



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE DIREITO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO**

JORGE ALAN DOS SANTOS CALMON

**A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES DE
PASSAGEIROS PELA UBER: UMA ANÁLISE CRÍTICA ACERCA DA
PROIBIÇÃO PELO MUNICÍPIO DE SALVADOR/BA ATRAVÉS DA LEI
9.066 EM PROL DA PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR E DA LIVRE
CONCORRÊNCIA.**

Salvador

2018

JORGE ALAN DOS SANTOS CALMON

**A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES DE
PASSAGEIROS PELA UBER: UMA ANÁLISE CRÍTICA ACERCA DA
PROIBIÇÃO PELO MUNICÍPIO DE SALVADOR/BA ATRAVÉS DA LEI
9.066 EM PROL DA PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR E DA LIVRE
CONCORRÊNCIA.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Direito da Faculdade de Direito da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de bacharel em Direito.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Joseane Suzart Lopes da Silva

Salvador

2018

JORGE ALAN DOS SANTOS CALMON

A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS PELA UBER: UMA ANÁLISE CRÍTICA ACERCA DA PROIBIÇÃO PELO MUNICÍPIO DE SALVADOR/BA ATRAVÉS DA LEI Nº 9.066/2016 EM PROL DA PROTEÇÃO DO CONSUMIDOR E DA LIVRE CONCORRÊNCIA

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Faculdade de Direito da Universidade Federal da Bahia – UFBA, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Direito, defendida e aprovada pela banca examinadora abaixo assinada.

Salvador, ____ de _____ de 2018.

BANCA EXAMINADORA

Joseane Suzart Lopes da Silva – Orientadora _____
Doutora em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade Federal da Bahia.
Professora da Disciplina de Direito das Relações de Consumo da Faculdade de Direito da Universidade Federal da Bahia

Tiago Silva de Freitas – Examinador _____
Mestre em pela Universidade Federal da Bahia
Professor da Disciplina Ética Geral e Profissional da Faculdade de Direito da Universidade Federal da Bahia.

Bruno Cesar de Carvalho Coelho – Examinador _____
Mestre em Políticas Sociais e Cidadania pela Universidade Católica do Salvador UCSAL
Universidade Federal da Bahia

AGRADECIMENTOS

Com a concepção do presente trabalho, chego ao final de mais um ciclo. Ciclo este iniciado no ano de 2013, quando ainda aluno do curso de Ciências Contábeis na Universidade Federal da Bahia, resolvi mudar a concentração dos meus estudos e me dedicar a um sonho – estudar o Direito. Esse sonho sempre foi nutrido com as mais diversas inspirações de justiça, igualdade e uma eventual possibilidade de ajudar aqueles, que à minha volta, necessitavam e ainda necessitam de auxílio para efetivação/promoção das suas garantias fundamentais.

É com imensa satisfação que chego à esse momento. Sei que a estrada e os desafios que a vida nos proporciona são grandes, mas após conseguir subir este primeiro degrau, tenho a certeza que os demais sonhos podem ser alcançados.

Esse pequeno passo representa não somente uma realização pessoal, mas um resultado de esforços coletivos depreendidos por todos aqueles que me acompanham dia a dia. As próximas palavras podem se resumir em apenas uma: gratidão.

Desta forma, não poderia deixar de prestar minha gratidão, inicialmente, a Deus, este que nunca me desamparou, mesmo diante das minhas insistentes falhas.

Em mesmo plano, não poderia deixar de agradecer aos meus Pais, em especial à mulher mais aguerrida que já conheci: Dona Nildes - minha mãe, amiga, professora, fonte incondicional de amor e inspiração.

Ainda no seio familiar, presto minhas homenagens aos meus Tios, Tias e Primos (são tantos que seria injusto nomear apenas alguns), sobretudo à minha saudosa avó Maria Oliveira (in memoriam), que, onde quer que esteja, compartilha da concretização deste sonho que fora tão amplamente cultivado por ela.

Ingrato da minha parte seria deixar de mencionar aqueles irmãos e irmãs que a vida me presenteou, os quais se fazem representados nas pessoas de Thales Lima, Herbert Amaral, Adriele Macêdo, Leonardo Romeiro, Leonardo Macêdo, Lucas Santana, Raphael Mello, Alan Nascimento, Andressa Cremens, Raphael Ramos, Marlua, Lisa Micheli, Laís Henriques, Thiago Andrade, Pedro Carvalho, Cainan Anjos, Ederlan Câmara, Muriel Cordeiro, Gabriel Pinheiro e Moisés Fernandes.

Não posso deixar de agradecer, em mesmo passo, a Fayla Mylena por todo companheirismo, dedicação, apoio, cuidado e afeto, pessoa de importância singular na minha jornada acadêmica e na cooperação para meu desenvolvimento pessoal.

Agradeço, com um carinho especial, à Professora Joseane Suzart, com quem durante quase toda minha trajetória na academia, pude compartilhar momentos especiais e enriquecedores. Fui seu aluno – onde que pude perceber nela um referencial no que tange ao exercício diário e dedicado à docência. Em segundo momento, nos aproximamos em virtude de um projeto especial desenvolvido na FDUFBA, a Associação Baiana de Defesa do Consumidor(ABDECON). Posteriormente, vir a desfrutar de sua orientação em projetos e grupos de pesquisas, estes, sempre voltados à proteção dos consumidores. Por fim, não menos importante, chegamos à orientação do meu trabalho de conclusão de curso.

No campo profissional, porém não menos afetivo, deixo meus agradecimentos a todos da Seção Judiciária da Bahia (especialmente aos servidores da 2ª Vara Criminal e à 18ª Vara de Execução Fiscal), ABDECON, SINDIPOL/BA, escritório Caminha, Reis, Mutim e Moraes Sociedade de Advogados, 2º Tabelionato de Notas, em especial a Carol, Elaine, Rita, Silvia, José Mario, Dr. Marcel Mutim e Dr. Fábio Roque, profissionais que tive a honra de compartilhar quase 04 anos da minha vida. Espero continuar contando com todos vocês nas diuturnas lutas travadas em prol do justo, do bom e do melhor do mundo.

Como é grande a tua bondade, que reservaste para aqueles que te temem, e que, à vista dos homens, concedes àqueles que se refugiam em ti! No abrigo da tua presença os escondes das intrigas dos homens; na tua habitação os proteges das línguas acusadoras. Bendito seja o Senhor, pois mostrou o seu maravilhoso amor para comigo quando eu estava numa cidade cercada.

Salmos, 31:19- 21.

RESUMO

A presente monografia versa acerca da prestação de serviços de transporte remunerado de passageiros pela empresa Uber e da Lei n. 9.066/2016, editada pelo Município de Salvador-BA, proibidora da atuação de tal pessoa jurídica na capital soteropolitana, bem como do teor da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) proposta pelo Ministério Público do Estado da Bahia em face deste diploma legal. Justifica-se a escolha do tema em virtude de observar a forma, deveras polêmica, com que tal plataforma foi recepcionada pelo mercado brasileiro, em especial pelos consumidores do serviço de transportes e pelos profissionais do ramo de táxis. Dividiu-se a estrutura do presente trabalho em três capítulos, com o objetivo de melhor examinar os tópicos controversos acerca do tema. No primeiro capítulo, buscou-se explorar os aspectos gerais, traçar um breve histórico, conceitos e características do aplicativo Uber, bem como fora exposta uma diferenciação entre a plataforma e o serviço prestado pelos táxis, inclusive analisando as alegações destes profissionais referentes a possíveis prejuízos sofridos com a inserção da Uber no setor de fornecimento. No segundo capítulo, foram analisados os dispositivos normativos aplicados à celeuma, em especial os constitucionais referentes à proteção do consumidor e à liberdade concorrencial e mercadológica, o Código de Defesa do Consumidor, o Código Civil, o Marco Civil da Internet e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a fim de averiguar se a plataforma Uber tem respeitado os mesmos. No terceiro capítulo, discorre-se sobre a Lei Municipal n. 9.066/2016 promulgada pela Prefeitura Municipal da cidade de Salvador, a ADI questionadora da constitucionalidade material e formal da referida lei e o Projeto de Lei n.57/2017 que se propõe a regulamentar a atuação das empresas do ramo na cidade soteropolitana. Por fim, no que se refere à metodologia, adotou-se a linha crítico-metodológica, bem como os métodos hipotético-dedutivo, dialético e argumentativo. Em virtude do caráter geral, teórico e propedêutico do presente projeto, a vertente adotada será a jurídicoteórica. Com base nos objetivos pretendidos, a pesquisa realizada será exploratória e descritiva. De acordo com os procedimentos técnicos utilizados, far-se-á uso da pesquisa bibliográfica. Concluiu-se, ao final, ao contrário do que traduzido pelo legislador municipal em Salvador/BA, que o serviço de transporte individual privado de passageiros tem expressa previsão infraconstitucional na Lei que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como que eventual proibição da prestação desse serviço vai de encontro aos fundamentos e princípios da Ordem Econômica previstos na Constituição Federal de 1988, em especial contra a livre iniciativa e a liberdade de concorrência, bem como encontra-se em desacordo com o quanto previsto no sistema de repartição de competências legislativas e fere diretamente o Código de Defesa do Consumidor ao vedar o direito a livre escolha do usuário ao serviço que ele deseja contratar. O problema merece atenção do Poder Público, não no sentido de proibir tais aplicativos, mas assegurar, por fim, um equilíbrio na ordem econômica e igualdade de condições entre motoristas e taxistas, de modo a proporcionar ao consumidor um poder de escolha maior, optando pelo melhor serviço.

