a idade máxima dos veículos que podem exercer tal atividade.<sup>113</sup>

Esse problema, deve ser solucionado com uma Ação Declaratória de Inconstitucionalidade (ADI), pois tal ponto está em desacordo com os princípios constitucionais, da isonomia, livre iniciativa, livre concorrência e o direito do trabalho, pois vejamos que um município pode estabelecer regras que um município vizinho possa não querer estabelecer do mesmo modo, fazendo com que os diferencie, embora realizem o mesmo serviço na mesma empresa.<sup>114</sup>

<sup>109</sup> NÓBREGA, Victor; TAVELA, Daniel. A REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO E O RISCO DA JABUTICABA. São Paulo, 2018, p.9. Disponível em:< <http://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/5/art20180517-02.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2018.

<sup>110</sup> NÓBREGA, Victor; TAVELA, Daniel. A REGULAMENTAÇÃO MUNICIPAL DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE POR APLICATIVO E O RISCO DA JABUTICABA. São Paulo, 2018, p.9. Disponível em:< <http://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/5/art20180517-02.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2018.

<sup>111</sup> GUILHEN, Igor. INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI 13.640/18 – LEI DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL, abr. 2018. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI277978,91041-Inconstitucionalidade+da+lei+1364018+lei+dos+aplicativos+de>> Acesso em: 04 out. 2018.

Contudo, verifica-se que o Estado deseja legislar sobre as empresas que realizam o transporte individual de passageiros por aplicativos, tais empresas que mereciam ser mantidas na sociedade com o mínimo de regulação do Estado, pois elas demonstram uma revolução no transporte privado mundial.<sup>115</sup>

Com o encerramento do segundo capítulo, conclui-se que os problemas causados na relação entre os motoristas de aplicativos e os taxistas se deram por conta de uma preocupação dos taxistas em perderem todos seus clientes para o novo tipo de transporte oferecido, por isso eles lutavam para a sua proibição pois o monopólio do transporte individual não ocorria mais, agora eles estavam lidando com uma proposta inovadora que oferece um serviço de transporte parecido com o deles mas com maiores benefícios ao consumidor.

Com a análise do conflito entre as classes foram expostas duas formas para solucionar o problema, a primeira seria a proibição que é a defendida pelos taxistas e mostra um retrocesso no desenvolvimento da legislação de transporte e com isso defenderia o desejo de uma parte menor da população pois beneficiaria apenas os taxistas, ou seja, com a proibição dos serviços prestados pelos aplicativos os taxistas iriam continuar com o monopólio do serviço estipulando os preços que quiserem pois não haveria concorrência e com isso grande parte da população seria prejudicada, não só os usuários mas também os motoristas parceiros. Mostraria também que o governo do Brasil é contra a iniciativa das empresas, bem como a tecnologia em prol da sociedade e isso acarretaria problemas na economia do país afetando não só os envolvidos, mas a população em geral.

A segunda opção foi a regulamentação, que foi a usada pelo Brasil com o advento da Lei do Uber que foi analisada no último tópico deste trabalho, essa opção era a mais defendida pela população, pois o serviço foi muito bem aceito no País fazendo com que atingisse a maioria da sociedade seja como usuários ou motoristas parceiros das empresas, conclui-se que esta seria a solução lógica, econômica e jurídica para regulamentar o serviço de modo a que venha ser prestado com a segurança da lei, desde que essa lei não venha afetar as características dos serviços.

Com a chegada da Lei 13.640, de 27 de março de 2018, o transporte individual de passageiros na modalidade privada foi regulamentado, incluindo enfim os transportes realizados pelos aplicativos na Lei de Mobilidade Urbana, 12.587/2012. Ocorre que a chegada da lei trouxe à tona um outro problema, pois delegou a competência exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal para legislar e fiscalizar os serviços em seus respectivos territórios, fazendo com que traga às empresas uma enorme insegurança sobre as características primordiais que diferenciavam os serviços que eram prestados.