Palavras-Chaves: UBER – CONSUMIDOR – LIVRE CONCORRÊNCIA – LEGALIDADE - PROIBIÇÃO

ABSTRACT

This monograph deals with the provision of passenger transportation services by Uber and Law no. 9.066 / 2016, edited by the Municipality of Salvador-BA, which prohibited the performance of such legal entity in the soteropolitan capital, as well as the content of the Direct Action of Unconstitutionality (ADI) proposed by the Public Ministry of the State of Bahia in face of such legal diploma . The choice of theme is justified because we observe the very controversial way in which such a platform was received by the Brazilian market, especially by the consumers of the transport service and by the professionals of the taxi industry. The structure of the present course work was divided into three chapters, in order to better examine the controversial topics on the subject. In the first chapter, the objective was to explore the general aspects, to draw a brief history, concepts and characteristics of the Uber application, as well as to expose a differentiation between the platform and the service provided by the taxis, including analyzing the claims of these professionals regarding possible losses incurred as a result of Uber's inclusion in the supply sector. In the second chapter, the normative devices applied to the controversy were analyzed, in particular the constitutional provisions related to consumer protection and competitive and market freedom, the Consumer Protection Code, the Civil Code, the Civil Internet Framework and the National Policy of Urban Mobility, in order to find out if the Uber platform has respected them or not. In the third chapter, we discuss the Municipal Law n. 9,066 / 2016 promulgated by the City Hall of the city of Salvador, ADI that questioned the material and formal constitutionality of said law and Bill n.57 / 2017, which proposes to regulate the performance of companies in the branch in the city of Soteropolitan. Finally, as far as the methodology was concerned, the critical-methodological line was adopted, as well as the hypothetico-deductive, dialectical and argumentative methods. Due to the general, theoretical and propaedeutic character of the present project, the adopted strand will be the legal theory. Based on the intended objectives, the research will be exploratory and descriptive. According to the technical procedures used bibliographical research will be used. In conclusion, contrary to what the municipal legislator translated in Salvador / BA, the individual private passenger transport service expressly provides infraconstitutional provision in the Law establishing the National Urban Mobility Policy, as well as a possible ban on the provision of services This is in keeping with the principles and principles of the Economic Order set out in the Federal Constitution of 1988, in particular against free competition and freedom of competition, as well as disagreeing with the provisions of the system of apportioning legislative and directly injures the Consumer Defense Code by prohibiting the user's right to choose freely to the service he wishes to contract. The problem deserves attention of the Public Power, not in the sense of prohibiting such applications, but finally to ensure a balance in the economic order and equality of conditions between drivers and taxi drivers, in order to give the consumer a greater power of choice, always opting for the best service.

Keywords: UBER - CONSUMER - FREE COMPETITION - LEGALITY - PROHIBITION

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
2. OS SERVIÇOS DE TRANSPORTES E O APLICATIVO UBER: ASPECTOS GERAIS	14
2.1 CONSIDERAÇÕES ACERCA DA ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO.....	14
2.1.2 Conceito e características	15
2.1.3 Modelos de negócios na economia compartilhada	16
2.1.3.1 Crowdfunding – Financiamento Coletivo	16
2.1.3.2 Crowdsourcing.....	17
2.1.3.3 Habitação e Hotelaria	18
2.1.3.4 Veículos	19
2.1.3.5 Transportes	19
2.2 A EMPRESA UBER: CONCEITOS E CARACTERÍSTICAS	20
2.3 ASPECTOS POLÊMICOS DA EMPRESA UBER NO CENÁRIO BRASILEIRO: A NECESSÁRIA DISTINÇÃO ENTRE UBER E TÁXI	23
3 LEGISLAÇÃO BRASILEIRA APLICADA	31
3.1 A ORDEM ECONÔMICA NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988.....	32
3.1.1 A livre iniciativa.....	33
3.1.2 A livre concorrência.....	35
3.2 REGRAS PRESENTES NO CÓDIGO CIVIL	37
3.3 O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E SUA APLICABILIDADE AO MODELO DISCUTIDO	40
3.4 A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (LEI N. 12.587/2012) E A RECENTE INOVAÇÃO TRAZIDA PELA LEI N. 13.640/2018	44
3.5 MARCO CIVIL DA INTERNET	48

4 ANÁLISE DA PROIBIÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PRESTADOS PELA EMPRESA UBER NO MUNICÍPIO DE SALVADOR/BA	51
4.1 A EDIÇÃO DA LEI MUNICIPAL Nº 9.066/2016	51
4.2 AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE PROPOSTA EM FACE DA LEI PROIBITIVA.....	56
4.3 O PROJETO DE LEI Nº 57/17 – UMA PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO NA CAPITAL BAIANA	59
5. CONCLUSÃO.....	62
REFERÊNCIAS	65

1. INTRODUÇÃO

Trata o presente trabalho de pesquisa acerca da prestação de serviços de transporte remunerado de passageiros pela empresa Uber e da Lei n. 9.066/2016, pelo Município de Salvador-BA, que proibiu a atuação de tal pessoa jurídica na capital soteropolitana, bem como o do teor da Ação Direta de Inconstitucionalidade proposta pelo Ministério Público do Estado da Bahia em face de tal diploma legal. Configurando-se a Uber como empresa realizadora de transporte privado individual de passageiros, é cabível examinar, de forma crítica, o teor do diploma normativo em cotejo com as normas constitucionais que tutelam a competência municipal para edição de conjuntos legais, bem como as que versam sobre a proteção do consumidor, a livre iniciativa e a liberdade de concorrência.

Objetiva-se, a priori, versar sobre as condições contratuais gerais referentes à prestação de serviços pelo aplicativo Uber destinados ao traslado de passageiros por sujeitos particulares, ou seja, que não exercem a profissão específica de motoristas; em seguida, abordar-se-á a questão da situação deste serviço em outras unidades federativas brasileiras, expondo se permitem ou não a sua prática. Após, pretende-se analisar os direitos dos usuários do serviço de transporte de passageiros, sob a ótica da Lei n. 8.078/90, que instituiu o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, a fim de averiguar se o Uber tem ou não respeitado os mesmos.

Serão explanadas, de modo crítico, as questões polêmicas que envolvem o direito do consumidor de escolher quem fará o seu transporte, a liberdade de mercado, destacando-se a concorrência e as alegações dos taxistas referentes aos prejuízos sofridos com a inserção do Uber no setor de fornecimento. Os dispositivos constitucionais referentes à proteção do consumidor e à liberdade concorrencial e mercadológica constituirão, a seguir, objeto de exame.

Tenciona-se defender que a presença do Uber no mercado não constitui prática abusiva que viola o microsistema consumerista, mas que, não obstante o poder público deva autorizá-la, urge que a fiscalização do setor seja efetiva, garantindo-se efetividade e segurança para os usuários, assim como a sobrevivência financeira dos taxistas, mediante a redução de custos e incentivos.

Dividiu-se a estrutura do presente trabalho em três capítulos, com o objetivo de melhor examinar os tópicos controversos acerca do tema. No primeiro capítulo, buscou-se

explorar os aspectos gerais, traçar um breve histórico, conceitos e características do aplicativo Uber, bem como fora exposta uma diferenciação entre a plataforma e o serviço prestado pelos táxis, inclusive analisando as alegações destes profissionais referentes a possíveis prejuízos sofridos com a inserção da Uber no setor de fornecimento. No segundo capítulo, foram analisados os dispositivos normativos aplicados à celeuma, em especial os constitucionais referentes à proteção do consumidor e à liberdade concorrencial e mercadológica, o Código de Defesa do Consumidor, o Código Civil, o Marco Civil da Internet e a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a fim de averiguar se a plataforma Uber tem respeitado os mesmos. No terceiro capítulo, discorre-se sobre a Lei Municipal n. 9.066/2016 promulgada pela Prefeitura Municipal da cidade de Salvador que vetou a oferta dos serviços de transporte individual de passageiros pela empresa Uber, bem como as demais plataformas que atuavam no município de Salvador/BA; a ADI questionadora da constitucionalidade material e formal da referida lei, os fundamentos utilizados para a decisão por parte do Tribunal de Justiça do Estado da Bahia e, por fim, o Projeto de Lei n.57/2017 que se propõe a regulamentar a atuação das empresas do ramo na cidade soteropolitana.

No que concerne a metodologia adotada, convém destacar que a linha crítico-metodológica supõe a existência de uma teoria crítica da realidade, defende a configuração do pensamento jurídico como tópico e segue pela teoria do discurso e pela teoria argumentativa¹. Essa linha entende o Direito como uma rede complexa fornada por linguagens e significados. Diante do exposto, e, principalmente, pela ideia de complexidade e linguagem adotadas, a linha metodológica será a que mais se adequa a este projeto. Serão também utilizados os métodos hipotético-dedutivo, dialético e argumentativo.

Em virtude do caráter geral, teórico e propedêutico da presente monografia, a vertente adotada será a jurídico-teórica² – visto que esta acentua aspectos conceituais, ideológicos e doutrinários pertencentes ao campo em específico que se deseja investigar - porém, serão ainda manejadas as vertentes propositiva e prospectiva, a fim de que sejam propostas soluções efetivas para as situações problemáticas sejam apresentadas.

¹GUSTIN, Miracy B. S.; DIAS, Maria Tereza Fonseca. **(Re) Pensando a Pesquisa Jurídica**. Belo Horizonte: Del Rey Editora, 2010, p. 12

² Ibidem, p. 20 e 21.

Outrossim, deve-se compreender que o raciocínio indutivo caracteriza-se por ser um processo mental que parte de dados particularizados e localizados e se dirige a constatações gerais – parte-se, então, do problema para as considerações gerais (o que se coaduna com o pensamento tópico e problemático já referido). Desta maneira, deverá ser adotada o raciocínio de natureza hipotética dedutiva. Os dados utilizados como referências para este projeto serão de natureza indireta (obtidos por fontes indiretas, ou seja a pesquisa bibliográfica), em virtude do próprio caráter teórico dessas.

O grau de generalização deste projeto envolverá, ainda, estudos doutrinários nacionais e jurisprudenciais sobre o tema, sendo estes devidamente utilizados para a conformação e autorização de funcionamento das empresas do ramo de tecnologia que se propõem a prestar serviços de transportes de passageiros, tendo em vistas as legislações infraconstitucionais que obstaculizam a organização e o fornecimento de tais serviços. Com base nos objetivos pretendidos, a pesquisa realizada será a exploratória e descritiva. De acordo com os procedimentos técnicos utilizados, far-se-á uso da pesquisa bibliográfica. Do ponto de vista da sua natureza da abordagem, trata-se da pesquisa aplicada, uma vez que objetiva-se delinear conhecimentos para uma aplicação prática e voltada para solucionar problemas específicos³.

A relevância social e jurídica do presente trabalho se justifica pela forma inovadora que o serviço de prestação de transportes individuais se deu no ceio nacional, de tal sorte que uma eventual proibição, regulamentação e fiscalização irão afetar diretamente interesses coletivos dos consumidores, não uma classe ou categoria destes, mas de todos, uma vez que atualmente o serviço de transporte é o mais usado no mercado brasileiro.

³ SILVA, Joseane Suzart Lopes da. **Pesquisa Científica no Campo Jurídico: Aspectos Gerais e a Importância da Metodologia para a Eficiência e a Coerência da Investigação**. Disponível em: <<http://abdecon.com.br/index.php/em-acao/outras-publicacoes/pesquisa-cientifica-no-campo-juridico-aspectos-gerais-e-a-importancia-da-metodologia-para-a-eficiencia-e-a-coerencia-da-investigacao/>>. Acesso em 02 abr. 2018.

2. OS SERVIÇOS DE TRANSPORTES E O APLICATIVO UBER: ASPECTOS GERAIS

O início do século XXI está redefinindo de forma acelerada a maneira como as pessoas vivem, se relacionam, ganham e gastam seu dinheiro. São mudanças que redemocratizam o capitalismo e dão mais poder de escolha aos cidadãos comuns. Elas foram impulsionadas por transformações demográficas e tecnológicas. A plataforma digital Uber, modelo de negócio inovador firmado no modelo da chamada economia de compartilhamento, atua no mercado de transporte individual privado de passageiros, e, como inovação, gerou diversas polêmicas onde decidiu prestar seus serviços. Desta forma, pretende-se analisar seus conceitos, suas principais características e os demais aspectos sociais envolvidos no processo de aceitação dessa tecnologia.

2.1 CONSIDERAÇÕES ACERCA DA ECONOMIA DE COMPARTILHAMENTO

A velocidade com que as mudanças ocorrem no mundo é uma característica evidente do contexto atual. É sabido que o ser humano, como um ser que vive em sociedade, tem por natureza compartilhar as suas produções e consequentemente usufruir daquelas que este não teve a capacidade técnica de produzir. Esse compartilhamento pode ser observado desde o primórdio, onde a troca de bens e serviços não tinha o condão meramente mercadológico, mas era motivada por valores de sobrevivência e coletividade.

Com a evolução humana, bem como das tecnologias produtivas empreendidas, as pessoas passaram a produzir em escalas ainda mais abrangentes, e, o escambo, que até então era a forma mais utilizada de negócios, foi substituído com a criação da moeda, dando, assim, margem a compra e venda de mercadorias, e, por fim, ao acúmulo de riquezas e capitais. Esse processo capitalista sofreu diversas críticas desde o momento que a sociedade percebeu que os recursos são escassos e que a produção desenfreada de bens resulta no acúmulo desnecessários de bens, produção de lixo e consequentemente na degradação do planeta.

2.1.2 Conceito e características

O que a tecnologia permite hoje, ou seja, uma conexão entre ofertantes e demandantes, é uma nova realidade. Permite que pessoas que tem bens ociosos possam compartilhar estes bens com demais indivíduos e que ainda seja possível receber alguma remuneração em troca disto, fugindo da lógica ultrapassada capitalista do acúmulo de bens. No cenário onde a aquisição de bens e a contratação de serviços de forma permanente dá lugar ao seu uso e prestação apenas quando necessário, nos deixa uma consequência, ou seja, termina por gerar uma nova lógica de apropriação de bens e, em outro passo, implica em uma grande mudança para quem compartilha o bem ou serviço, já que se procura promover o maior aproveitamento deste bem, evitando a ociosidade e conectando a economia colaborativa com uma cultura de compartilhamento e interatividade que marcou relevantemente o desenvolvimento tecnológico nas últimas décadas⁴.

Partindo dessa premissa, bem como da necessidade de barateamento dos produtos e da igualdade nos acessos a estes, foi desenvolvida o que se chama de economia de compartilhamento, economia colaborativa ou “*sharing economy*”⁵. Economia de compartilhamento nada mais é que uma redefinição dos modelos conservadores de negócios, que prima pela redução direta de custos de produção e pela circulação de bens sem a necessidade de se ter diretamente a propriedade daquele ou desse bem.

Assim, valendo-se das tecnologias hoje existentes, principalmente daquelas ofertadas nas redes conectadas à internet, a economia colaborativa vem sendo amplamente difundida no mercado econômico e alterando os paradigmas consumeristas. A economia compartilhada é colaborativa, que promove a partilha horizontal. Ela representa modelos de negócios que primam pela igualdade e partilha de bens, onde a subordinação de consumidores e a exclusividade de itens se mostram uma verdadeira “antítese ideal de

⁴ SOUZA, Carlos Affonso; LEMOS, Ronaldo. **Parecer sobre a questão do aplicativo Uber e a tutela da liberdade de iniciativa no Marco Civil da Internet no Brasil** disponível em: <<http://static1.squarespace.com/static/56bb500962cd94f9720d5920/t/56c480207c65e48b92a4ab67/1455718433781/Doc.+1++Parecer+dos+diretores+do+Instituto+de+Tecnologia+e+Sociedade+do+Rio+de+Janeiro+%28ITS%29%2C+Professores+Carlos+Affonso+Souza+e+Ronaldo+Lemos.+%282%29.pdf>>. Acesso em 15 abr. 2018.

⁵ Conforme tratado por Rainer Couto e Leandro Novais, *sharing economy* é o termo dado ao arranjo no qual os agrupamentos de pares conectam-se através da internet a fim de realizar transações que aproveitam a capacidade ociosa de produtos e serviços, incentivados pelas relações de confiança e reputação. COUTO, Rainer; NOVAIS, Leandro. **Regulação de tecnologias disruptivas: Uma análise de sharing economy**. Revista de Direito do Consumidor, v. 107, p.19-31, maio 2016.

consumo colaborativo”. Para Rainer Couto e Leandro Novais o fenômeno abordado é marcado pelo “acesso a propriedade, circulação de capitais entre as pessoas, conhecimento aberto, educação e informação, estas são as chaves com as quais o fenômeno do consumo colaborativo é normal e positivamente relacionado”.⁶

A *sharing economy* é caracterizada por ter uma relação diretamente proporcional com crises, saturação e escassez de recursos naturais. Nesse modelo econômico a lógica de consumo de adquirir a propriedade de um bem já não exerce uma posição hegemônica, dando espaço, cada vez mais, para a concepção de compartilhar serviços e uso de bens com as demais pessoas, e é daí que surgiram grandes empresas, como por exemplo, a Uber⁷ e o Aribnb^{8,9}.

2.1.3 Modelos de negócios na economia compartilhada

Atualmente, ao pensarmos em empresas do ramo da economia compartilhada, é comum lembrarmos de alguns exemplos clássicos, como a empresa de serviços de transporte intermediados pela Uber e a empresa Airbnb do ramo da hotelaria. Contudo, a *sharing economy* é uma conceito que pode se estender aos mais diversos setores, oferecendo assim serviços muitas vezes nem mesmo pensados pelos consumidores. Veremos abaixo alguns dos setores nos quais encontramos empresas bem estabelecidas e como a economia colaborativa se apresenta em cada um.

2.1.3.1 Crowdfunding – Financiamento Coletivo

É possível falarmos em diversas formas de economia colaborativa, como por exemplo, *crowdfunding* (ou modelo de financiamento pela multidão, em tradução literal). É o financiamento coletivo de projetos de produção de livros, patrocínios esportivos, produções cinematográficas, dentre outros. O financiamento colaborativo se mostra

⁶ HANICH, Caroline Meller. **Economia Compartilhada e Proteção do Consumidor**. Revista de Direito do Consumidor, v. 105, p.19-31, maio 2016.

⁷ Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/>>.

⁸ Disponível em: <www.airbnb.com.br/>.

⁹ MARQUES, Alessandra Garcia. **Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro**. Revista de Direito do Consumidor, v. 107, p.61-87, setembro 2016.

eficiente para os casos em que empreendedores possuem ideias de sucesso, entretanto não possuem o capital inicial para alavancar seus projetos¹⁰.

Existe uma forma própria de organização que os principais sites de *crowdfunding* seguem: a relação de solicitações e retornos, ou seja, o fato de ser tudo ou nada (se não arrecadar o valor mínimo pedido no tempo estipulado, o dinheiro volta pra mão das pessoas que contribuíram); e a possibilidade de ser tudo em tempo real, online. Caso o projeto consiga o financiamento, o site que divulgou a iniciativa recebe uma comissão da empresa (em geral, algo que varia entre 5% e 15%), caso contrário o empreendedor sai sem levar nada do que foi arrecadado. Aqui no Brasil podemos citar bons exemplos de *crowdfunding*, como os sites Vakinha¹¹, Senso Incomum¹² e o Catarse¹³.

2.1.3.2 Crowdsourcing

Ainda na perspectiva dos modelos de economia de compartilhamento, podemos falar em *crowdsourcing*. O conceito, que deriva da língua inglesa, desenvolve-se a partir de dois termos: crowd (que se pode traduzir por “multidão”) e outsourcing (que alude à “externalização de recursos”). O *crowdsourcing* refere-se ao conjunto de indivíduos que não fazem parte de uma entidade ou instituição, mas que, dentro da lógica de trabalho aberto, prestam suas colaborações para que a empresa atinja determinada finalidade¹⁴.

O *crowdsourcing*, por conseguinte, pode ser definido como uma prática na qual as empresas ou instituições terceirizam uma função para ser realizada por uma rede indefinida (e geralmente grande) de pessoas sob a forma de um convite aberto. No *crowdsourcing*, os membros da rede apresentam soluções que se tornam propriedade da entidade que propôs o problema. Em alguns casos, os indivíduos que forneceram a solução são recompensados financeiramente; em outros casos, a única recompensa é o reconhecimento ou satisfação intelectual¹⁵.

¹⁰PERIARD, Gustavo. **Crowfundigin, o que é e como funciona**. Disponível em: <<http://www.sobreadministracao.com/crowdfunding-o-que-e-e-como-funciona/>>. Acesso em 02 jul. 2018.

¹¹Disponível em: <<http://vakinha.com.br>>.

¹²Disponível em: <<http://www.sensoincomum.com.br/>>.

¹³Disponível em: <<http://catarse.me/pt>>.

¹⁴Disponível em <<https://conceito.de/conceito-de-crowdsourcing>>. Acesso em 03 jul. 2018.