Conclui-se, portanto, que a melhor opção foi acatada pelo Poder Público, que foi a regulamentação dos serviços prestados pelos aplicativos, ocorre que a delegação de competência foi equivocada e se trata de uma matéria inconstitucional, pois quem é competente para legislar sobre assuntos de transporte é a União de acordo com a Constituição Federal, por isso deve haver uma alteração na lei para que a competência seja da União para que estabeleça um padrão de regulação no País, desde que esse padrão não afete as características dos serviços.

---

<sup>112</sup> GUILHEN, Igor. INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI 13.640/18 – LEI DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL, abr. 2018. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI277978,91041-Inconstitucionalidade+da+lei+1364018+lei+dos+aplicativos+de>> Acesso em: 04 out. 2018.

<sup>113</sup> GUILHEN, Igor. INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI 13.640/18 – LEI DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL, abr. 2018. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI277978,91041-Inconstitucionalidade+da+lei+1364018+lei+dos+aplicativos+de>> Acesso em: 04 out. 2018.

<sup>114</sup> GUILHEN, Igor. INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI 13.640/18 – LEI DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL, abr. 2018. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI277978,91041-Inconstitucionalidade+da+lei+1364018+lei+dos+aplicativos+de>> Acesso em: 04 out. 2018.

<sup>115</sup> GUILHEN, Igor. INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI 13.640/18 – LEI DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL, abr. 2018. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI277978,91041-Inconstitucionalidade+da+lei+1364018+lei+dos+aplicativos+de>> Acesso em: 04 out. 2018.

## CONCLUSÃO

A presente monografia tinha por objetivo analisar a legislação sobre o transporte individual de passageiros na modalidade privada no ordenamento em vigência no Brasil, que é o transporte realizado pelos aplicativos, pois como se percebe na atualidade é um tema que foi bastante discutido por conta do impacto que esse serviço causou na sociedade.

No decorrer da análise, a importância do tema se confirmou pois como se verificou que existia uma lacuna na lei, o serviço funcionava por conta do “erro” do legislador que ao criar a lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012, tratou o transporte individual de passageiros apenas como um serviço a ser realizado na modalidade pública, ou seja, de acordo com a lei o serviço só poderia ser prestado por aqueles previamente autorizados pelo governo, que no caso são os taxistas.

O tema se tornou tão importante no contexto jurídico atual que ao decorrer da realização deste trabalho, foi criada a lei que regula a modalidade privada do transporte individual de passageiros, a lei 13.640 de 26 de março de 2018, popularmente conhecida como a Lei do Uber. Com isso foi possível perceber que qualquer argumento que fosse contra esse serviço foi devidamente derrubado.

No primeiro capítulo, concluiu-se que os primeiros exemplos de transporte foram os que transportavam apenas uma pessoa, ou seja, a modalidade de transporte individual de passageiros foi criada há milhares de anos, por conta disso era notório que os primeiros exemplos dessa modalidade eram bem diferentes com os que usamos atualmente, devido a diversos fatores como a tecnologia e as inovações que o fizeram melhorar cada vez mais. Foi possível perceber que com o passar dos anos a população já sofria bastante com os problemas acarretados pelo acúmulo de pessoas querendo se locomover, concomitante com a falta de planejamento das vias que também é um problema que afeta a sociedade atualmente.

Devido ao crescimento desordenado das cidades e a migração de milhares de pessoas para as grandes metrópoles do Brasil por conta de variados motivos, as cidades perceberam que estavam com um grande problema de locomoção pois nenhuma delas tinham um planejamento para tanto. Um dos maiores problemas da época era estabelecer uma velocidade entre os diferentes tipos de transporte que existiam, pois todos eles andavam na mesma via e eram os cavalos, automóveis, bondes, caminhões, ônibus bem como os pedestres.