¹⁵VILLANOVA, Ana Luisalha. **Modelos de negócio na economia compartilhada: Uma investigação multi-caso**. 2015. Dissertação (Mestrado) – Gestão Empresarial, Escola Brasileira de Administração

Um exemplo bastante conhecido de *crowdsourcing* é a Wikipedia (um projeto de enciclopédia multilíngue de licença livre, baseado na web e escrito de maneira colaborativa). Outra empresa que funciona com fulcro no trabalho conjunto é o aplicativo de trânsito e localização Waze¹⁶, nele os próprios usuários ajudam em sua atualização, podendo informar, por exemplo, as melhores rotas para quem deseja se deslocar de um ponto a outro da cidade. Os usuários também podem notificar o que está acontecendo em tempo real, alertando sobre engarrafamentos, reparos na pista e acidentes, por exemplo, ajudando outros motoristas a encontrarem uma nova rota¹⁷.

2.1.3.3 Habitação e Hotelaria

Quando falamos hospedagem em viagens e passeios, é natural que sejamos remetidos a ideia clássica de redes hoteleiras e pousadas. Entretanto, a nova tendência que se observa nos dias atuais é a chamada *Collaborative housing*. A *Collaborative housing* (habitação colaborativa), se trata de um sistema informatizado, em regra organizado por uma empresa de intermediação, onde pessoas comuns disponibilizam seus imóveis, em típicos contratos de aluguéis por temporada, com preços mais acessíveis que aqueles fomentados pela clássica indústria de hotelaria.

A grande expoente desse modelo de negócio atualmente é a empresa *Airbnb*. Fundada em 2008, na cidade de São Francisco nos Estados Unidos, a instituição com fins lucrativos, se dispõe a oferecer um aplicativo totalmente operável pela internet, seja através de um computador desktop ou até mesmo de um smartphone, onde é realizado todo o processo de reserva, pagamento e comunicação entre as partes; por essa intermediação o site cobra, do hóspede, uma taxa de 6% a 12% do valor total¹⁸.

Pública e de Empresas da Fundação Getúlio Vargas – FGV, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/15184>. Acesso em: 03 jul. 2018.

¹⁶ Disponível em: <<https://www.waze.com/pt-BR>>.

¹⁷ **Crowdsourcing: O que é e como utilizar a favor da empresa?** Disponível em <<https://blog.ambracollege.com/crowdsourcing-utilize-a-favor-da-empresa/>>. Acesso em 03 jul. 2018.

¹⁸ VILLANOVA, Ana Luisalha. **Modelos de negócio na economia compartilhada: Uma investigação multi-caso**. 2015. Dissertação (Mestrado) – Gestão Empresarial, Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas da Fundação Getúlio Vargas – FGV, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/15184>. Acesso em: 03 jul. 2018.

2.1.3.4 Veículos

As opções para aqueles que não querem, ou até mesmo não podem, ter um veículo próprio, mas eventualmente precisam desses meios de locomoção, estão crescendo singularmente em todo o mundo. Acompanhando os demais tópicos expostos anteriormente, a economia colaborativa também ocupa seu espaço no ramo de aluguel de veículos. O *carsharing*¹⁹, ou “carro de autosserviço”, nada mais é do que o compartilhamento do tempo de uso dos carros entre os usuários. Ou seja, por intermédio de um fornecedor, um carro fica disponível por um determinado período de tempo para cada usuário²⁰.

Ademais, é possível elencar diversos pontos positivos nessa modalidade de comércio, uma vez que com a utilização do *carsharing* temos um menor consumo de combustíveis, menor índice de emissão de poluentes (CO2), diminuição de tempo e stress para estacionar veículos, em especial nas grandes capitais, e conseqüentemente um número menor de veículos automotores nas cidades, impactando, assim, as políticas de mobilidade urbana.

2.1.3.5 Transportes

O conceito de transporte colaborativo não nos é uma novidade. O modelo mais famoso de transportes individual de passageiros é aquele disponibilizado, em quase todo o mundo, pela empresa Uber, que somente no ano de 2016 obteve como receita bruta cerca de US\$ 6,5 bilhões e dobrou suas reservas brutas para algo em torno de US\$ 20 bilhões²¹. Não são apenas valores astronômicos que a empresa movimenta. O aplicativo uber, que possui o mesmo nome da empresa fundadora - Uber Technologies Inc., além de promover o transporte de milhares de usuários, é precisamente uma inovação que, nos

¹⁹ Acerca do tema ver: RIFKIN, J. **The age of access: The new culture of hypercapitalism, where all of life is a paid-for experience**. Pensilvânia: Wharton School Executive Education, 2001.

²⁰ HANICH, Caroline Meller. **Economia Compartilhada e Proteção do Consumidor**. Revista de Direito do Consumidor, v. 105, p.19-31, maio 2016.

²¹ **Uber fatura US\$ 6,5 bilhões em 2016, mas tem prejuízo de US\$ 2,8 bilhões**. G1 Globo – São Paulo. Disponível em <<https://g1.globo.com/tecnologia/noticia/uber-fatura-us-65-bilhoes-em-2016-mas-tem-prejuizo-de-us-28-bilhoes.ghtml>> . Acesso em 09 jul. 2018.

mercados onde ingressa, impõe reflexões, mudanças de paradigmas e gera controvérsias.²²

A economia colaborativa participa também do mercado de logística, onde empresas têm buscado soluções atrativas para o transporte de cargas, insumos e até mesmo escoar produções. Nesse ramo, é possível destacar que as operações são otimizadas, visando reduzir as ociosidades dos caminhões, que antes ficavam parados nas empresas, diluindo o custo fixo das viagens e conseqüentemente reduzindo o custo final das operações.

Em solo brasileiro, no segmento de transporte rodoviário de cargas, destaca-se a atuação da empresa CargoX²³, que utiliza-se tecnologia para equilibrar a oferta e demanda dos caminhões e de cargas, aumentando a inteligência logística, otimizando recursos, reduzindo os gastos e, conseqüentemente, aumentando a lucratividade dos embarcadores e motoristas²⁴.

2.2 A EMPRESA UBER: CONCEITOS E CARACTERÍSTICAS

As inovações tecnológicas, em especial as digitais, vêm modificando as relações sociais, econômicas, políticas e jurídicas em todo o mundo. Como foi anteriormente destacado, o compartilhamento de bens e serviços se tornou uma realidade no contexto atual, tendo diversas modalidades de serviços prestados, dentre eles, a prestação de serviços de transportes, tema que será amplamente discutido adiante.

O mercado brasileiro já foi severamente impactado pela chegada das chamadas tecnologias disruptivas. Por sua vez, tecnologia disruptiva (ou destrutiva) é o nome dado as inovações tecnológicas que causam alterações abruptas no estado de arte da indústria. Atualmente, tem ganhado destaque o nível de disrupção causado pelos serviços baseados em *sharing economy*, uma vez os produtos ofertados nesta modalidade

²² MARQUES, Alessandra Garcia. **Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro**. Revista de Direito do Consumidor, v. 107, p.61-87, setembro 2016.

²³ Disponível em: <https://cargox.com.br/>.

²⁴ MARTINS, Roberta. **A economia compartilhada também chegou à logística, entenda!** Cargo X. Disponível em: <<https://cargox.com.br/blog/economia-compartilhada-tambem-chegou-logistica-entenda>>. Acesso em: 09 jul. 2018.

negocial produzem impactos diretos sobre os preços, as empresas e sobre toda a economia.²⁵

O Uber é um modelo de economia compartilhada ou “*sharing economy*”, projetado sob uma plataforma tecnológica (*software*) destinado a *smartphones*, que tem por objetivo promover a conexão entre motoristas previamente credenciados e usuários (consumidores) visando à prestação do serviço de transporte privado de pessoas. Desde que a empresa Uber iniciou suas atividades em solo brasileiro, no ano de 2014²⁶, foi possível observar diversas entraves que giram em torno da sua atuação, polêmicas das mais diversas ordens, sejam elas sociais, econômicas, políticas ou jurídicas.

Atualmente a Uber atua em sessenta e cinco países, disponibilizando seus serviços em mais de seiscentas cidades no mundo²⁷. No Brasil, a empresa ingressou no mercado de transportes ofertando inicialmente sua plataforma em algumas capitais (São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte)²⁸, e, posteriormente ampliou seu alcance, contando hoje com aproximadamente quinhentos mil motoristas parceiros espalhados em mais de cem cidades brasileiras.

A supramencionada empresa oferta seus serviços em cinco modalidades: a) uberX, que oferece carros compactos, com ar-condicionado e quatro portas, opção que dispõe do preço mais competitivo para o dia-a-dia; b) uberPOOL, disponível em São Paulo e no Rio de Janeiro, este serviço permite que os consumidores dividam a viagem com outros usuários que estão em um trajeto similar, colocando mais pessoas em menos carros; c) UberSELECT, modalidade que possui uma seleção de carros mais confortáveis e espaçosos por um preço, em média, até 20% maior do que o do uberX; d) UberBLACK, serviço que possibilita aos usuários solicitarem carros do tipo sedan, como Toyota Corolla, Ford Fusion, Volkswagen Jetta e outros, todos com bancos de couro e e)

²⁵ COUTO, Rainer; NOVAIS, Leandro. **Regulação de tecnologias disruptivas: Uma análise de sharing economy**. Revista de Direito do Consumidor, v. 107, p.19-31, maio 2016.

²⁶ UBER. **Fatos e dados sobre Uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 07 jul. 2018.

²⁷ Idem.

²⁸ CLAUDIA LIMA MARQUES & BRUNO MIRAGEM ADVOGADOS ASSOCIADOS (Rio Grande do Sul). **Parecer**. 2015. Disponível em: <https://static1.squarespace.com/static/56bb500962cd94f9720d5920/t/56c48154b654f95a0e55c966/1455718755647/Doc.+3+Parecer+dos+Prof.+Claudia+Lima+Marques+e+Bruno+Miragem,+professores+da+Universidade+Federal+do+Rio+Grande+do+Sul+autores+de+obras+classicas+de+Direito+do+Consumidor.pdf> . Acesso em: 09 jun. 2017.

UberEATS, a opção que permite ao usuário solicitar refeições de restaurantes, onde quer que esteja²⁹.

Do ponto de vista dos motoristas, a Uber, que distingue seu serviço daqueles ofertados pelos táxis, não hesita em demonstrar que os seus “parceiros”, não possuem vínculos trabalhistas com ela. Não há um vínculo empregatício entre as partes, apenas uma parceria de cooperação. Os motoristas trabalham no seu horário, não há relação de subordinação, enquanto o aplicativo estiver ativo ou ligado, poderá ser solicitado para alguma viagem, em caso de desligamento do aparelho do celular ou estiver sem acesso à internet, não será requisitado e, portanto, não estará disponível para viagens.

Conforme informações extraídas do website da empresa, para se tornar motorista colaborador é necessário cumprir alguns requisitos específicos, a saber: Carteira Nacional de Habilitação com registro de inscrição, “exercer a atividade remunerada”; verificação de antecedentes criminais nas esferas federais e estaduais; contratar seguro contra acidentes com cobertura para passageiro e motorista; possuir veículo a partir de ano modelo 2008, 4 portas, 5 lugares e ar condicionado, para a modalidade UberX, valores mais baixos, e modelos de ano modelo 2012, 4 portas, 5 lugares, ar condicionado, banco de couro, cor preto, modelo sedan, para a modalidade UberSELECT, que possui corridas com valores mais altos³⁰.

Após realizar cadastro, e tendo uma prévia análise dos dados enviados, os candidatos serão avaliados em entrevistas individuais por uma equipe da empresa, que julgarão o preenchimento de todas as exigências para habilitar o parceiro ao aplicativo. Do ponto de vista remuneratório dos serviços de transportes prestados pelos conveniados, a empresa, que oferece algumas modalidades de pagamentos, como cartão de créditos, cartão de débito e até mesmo pagamento em dinheiro, e o extrato dos ganhos semanais é fechado na segunda-feira, às 4h da manhã, sendo repasse desse valor para a conta do motorista feito entre segunda e sexta-feira³¹.

²⁹ UBER. **Fatos e dados sobre Uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 07 jul. 2018.

³⁰ UBER. **Requisitos para os motoristas parceiros. Como dirigir com a uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-br/drive/requirements/>>. acesso em: 05 jul. 2018.

³¹ UBER. **Como funciona o repasse de ganhos do motorista parceiro da uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-o-repasse-de-ganhos-do-motorista-parceiro-com-a-uber/>>. acesso em: 05 jul. 2018.

Importante ressaltar que a Uber é uma empresa de tecnologia e não de transporte, ela não tem frota de carros e, como retromencionado, a empresa não tem contrato de trabalho com funcionários. O motorista contrata a uber e por conseguinte paga uma taxa de remuneração de 25% dos valores arrecadados em corridas. A Uber ainda oferece um sistema de avaliação mútua entre os motoristas e os usuários, de tal sorte que para um ou outro continuar com vínculo junto à plataforma, em uma escala de 01 a 05 pontos, a nota média deve ser sempre superior ou igual a 4,2 pontos.

Dentre as diversas características peculiares ao aplicativo, o consumidor pode, antes mesmo de contratar o serviço de transporte, visualizar previamente uma estiva do valor total da corrida de acordo com o destino solicitado. Para além, visando dar segurança e conforto aos usuários, a plataforma disponibiliza o nome do parceiro, bem como a placa e o modelo do automóvel que será utilizado na corrida. Características que rompem com o velho modelo de transporte individual prestados nas grandes cidades pelos taxistas, e que, de algum modo, promove uma maior qualidade na prestação de serviço para o consumidor final.

2.2.3 ASPECTOS POLÊMICOS DA EMPRESA UBER NO CENÁRIO BRASILEIRO: A NECESSÁRIA DISTINÇÃO ENTRE UBER E TÁXI

Com a chegada da norte-americana Uber em solo nacional, em plena Copa do Mundo de 2014, foi possível identificar, desde então, muitas polêmicas, servindo para reforçar a ideia de que tudo aquilo que é novo tende a incomodar ou gerar desconfianças, que com o tempo e os ajustes devidos tendem a dissipar-se³². Entretanto, até chegarmos a um clima mais harmonioso vivenciado nos tempos atuais, diversos casos de agressões, inclusive físicas, envolvendo motoristas de Uber e taxistas³³⁻³⁴, foram noticiadas em todo o país. Isso porque, a Uber se mostrou uma inovação disruptiva, ou seja, aquela inovação com potencial para desafiar os padrões clássicos impostos pelo mercado.

³² DUQUE, Marcelo Shenk. Parecer – **A Constitucionalidade do serviço Uber no Brasil**. Revista de Direito do Consumidor, vol. 105. Ano 25. P. 501-522. São Paulo: Ed. RT, maio-jun. 2016.

³³ ARAUJO, Glauco, ROSSETO, Luciana. G1 Globo – São Paulo. **Motorista do Uber é cercado, agredido por taxista e tem carro destruído**. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/motorista-do-uber-e-cercado-agredido-por-taxista-e-tem-carro-destruido.html>>.

Acesso em: 14 jul. 2018.

³⁴ R7 – Minas Gerais. **Motorista do Uber tem carro arranhado e é ameaçado por taxistas em BH**. Disponível em: <<https://noticias.r7.com/minas-gerais/motorista-do-uber-tem-carro-arranhado-e-e-ameacado-por-taxistas-em-bh-06072015>>. Acesso em: 14 jul. 2018

O serviço de táxi é tão antigo quanto à história da civilização, muito embora o modelo de transporte motorizado atualmente conhecido tenha como conhecemos hoje tenha surgido na cidade alemã de Stuttgart, por volta de 1896, com o uso do taxímetro para cobrança de tarifas³⁵. De lá pra cá, o referencial clássico de transporte privado de pessoas nas grandes cidades foi sempre o serviço dos táxis, serviço este que sempre foi regulamentado pelo Estado.

Com a chegada de serviços como aqueles prestados pela empresa Uber, e o relativo sucesso no mercado de transporte, os taxistas exerceram grande pressão e promoveram uma forte oposição em diversos países no mundo, não sendo diferente no Brasil, onde, através das entidades classistas, associações e sindicatos, criaram verdadeiros lobbies junto ao poder legislativo com o fim de proibir a utilização da plataforma³⁶.

Independentemente de sua classificação como transporte individual público ou privado, o fato é que o aplicativo Uber traz ao consumidor um novo agente econômico no mercado de transporte individual, fazendo com que o aplicativo se torne um concorrente, mesmo que privado, aos taxistas. Surgem então questionamentos quanto ao monopólio realizado pelos taxistas quanto ao transporte individual de pessoas.

Para entendermos melhor os questionamentos dos taxistas, merece destaque os principais argumentos contrários do funcionamento do aplicativo Uber no Brasil, motivo pelo qual iremos expor abaixo aqueles de maior relevância, quais sejam³⁷:

a) Os taxistas alegam que os motoristas conveniados a empresa Uber estariam violando a legislação nacional que regulamenta o exercício da profissão (Lei 12.468/2011³⁸). Os taxistas, pessoalmente e através dos sindicatos espalhados em todo o

³⁵ BERGAMO, Bruno. **Táxi x Uber. O impacto do debate no Direito Econômico**. Disponível em: <<https://bbergamo.jusbrasil.com.br/artigos/305582357/taxi-x-uber>>. Acesso em 10 jul. 2018.

³⁶ CLAUDIA LIMA MARQUES & BRUNO MIRAGEM ADVOGADOS ASSOCIADOS (Rio Grande do Sul). **Parecer**. 2015. Disponível em: <https://static1.squarespace.com/static/56bb500962cd94f9720d5920/t/56c48154b654f95a0e55c966/1455718755647/Doc.+3+Parecer+dos+Prof.+Claudia+Lima+Marques+e+Bruno+Miragem,+professores+da+Universidade+Federal+do+Rio+Grande+do+Sul+autores+de+obras+classicas+de+Direito+do+Consumidor.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2017.

³⁷ LINS, Elaine Braga Martins Ribeiro. **A Intervenção Estatal no Domínio Econômico e o Aplicativo Uber no Brasil**. Revista Jurídica, vol. 04, nº 45, Curitiba, 2016, p. 832-864.

³⁸ BRASIL. **Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011**. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 26 de agosto de 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 14 ago. 2018

país, protestam sob o argumento de que os colaboradores estariam exercendo ilegalmente a atividade dos taxistas, ultrapassando, assim, o quanto disposto no artigo 2º da Lei 12.468/2011, que prevê requisitos para que o interessado promova a prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros.

b) Alegam ainda que os motoristas da Uber estariam violam a Lei das Contravenções Penais (Lei 3.688/1941³⁹): Alguns taxistas e sindicatos alegam que os motoristas do Uber violam o artigo 47 da Lei das Contravenções Penais⁴⁰, pelo exercício ilegal da profissão ou atividade, em face da Lei 12.468/2011, que já regulamentou a profissão dos taxistas.

c) Sob o aspecto da motivação econômica, os profissionais do táxi, alegam que existem donos de empresas de táxis que possuem dezenas de placas as quais são alugadas por até 2 mil reais por mês. Com a entrada do aplicativo e de plataformas semelhantes no Brasil, esses locatários das placas poderiam rescindir as locações de carros (táxis) e passariam a atuar como colaboradores do Uber, sem necessidade mais de pagamento daquele valor aos proprietários dos carros, situação que ensejaria uma redução abrupta dos rendimentos de diversas famílias⁴¹.

d) Alegam ainda que os motoristas do Uber exerceriam concorrência desleal, pois, para se tornar um motorista de táxi, o individuo interessado precisa preencher vários requisitos, tais como conseguir alvará, licença especial expedida pela prefeitura responsável pela localidade que irá prestar seus serviços. Sob essa perspectiva, a Câmara dos Deputados entrou com uma representação junto ao CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica), solicitando a instauração de inquérito administrativo para apuração de infrações à ordem econômica contra o aplicativo Uber (Inquérito Administrativo nº 08700.010960/2015-97⁴²).

³⁹ Art. 2º É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros.

⁴⁰ **Exercício ilegal de profissão ou atividade.** Art. 47. Exercer profissão ou atividade econômica ou anunciar que a exerce, sem preencher as condições a que por lei está subordinado o seu exercício: Pena - prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de quinhentos mil réis a cinco contos de réis.