Em um primeiro momento foi possível perceber que os problemas que eram encontrados naquela época foram sendo amenizados com o papel do governo, com políticas de reordenamento territorial, políticas de investimento no transporte em massas que são os

responsáveis pelo transporte da população mais carente e redução de tributos para a sociedade ter acesso a compra de um automóvel e melhorar sua qualidade de vida, portanto o estudo do contexto histórico evidenciou que os problemas daquela época podiam até ser diferentes com os que temos hoje, mas quem era responsável por solucionar não.

Ainda no primeiro capítulo concluiu-se também que a legislação vigente a respeito do transporte individual de passageiros possuía uma falha ao tratar desse tipo na Lei de Mobilidade Urbana – Lei 12.587/12, pois a mesma autoriza a realização do transporte em geral na modalidade privada e pública, mas ao tratar especificamente do transporte individual instituiu apenas a modalidade pública, realizada pelos taxistas.

Contudo, foi possível verificar que a atividade realizada pelos aplicativos está sendo oferecida com base em uma lacuna da lei, um equívoco do legislador e esse serviço além de não ser proibido está de acordo com diversos princípios constitucionais, como o da livre iniciativa, livre concorrência, e da livre empresa e por conta disso deve ser regulamentado, para gerar segurança jurídica para empresas e para seus usuários.

No segundo capítulo concluiu-se que a relação entre os taxistas e os motoristas parceiros da Uber não era das melhores por conta da preocupação dos taxistas em perderem totalmente sua clientela para os motoristas de aplicativo, pois foi percebido que a modalidade privada estava sendo muito bem aceita pelos usuários e conseqüentemente eles obtiveram uma queda no seu lucro. Antigamente os táxis eram donos do monopólio do transporte individual de passageiros, pois não tinha nenhum serviço que se assemelhava com o que era oferecido por eles, com a chegada dos aplicativos que ofereceram um serviço bem mais barato e de melhor qualidade era de se esperar que o consumidor iria migrar para o serviço que proporciona uma melhor experiência.

Contudo, na tentativa de proibirem o serviço proposto pela Uber, alguns taxistas acreditavam que se tratava de uma concorrência desleal e partiram para a violência contra os motoristas de aplicativos, com a finalidade de não perderem sua clientela. Infelizmente foram inúmeros relatos de agressão contra o motorista de aplicativo pelo taxista. Alguns taxistas, ainda que a minoria, resolveram reagir de uma outra forma, para que não sofresse prejuízos financeiros alguns deles resolveram melhorar o seu serviço, com o oferecimento de balinhas e bebidas sem custo adicional, equiparando-se ao serviço prestado pelos aplicativos.

Os argumentos trazidos pelos taxistas não ganharam força por conta do enorme sucesso que os aplicativos fizeram em todo o Brasil e também por serem infundados. Não seria possível proibir um serviço que estava sendo prestado devido a uma lacuna da lei e de acordo

com princípios constitucionais. Embora tenha havido vários protestos e manifestações contra o serviço prestado pelos aplicativos não foi possível frear sua colossal aceitação.

Ao final, conclui-se que todos os argumentos que eram trazidos em desfavor do serviço prestado pelos aplicativos foram devidamente rebatidos com o advento da Lei 13.640/2018, popularmente conhecida como a Lei do Uber pois estabeleceu a regulação do transporte remunerado individual de passageiros na modalidade privada, apesar de ser conhecida como a Lei do Uber ela abarca todos os aplicativos que realizam esse serviço, como Cabify, 99pop e Easy Taxi.

Embora a lei seja motivo de comemoração por parte de todos os usuários, motoristas e toda a população que torcia a favor da criação e para combater todos os argumentos de proibição que foram trazidos neste trabalho, foi possível perceber que a lei estabeleceu um certo problema ao delegar a competência aos municípios e Distrito Federal para regulamentação e fiscalização do serviço na sua respectiva região. Com isso a lei trouxe o poder do município para criar condições para o serviço ser prestado nas suas respectivas regiões, o que pode acarretar alteração da configuração do serviço, bem como a falta de liberdade das empresas prestadoras dele.

Portanto, a Lei do Uber que foi tão aguardada pela população deve ser alterada com a declaração de inconstitucionalidade, pois a União que é competente para legislar sobre a matéria referente ao transporte, não sendo possível delegar a competência aos Municípios e ao Distrito Federal. Para que não haja a descaracterização dos serviços prestados pelos aplicativos e para que eles sejam prestados em conformidade em todo País, a competência para legislar e fiscalizar tal serviço deve ser da União.

Contudo, concluiu-se que as inovações tecnológicas trazidas pelas empresas que possuem o propósito de ajudar a melhorar a vida da população não devem ser proibidas, pelo contrário, o poder público que tem o papel de representar as vontades da população deve ficar atento às novidades que trazem benefícios à sociedade e caso seja necessário criem leis que regulamentem tal inovação, ou seja, o poder público tem o papel essencial para o desenvolvimento da sociedade.



## REFERÊNCIAS

BERTTONI, Roberto; MARCELO, Teófilo. O direito ao transporte como direito fundamental social. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. Brasília, v.2, n.1, jan. /jun. 2016. Disponível em: <http://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/view/509/506>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Constituicao/Constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm)> Acesso em: 25 mai. 2018.

BRASIL. Lei Nº 12.529, de 30 de novembro de 2011. Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; altera a Lei no 8.137, de 27 de dezembro de 1990, o Decreto-Lei no 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e a Lei no 7.347, de 24 de julho de 1985; revoga dispositivos da Lei no 8.884, de 11 de junho de 1994, e a Lei no 9.781, de 19 de janeiro de 1999; e dá outras providências. Brasília, 2011. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12529.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12529.htm) >. Acesso em: 25 mai. 2018.

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. Brasília, 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de março de 2018. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. Brasília, 2018. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13640.htm)>. Acesso em: 25.mai.2018.

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. Brasília, 2011. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

BRISOLA, Oscar. A origem e história da palavra Táxi, fev. 2017. Disponível em: <<http://oscarbrisolara.blogspot.com.br/2017/02/origem-e-historia-da-palavra-taxi.html>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

CADAVAL, Mauricio. Utilização do ônibus nas cidades brasileiras, v.1, n.1, set. 1978. Disponível em: <[http://files-server.antp.org.br/\\_5dotSystem/userFiles/RTP/RTP%20001.pdf](http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/RTP/RTP%20001.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

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.º 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. Disponível em: <<https://pesquisajuris.tjdft.jus.br/IndexadorAcordaos-web/sistj>>. Acesso em 25 mai. 2018.

ESTEVES, Luiz Alberto. CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica. DEE – Departamento de Estudos Econômicos. O Mercado de Transporte Individual de Passageiros: Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano. Documentos de Trabalho 001/2015. Brasília, set. 2015. 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: 25 mai. 2018.

ESTEVES, Luiz Alberto. CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica. DEE – Departamento de Estudos Econômicos. Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de táxi porta-a-porta. Documentos de Trabalho 003/2015. Brasília, Distrito Federal, dez. 2015. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/12/art20151215-04.pdf>> Acesso em: 25 mai. 2018.

FANINI, Valter. Mobilidade Urbana. Série de Cadernos Técnicos. Publicações temáticas da Agenda Parlamentar do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Paraná – CREA-PR., 2016. Disponível em: < <http://177.92.30.55/ws/wp-content/uploads/2016/12/mobilidade-urbana.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

FERNANDES, Vladimir. BRT BRASIL, A evolução das Cidades. Problemas e desafios do transporte público urbano. Jornal Mundo Jovem. ed. 402. Disponível em <<http://brtbrasil.org.br/index.php/sala-de-imprensa/artigos/35-art-4#.WrQtbL9hnlW>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

FERREIRA, Bruno. História Total. Os transportes Individuais, São Paulo, set. 2011. Disponível em: < <http://historiabruno.blogspot.com.br/2011/09/os-transportes-individuais.html> >. Acesso em: 25 mai. 2018.