⁴¹ **Mercado negro de alvarás: a real ameaça aos taxistas.** VEJA – Brasil. Disponível em <<https://veja.abril.com.br/brasil/mercado-negro-de-alvaras-a-real-ameaca-aos-taxistas/>>. Acesso em 06 jul. 2017.

⁴² Para ter acesso a íntegra do Inquérito Administrativo nº 08700.010960/2015-97, que tramitou junto ao CADE, [acesse](https://sei.cade.gov.br/sei/institucional/pesquisa/processo_exibir.php?g3XpuoWYp-) a [página:](https://sei.cade.gov.br/sei/institucional/pesquisa/processo_exibir.php?g3XpuoWYp-)

e) Outro argumento bastante sustentado pelos taxistas é de que a Uber e seus parceiros exercem atividade manifestamente ilegal, tendo em vista que não havia regulamentação específica para o tipo de serviço prestado.

Aqueles que defendem a plena atuação do aplicativo Uber em solo brasileiro, vislumbrando uma visão progressista, economicamente liberal e sobretudo pautada na sustentabilidade econômica, em contornos gerais, invocam os argumentos a seguir⁴³:

a) A empresa Uber defende a ideia de que cabe ao usuário/consumidor o direito de escolher livremente o meio de locomoção que deseja utilizar, não cabendo ao Estado intervir nesta seara, dessa forma sendo resguardada a liberdade de escolha prevista no Código de Defesa do Consumidor (CDC)⁴⁴.

b) Os defensores do Uber entendem que a ação do Estado de proibir o Uber no Brasil viola o princípio da legalidade, consagrado no artigo 5º, inciso II, da Constituição Federal de 1988, segundo o qual “Ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei.”, já que não existe nenhuma lei regulamentando e/ou proibindo o exercício da profissão.

c) A Proibição do Funcionamento do Uber Fere o Princípio da Livre Iniciativa, da Propriedade Privada e da Livre Concorrência⁴⁵: Entendem, ainda, seus defensores, que a proibição do Uber viola o princípio da livre iniciativa, da propriedade privada e da livre concorrência, todos previstos no artigo 170, *caput*, inciso II e inciso IV, respectivamente, da Constituição Federal de 1988. De igual modo, os colaboradores do Uber alegam, ainda, que a proibição de funcionamento do Uber viola o direito fundamental ao livre exercício profissional, previsto no Inciso XIII do Art. 5º da Magna Carta. Por não existir lei federal disciplinando a atividade, argumentam que os motoristas (colaboradores) do Uber não poderiam ser impedidos de exercer esta profissão, já que amparados pela Constituição.

7HVPth0qfy4BTnTQGB-1fZe5x7Wj6r2vvQIBP2xTzNEz2A2lDxz0TK9BIsnN66TIKUipd6_wEIQQ,,>. Acesso em 30 out. 2017.

⁴³ LINS, Elaine Braga Martins Ribeiro. **A Intervenção Estatal no Domínio Econômico e o Aplicativo Uber no Brasil**. Revista Jurídica, vol. 04, nº 45, Curitiba, 2016, p. 832-864.

⁴⁴ BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor**. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Leis/L8078.htm>. Acesso em: 21 jul. 2018.

⁴⁵ Acerca da temática: LIMA, Simone Alvarez. **A Constitucionalidade do serviço da Uber à luz dos princípios da Ordem Econômica**. Rev. Fac. Direito São Bernardo do Campo, S. B. do Campo, v.22, n.1, jan./jun. 2016

e) A Proibição do Funcionamento do Uber Fere o Princípio da Liberdade do Exercício de Atividade Econômica⁴⁶: Os defensores do Uber alegam, também, que a proibição do Uber implica na violação do parágrafo único, do artigo 170 da CF/88, o qual consagra que “É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.”

Para enfrentarmos a problemática em cena, *ab initio*, se faz mister diferenciarmos os serviços prestados pelas empresas como a Uber daqueles prestados pelos taxistas, e, indispensavelmente, tratarmos de como é regulamentada a questão no Brasil. Conforme preleciona o doutrinador Eros Roberto Grau, as atividades econômicas em sentido amplo podem ser divididas em primeiro plano como: serviços públicos, sendo aqueles explorados pelo Estado (assim definidos na Constituição ou em lei), e, em segundo plano como: atividades econômicas em sentido estrito, sendo aquelas exploradas por particulares⁴⁷.

O serviço público por definição é a oferta de toda atividade de oferecimento de utilidade ou comodidade material que se destina a satisfação da sociedade e que pode ser utilizada individualmente pelos indivíduos, onde o Estado assume prestação deste, sob regime de direito público, e quando não o faz tem de promover a prestação mediante concessão ou permissão⁴⁸.

Nesse mesmo sentido, Hely Lopes Meirelles define serviço público como “todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades sociais essenciais ou secundárias da coletividade ou simples conveniências do Estado”⁴⁹. Não diferente ao pensamento doutrinário acima exposto, a Constituição Federal de 1988, em seu art. 170, dispõe que o poder público é

⁴⁶ CLAUDIA LIMA MARQUES & BRUNO MIRAGEM ADVOGADOS ASSOCIADOS (Rio Grande do Sul). **Parecer.** 2015. Disponível em: <https://static1.squarespace.com/static/56bb500962cd94f9720d5920/t/56c48154b654f95a0e55c966/1455718755647/Doc.+3+Parecer+dos+Prof.+Claudia+Lima+Marques+e+Bruno+Miragem,+professores+da+Universidade+Federal+do+Rio+Grande+do+Sul+autores+de+obras+classicas+de+Direito+do+Consumidor.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2017.

⁴⁷ GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988.** 14. ed. São Paulo: Malheiros, abr. de 2010, p. 132-139.

⁴⁸ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo.** 32. ed. São Paulo: Malheiros, fev. de 2015, p. 695.

⁴⁹ MEIRELLES, Hely Lopes Meirelles. **Direito Administrativo Brasileiro.** 27. ed. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 316.

incumbido, de acordo com a lei, de prestar os serviços públicos diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, nesse último caso através de processo licitatório⁵⁰.

Nesta senda, alguns serviços foram denominados como públicos ainda na Constituição Brasileira é o que se observa com os serviços de telecomunicações, serviço postal e correio aéreo nacional, exploração dos serviços de radiodifusão, energia elétrica, navegação aérea⁵¹, seguridade social⁵², dentre outros. Vale destacar que o rol dos serviços públicos identificados assim na Carta Magna Nacional não é exaustivo, e que alguns deles são prestados em regimes de concessão ou permissão⁵³, demandando previamente uma atuação do poder público conceder tal autorização.

Aqui no Brasil, por exemplo, o serviço prestado pelos taxistas, que é um serviço público de transporte individual de passageiros, constitui-se atividade privativa destes profissionais. Devendo estes profissionais, para tanto, atender alguns requisitos, quais sejam, utilizar veículo automotor, próprio ou de terceiros, cuja capacidade será, no máximo, de 07 (sete) passageiros, conforme estabelece o artigo 2º da Lei nº 12.468⁵⁴.

O artigo 3º, do mesmo dispositivo normativo, estipula que esta atividade somente será exercida por profissional que atenda aos seguintes requisitos: I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997; II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizativo; III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito; IV - certificação específica para

⁵⁰BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/Constituicao1988.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2018.

⁵¹ Ibidem. "Art. 21. Compete à União: [...] XI - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de telecomunicações, nos termos da lei, que disporá sobre a organização dos serviços, a criação de um órgão regulador e outros aspectos institucionais; XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária; d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território; e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros".

⁵² Ibidem. "Art. 194. A seguridade social compreende um conjunto integrado de ações de iniciativa dos Poderes Públicos e da sociedade, destinadas a assegurar os direitos relativos à saúde, à previdência e à assistência social".

⁵³ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 32. ed. São Paulo: Malheiros, fev. de 2015, p. 711.

⁵⁴ BRASIL. **Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011**. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 26 de agosto de 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 14 ago. 2018.

exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço; V - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado⁵⁵.

Por conseguinte, a Lei Federal nº 12.587, em seu art. 4º, que institui as Políticas Nacionais de Mobilidade Urbana, define transporte público individual como sendo aquele serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas⁵⁶.

Em outra esteira, a atividade meramente econômica é aquela que resulta da própria liberdade econômica fundamental do exercício de trabalho, profissão ou empreendimento econômico, constituindo-se, então a livre iniciativa como base da ordem econômica constitucional.⁵⁷

Por via de regra, os indivíduos podem realizar todas as atividades que não tenham sido designadas ao Estado, nas hipóteses que não tenha havido reserva estatal. O conceito de jurídico de atividade econômica é, portanto, obtido de forma residual. Em termos constitucionais, as atividades econômicas em sentido estrito são aquelas não reservadas ao Estado, e, quando desenvolvidas por particulares, submetem-se ao regime de direito privado, são reguladas pelas normas do Código Civil, Comercial, Trabalhista e em legislações diversas⁵⁸.

Isso não afasta, em caráter excepcional, a intervenção estatal nas atividades econômicas reservadas aos particulares. A própria Constituição Federal, previu em ser

⁵⁵ BRASIL. **Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011**. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 26 de agosto de 2011. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCIVil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 14 ago. 2018.

⁵⁶ BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 3 de janeiro de 2012. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 14 ago. 2018.

⁵⁷ CLAUDIA LIMA MARQUES & BRUNO MIRAGEM ADVOGADOS ASSOCIADOS (Rio Grande do Sul). **Parecer**. 2015. Disponível em: <https://static1.squarespace.com/static/56bb500962cd94f9720d5920/t/56c48154b654f95a0e55c966/1455718755647/Doc.+3+Parecer+dos+Prof.+Claudia+Lima+Marques+e+Bruno+Miragem,+professores+da+Universidade+Federal+do+Rio+Grande+do+Sul+autores+de+obras+classicas+de+Direito+do+Consumidor.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2017.

⁵⁸ SUNDFELD, Carlos Ari. **Fundamentos do Direito Público**. 4. ed. São Paulo: Malheiros, abri. 2009. p. 78.

art. 173, *caput*, que tal ingerência direta pelo Estado só será permitida quando necessária “aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo”.⁵⁹

Em vista disso, revela-se que, mesmo diante da possibilidade de intervenção do Estado nas atividades econômicas, o legislador originário fixou contornos indispensáveis, para que não seja retirado o protagonismo dos particulares quando da participação nas atividades econômicas privadas.