FREITAS, Paulo; PEREIRA Ricardo. 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, vol. 09, n.º 4. Rio de Janeiro: 2017. Disponível em:<<http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/28619/21957>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

GUILHEN, Igor. INCONSTITUCIONALIDADE DA LEI 13.640/18 – LEI DOS APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL, abr. 2018. Disponível em: <<https://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI277978,91041-Inconstitucionalidade+da+lei+1364018+lei+dos+aplicativos+de>> Acesso em: 04 out. 2018.

Museu virtual do transporte Urbano. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. O transporte no Brasil. Disponível em: <<http://www.museudantu.org.br/QBrasil.htm>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

NÓBREGA, Victor; TAVELA, Daniel. A Regulamentação Municipal dos Serviços de Transporte por Aplicativo e o Risco da Jaboticaba. São Paulo. p.1, 2018. Disponível em:<<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2018/5/art20180517-02.pdf>> Acesso em: 02 jun. 2018.

OLMOS, Olivia; FAVERA, Rafaela. A polêmica em torno do aplicativo Uber no Brasil: Argumentos de Direito contra e a favor da sua manutenção. 2015. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/19025271-A-polemica-em-torno-do-aplicativo-uber-no-brasil-argumentos-de-direito-contr-a-a-favor-da-sua-manutencao.html>> Acesso em: 25 mai. 2018.

PUCCINELI, André. Curso de Direito Constitucional, Saraiva, São Paulo. ed. 4, p.256, 2014.

RIBEIRO, Carlos. Desafios da mobilidade urbana no Brasil, Texto para discussão, IPEA, Brasília, n.2198, mai. 2016. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td\\_2198.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.

RODAS, J.G. A Uber, minimamente regulamentado, favorece a livre concorrência. Consultor Jurídico, [São Paulo], 15 out. 2015. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015-out-15/olhar-economico-uber-minimamente-regulamentado-favorece-livre-concorrencia>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

SAMICO, Paulo. O aplicativo Uber: um estudo de caso baseado nos princípios e fundamentos da ordem econômica na Constituição Federal de 88. Revista de Direito da Administração Pública, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, jul. /dez. 2016. Disponível em: <<http://www.redap.com.br/index.php/redap/article/view/77/40>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

SARMENTO, Daniel. Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”. Rio de Janeiro, 10 jul. 2015. Disponível em: <<https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

SOUZA, Felipe. 'Vai ter morte', diz taxista sobre regulamentação do aplicativo Uber. Folha de São Paulo, São Paulo, 19 jun. 2015. Disponível em: <<http://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/06/1644905-vai-ter-morte-diz-taxista-sobre-regulamentacao-do-aplicativo-uber.shtml>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

Sua Pesquisa.com. Portal de Pesquisas Temáticas e Educacionais. História do Automóvel e Carros Antigos. Disponível em: <<https://www.suapesquisa.com/cienciatecnologia/carrosantigos/>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

UBER, Dirija com a Uber no Brasil | Ganhe dinheiro e faça seu próprio horário | Uber. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/drive/>>. Acesso em: 25 mai. 2018.

VANELLI, Wagner. A carona remunerada na legislação brasileira de transporte individual de passageiros: o conflito entre taxistas e Uber. Santa Maria, Rio Grande do Sul. dez/2016. Disponível em: <

[http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli\\_Wagner\\_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.ufsm.br/bitstream/handle/1/2826/Vanelli_Wagner_Matos.pdf?sequence=1&isAllowed=y)> Acesso em 25 mai. 2018.

WISNIEWSKI, Paula; ESPOSITO, Luís. Mobilidade urbana e o caso uber: aspectos jurídicos e sociais da startup. *Perspectiva*, Erechim, Uruguai. v. 40, n.150, junho/2016. Disponível em: < [http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150\\_573.pdf](http://www.uricer.edu.br/site/pdfs/perspectiva/150_573.pdf)>. Acesso em: 25 mai. 2018.