Nesse aspecto, visualiza-se empresa Uber como atividade econômica em sentido estrito, uma vez que ela desempenha serviço não previsto em lei como sendo essencialmente ou exclusivamente público, diferentemente do que sugestionado pelos taxistas em suas reiteradas manifestações.

Conforme estudo realizado pelo CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica⁶⁰, que teve por objetivo identificar possíveis efeitos concorrenciais desencadeados após o início das atividades da empresa Uber no Brasil, chegou-se a conclusão de 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”, destruindo a falácia construída em torno da problemática de que a chegada da plataforma era eivada de mecanismos anticoncorrenciais⁶¹.

É imperioso trazermos à baila, sob um ótica de ponderação e proporcionalidade, que o serviço de transporte privado individual de passageiros é passível de convivência pacífica e harmônica com a modalidade essencialmente pública (aquelas ofertadas pelos táxis), não havendo razão plausível para a proibição de uma atividade em benefício da outra, isso porque o transporte individual de passageiros comporta facilmente a atuação de agentes econômicos.

⁵⁹ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <[http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/C](http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/Constituicao1988.pdf)
[onstituicao1988.pdf](http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/C)>. Acesso em: 14 ago. 2018

⁶⁰ ESTEVES, Luiz Alberto. **Documentos de Trabalho 003/2015. Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de táxi porta-a-porta**. Disponível em: <[http://www.cade.gov.br/noticias/rivalidade-apos-entrada-o-impacto-imediato-do-aplicativo-uber-sobre-as-](http://www.cade.gov.br/noticias/rivalidade-apos-entrada-o-impacto-imediato-do-aplicativo-uber-sobre-as-corridas-de-taxi.pdf)
[corridas-de-taxi.pdf](http://www.cade.gov.br/noticias/rivalidade-apos-entrada-o-impacto-imediato-do-aplicativo-uber-sobre-as-corridas-de-taxi.pdf)>. Acesso em: 10 jul. 2017. p. 24

⁶¹ PFEIFFER, Roberto Augusto Castellanos. **Defesa da concorrência e bem-estar do consumidor**. 2010. Tese (Doutorado em Direito Econômico e Financeiro) - Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <[http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2133/tde-](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2133/tde-26092011-104134/)
[26092011-104134/](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2133/tde-26092011-104134/)>. Acesso em: 13 de dez. de 2015.

3 LEGISLAÇÃO BRASILEIRA APLICADA

Este capítulo pretende analisar a legislação brasileira aplicada a temática discutida. Para tanto, inicialmente, serão expostos conceitos como Ordem Econômica Constitucional, bem como os fundamentos da República Federativa do Brasil e os princípios que a norteia, postulados que são as ideias centrais de um sistema e que têm caráter estruturante ao ordenamento jurídico pátrio.

De igual modo, serão debatidos os conceitos e as regras presentes no Código Civil, Código de Defesa do Consumidor e na Política Nacional de Mobilidade Urbana⁶², bem como apresentado a plataforma de aplicativo para smartphones uber se insere em cada um destes diplomas normativos. Afinal, embora se reconheça o caráter abstrato e imaterial dos contratos eletrônicos, como o firmado pela Uber, entre seus motoristas e os consumidores, eles continuam sendo negócios jurídicos submetidos ao ordenamento jurídico.

Em seu passo, o art. 170, *caput*, da Constituição federal, que dispões sobre a ordem econômica, elucida que ela é fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, cuja finalidade é resguardar a todos uma existência digna, prezando pelos ditames da justiça social e observando os princípios dispostos nos incisos de I a IX, sendo eles: a soberania nacional; a propriedade privada; a função social da propriedade; a livre concorrência; a defesa do consumidor; a defesa do meio ambiente; a redução das desigualdades regionais e sociais; a busca do pleno emprego; e o tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. Em seu parágrafo único, assevera que é assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgão, salvo nos casos previstos em lei.

Feitas as considerações de início, procederemos adiante analisando as liberdades acima mencionadas nos próximos itens e suas implicações na problemática abordada.

⁶² MENDES, F. S.; CEROY, F. M. **Economia Compartilhada e a Política Nacional de Mobilidade Urbana: Uma proposta de marco legal**. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/ CONLEG/Senado, Novembro/2015 (Texto para Discussão nº 185). Disponível em: www.senado.leg.br/estudos. Acesso em: 5 out. de 2017.

3.1 A ORDEM ECONÔMICA NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

A ordem econômica, que conta com previsão na Constituição Federal de 1988, é complexa e, conforme doutrinadores, como objeto da tutela jurídica pode ser vista sob duas perspectivas, a forma estrita e ampla. Em primeiro grau, a ordem econômica pode ser conceituada como a regulação jurídica da intervenção do Estado na economia; já em segunda dimensão, mais ampla, a ordem econômica é definida a como a regulação jurídica da produção, distribuição e consumo de bens e serviços⁶³.

O modelo adotado na ordem econômica constitucional é o paradigma capitalista, que, mediante aplicação de princípios norteadores, busca resguardar direitos como a propriedade privada, a valorização do trabalho, a livre iniciativa e a livre concorrência, ou seja, todo o exercício do ramo empresarial, e que este deve ser regulado pelas regras mercadológicas. De tal sorte que a prática de atos que impeçam o pleno exercício, em específico as infrações anticoncorrenciais, sejam coibidas com sanções previamente estabelecidas.

De igual modo, a Constituição previu a defesa do consumidor como princípio constitucional impositivo⁶⁴, bem como determinou ao legislador a realização de um conjunto normativo, posteriormente consolidado no que conhecemos como Código de Defesa do Consumidor⁶⁵.

Logo, a ordem econômica objetiva-se a, mediante a regulação da atividade dos agentes econômicos, seja por meio da intervenção direta ou indireta na economia, promover a integração dos interesses da iniciativa individual às necessidades do interesse coletivo⁶⁶.

Cumprido salientar que, apesar de ter hipóteses previstas constitucionalmente, o Estado, em regra não deve intervir na atividade econômica, e quando o fizer deve ser

⁶³ PRADO, Luiz Regis. **Direito Penal Econômico** - 6. ed. rev.. e atual. - São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014, p. 37.

⁶⁴ GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988**. 14. ed. São Paulo: Malheiros, abri. de 2010, p. 132-139

⁶⁵ MIRAGEM, Bruno. **Curso de Direito do Consumidor**. 5. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 47.

⁶⁶ SILVA NETO, Manoel Jorge e. **Curso de Direito Constitucional**. 8.ed. São Paulo:Saraiva, 2013, p.883.

motivado em casos de relevante interesse coletivo ou imperativo de segurança nacional⁶⁷, como disciplina o art. 173 da Constituição Federal⁶⁸.

Em seu artigo 170⁶⁹, a carta constitucional estabelece uma Ordem Econômica e sistematiza os fundamentos relativos à economia de mercado baseada na liberdade de iniciativa e na valorização do trabalho, insta salientar, derivam diversos outros princípios, com destaque para a livre concorrência e a defesa do consumidor, os quais se encontram, de forma expressa, ali elencados, nos incisos IV e V, respectivamente.

3.1.1 A livre iniciativa

A livre iniciativa foi colocada em realce pelo legislador constituinte, e é enunciada pela Constituição Federal em dois distintos momentos, em seu art. 1º inciso IV, como princípio fundamental da República Federativa, e, em outro passo, como fundamento da Ordem Econômica e Financeira (art. 170, *caput*)⁷⁰.

Este princípio representa, portanto, uma cláusula de suporte aos fundamentos inferidos do art. 170, que trata da ordem econômica, e consolida a opção jurídico-política no sentido de conciliar os valores da liberdade e da igualdade nas diversas relações patrimoniais e existenciais; visa proteger a ação criadora do ser humano e não diretivas meramente econômicas voltadas para as forças da produção e do consumo⁷¹.

⁶⁷ PRADO, Luiz Regis. **Direito Penal Econômico**. 7. ed. rev. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016, p. 46.

⁶⁸ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/Constituioede1988.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2018.

⁶⁹ Ibidem, "Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: I - soberania nacional; II - propriedade privada; III - função social da propriedade; IV - livre concorrência; V - defesa do consumidor; VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação; VII - redução das desigualdades regionais e sociais; VIII - busca do pleno emprego; IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País. Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

⁷⁰ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/Constituioede1988.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2018.

⁷¹ BRANDÃO, Claudio Mascarenhas. Comentário ao artigo 1º, inciso IV. **Os valores sociais do trabalho**. In: CANOTILHO, José Joaquim Gomes et al. **Comentários à Constituição do Brasil**. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013. p. 269.

Nesse sentido, a iniciativa é livre na medida em que a liberdade será sempre essencial à dignidade humana em geral, e do “empreendedor” em particular, bem como dos seus funcionários e das respectivas famílias, sem desconsiderar – é claro – seu importante papel para o desenvolvimento econômico, social, cultural e tecnológico do país e de suas regiões⁷².

Além disso, mesmo que indiretamente, a valorização do trabalho e a livre-iniciativa geram repercussões sociais de monta também quando o empreendedor e o trabalhador atuam, e, como consumidor e contribuinte, impulsionando a economia e viabilizando o desenvolvimento de políticas públicas e a própria subsistência da máquina administrativa⁷³.

Por fim, pode-se afirmar que a livre iniciativa repousa em dois fundamentos essenciais: trata-se de uma derivação das liberdades individuais projetada no mercado econômico; e, em contrapartida, de uma promoção da riqueza e do desenvolvimento de toda a coletividade⁷⁴.

Em breve síntese, André Ramos Tavares⁷⁵, afirma que é possível extrair da liberdade de iniciativa no seu campo econômico outras garantias como: a liberdade de trabalho, o livre exercício da atividade empresária, bem como a liberdade de associação, possuindo como pressupostos para o seu exercício o direito à propriedade e à liberdade de contratar e comerciar.

Em suma, resta demonstrado que a República Federativa do Brasil, deve em seu Estado, garantir e incentivar o valor social do trabalho como um dos seus pilares, tendo em vista a necessidade dos indivíduos de alcançar o direito ao trabalho.

⁷² BARCELLOS, Ana Paula; BARROSO, Luís Roberto. Comentário ao artigo 1º, inciso IV. **Os valores sociais da livre iniciativa**. In: CANOTILHO, José Joaquim Gomes et al. Comentários à Constituição do Brasil. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013. p. 275

⁷³ Idem, ibidem.

⁷⁴ SARMENTO, Daniel. **Parecer: Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”**. 2015. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

⁷⁵ TAVARES, André Ramos. **Direito Constitucional Econômico**. 3. ed. Rio de Janeiro: Editora Método, 2011, p.237.

3.1.2 A livre concorrência

O mercado capitalista possui uma dinâmica própria, e pela sua natureza, favorece atos de concentração e centralização por parte dos agentes econômicos. Insta salientar que a Constituição de 1988, ao incluir a livre concorrência no bojo das diretrizes principiológicas que coordenam a ordem da economia brasileira, não buscou a imposição do modelo⁷⁶ proveniente do liberalismo econômico do século XIX, como se faria crer numa leitura literal e extremada do mencionado princípio⁷⁷. Tal diretriz acaba por ser definida, ao fim, pela competitividade⁷⁸, limitando, desta forma, a expressão absoluta da livre-iniciativa constante do art. 1º da Carta magna⁷⁹.

Diretamente correlacionada à livre iniciativa, a liberdade de concorrência, também projetada pelo constituinte originário na Constituição Federal de 1988, em seu art. 170, inciso IV, é outro importante esteio da ordem econômica brasileira, da qual deriva o caráter essencial do modo produtivo inerente a uma economia de livre mercado.

Não obstante a norma constitucional disponha que a livre concorrência é uma decorrência da liberdade de iniciativa, cabe ao Estado intervir sobre a livre disposição dos agentes para que a liberdade concorrencial seja ratificada, e que seja coibido o exercício das multifacetadas espécies de monopólio econômico (art. 173, §4º da Carta Magna⁸⁰).

Portanto, com a liberdade de concorrência, "o Estado visa a tornar efetiva a permissão que ele próprio assegura a todos"⁸¹, da liberdade de iniciativa e,

⁷⁶ "quando o inciso IV se refere à livre concorrência expressa opção pelo modelo capitalista, porquanto a manutenção do nível de competitividade redundaria na própria manutenção do modo capitalista de produzir." SILVA NETO, Manoel Jorge e. **Curso de Direito Constitucional**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2013, p. 885.

⁷⁷ "O que se passa, em verdade, é outro que não aquele lido no preceito por quantos se dispõem a fazer praça do liberalismo econômico, o sentido do princípio da livre concorrência." GRAU, Eros Roberto. **A Ordem Econômica na Constituição de 1988**. 9. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2004, p. 193

⁷⁸ "Cuida-se, destarte, de estritamente favorecer condutas competitivas entre os agentes econômicos, motivo pelo qual está sabiamente insculpido no rol de princípios fundamentais corolários da ordem econômica brasileira, cuja premissa sedimenta-se na livre-iniciativa, revestida de cunho social." GABAN, Eduardo Molan; OLIVEIRA, Juliana. **Direito antitruste**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 46.

⁷⁹ GABAN, Eduardo Molan; OLIVEIRA, Juliana. **Direito antitruste**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2012. p. 46

⁸⁰ Art. 173, § 4º - lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros. BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <[http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/C](http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/Constituioede1988.pdf) onstituioede1988.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2018.

⁸¹ PRADO, Luiz Regis. **Direito Penal Econômico**. 7. ed. rev. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016, p. 47.

simultaneamente, "auferir os benefícios que espera advenham dessa livre disputa"⁸². Ao fim, a política concorrencial mostra-se essencial para a preservação do próprio sistema capitalista de produção, combatendo os efeitos deletérios secundários inerentes à dinâmica do capital⁸³.

Em se tratando do tema abordado, ou seja, se os motoristas parceiros da empresa Uber podem ou não ingressar no mercado de transporte individual de passageiros, bem como sobre as arbitrariedades no exercício econômico, Daniel Sarmiento bem pontua a questão, colocando em xeque que "debate-se se o cidadão deve ou não ter acesso a essa alternativa de transporte, para que possa exercer a sua liberdade de escolha, ou se, ao contrário, o Estado instituiu uma reserva de mercado em favor dos táxis"⁸⁴.

Frise-se, nesse aspecto, que, ainda que com aplicação de normas estatais restritivas da livre iniciativa sejam preservados os interesses dos agentes econômicos, identifica-se que o objetivo mediato constitucional é a proteção dos direitos individuais e coletivos do consumidor, bem como incremento do bem estar social, de modo que seja possível à coletividade o exercício completo da liberdade de escolhas, e que esta não esteja submissa as abusividades perpetradas pelos fornecedores de bens e serviços⁸⁵.

Vale destacar que os princípios da livre iniciativa e da liberdade de concorrência, não conglobam uma proteção constitucional absoluta e enrijecida, revivendo a máxima de que "não há, assim, direito absoluto no ordenamento jurídico"⁸⁶. Princípios constitucionais eventualmente colidentes, como a proteção ao meio ambiente, proteção do consumidor e demais direitos fundamentais, podem justificar a imposição de restrições proporcionais a esse importante princípio constitucional⁸⁷.

⁸² PRADO, Luiz Regis. **Direito Penal Econômico**. 7. ed. rev. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016, p. 47.

⁸³ " O sistema capitalista se sustenta sobre dois pilares: a propriedade privada e a livre iniciativa. (...) A dominação de mercados surgiu como um fato econômico normal, mera decorrência do crescimento interno da empresa, que buscava segundo o mais genuíno espírito capitalista , obter a minimização de custos e a maximização de lucros." MALARD, Neide Terezinha. Cartel. In: BASTOS, Aurélio Wander (Org.). **Estudos Introdutórios de Direito Econômico**. Brasília: Brasília Jurídica, 1997. p. 57-75, p. 57/58.

⁸⁴ SARMENTO, Daniel. **Parecer: Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O "caso Uber"**. 2015. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 10 fev. 2018. p. 12.

⁸⁵ Idem, Ibdem.

⁸⁶ SILVA NETO, Manoel Jorge e. **Curso de Direito Constitucional**. 8.ed. São Paulo:Saraiva, 2013, p. 674.

⁸⁷ SARMENTO, Daniel. **Parecer: Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O "caso Uber"**. 2015. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 10 fev. 2018. p. 13.

De todo modo, é indubitável que, como pilar constitucional de organização da ordem econômica, a livre concorrência representa condutor inarredável para a interpretação das normas legais infraconstitucionais que disciplinam o transporte individual de passageiros, seja ela prestada em regime de direito público, sendo o caso dos táxis, ou sendo ela atividade econômica em sentido estrito, como aquela prestada pelas plataformas digitais, *in casu*, a Uber.

3.2 REGRAS PRESENTES NO CÓDIGO CIVIL

As regras que disciplinam o mercado de transportes estão presentes em muitos diplomas normativos, sejam elas de direito público, como já abordado anteriormente, no caso do serviço de utilidade pública prestado pelos taxistas, sejam elas de direito privado, como aplicado aqueles.

O contrato de transporte de pessoas ou de coisas tem importância singular para a economia, em especial, para o mercado de consumo⁸⁸, sendo um dos negócios jurídicos com maior aplicabilidade no dia a dia das pessoas, tendo em vista o conhecido interesse e necessidade em se deslocar de um lugar para o outro⁸⁹.

No direito privado, sobretudo no Código Civil de 2002, verifica-se uma especial atenção dedicada aos contratos de transportes. Não por outro motivo, em seu art. 730⁹⁰, o diploma civilista pátrio define que o contrato de transporte é aquele onde “alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas”. Importa ressaltar que no presente estudo, a ênfase será dada ao modelo de transporte de pessoas (arts. 734-742), tendo em vista que se aplica ao quanto discutido no bojo da pesquisa. Da leitura do artigo supramencionado, infere-se que transportador ou condutor, é a designação dada àquele que, na relação jurídica, sendo pessoa física ou jurídica, é responsável pelo traslado de pessoa ou coisa. Por sua vez, passageiro determina-se como a outra parte contratante⁹¹.

⁸⁸ MIRAGEM, Bruno. **Curso de Direito do Consumidor**. 5. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 470.

⁸⁹ TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de direito do consumidor: direito material e processual**. 5 ed. ver., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense: São Paulo: MÉTODO, 2016. p. 127

⁹⁰ BRASIL. **Código Civil Brasileiro (2002)**. Disponível em:<
<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70327/C%C3%B3digo%20Civil%202020ed.pdf>>.
Acesso em: 14 ago. 2018.

⁹¹ GOMES, Orlando. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2007. p. 374.

Para os doutrinadores Pablo Stolze e Rodolfo Pamplona, o contrato ora estudado pode ser definido como “negócio jurídico bilateral, consensual e oneroso, pelo qual uma das partes (transportador ou condutor) se obriga a, mediante remuneração, transportar pessoa ou coisa a um destino previamente convencionado⁹², posicionamento que perfilamos no presente trabalho.

Tem-se que, por ser uma obrigação de resultado, o principal dever do transportador é transportar a pessoa ou a coisa ao destino previamente identificado. Por outro lado, considerando-se que a vida humana é objeto direto do contrato de transporte de pessoas, e que esta dispõe de valor imensurável, por mais que o instrumento contratual desta modalidade não explicita, por decorrência da função social do contrato e da boa-fé objetiva (previstos nos arts. 421 e 422 do Código Civil de 2002), a estes contratos sempre serão aplicadas cláusulas implícitas de segurança e incolumidade⁹³.

Observa-se que esse negócio jurídico é um típico contrato de adesão⁹⁴, ou seja, as cláusulas contratuais não são discutidas previamente entre as partes, derivando sempre de papéis, panfletos, placas afixadas nos carros, ou como no caso da empresa Uber, no chamado “Termos e Condições” presente no próprio aplicativo, do contrário não poderão utilizar os serviços oferecidos.

Nessa esteira, o legislador, ao editar o Código Civil, regulamentou a reponsabilidade das partes envolvidas no contrato de transportes, de modo a resguardar os interesses envolvidos em tal negócio. O art. 734⁹⁵ dispõe claramente acerca da responsabilidade civil do transportador e consigna que este “responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade”.

⁹² GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil, volume 4: tomo II: Contratos em espécie. 7 ed. ver. e atual.** – São Paulo: Saraiva, 2014. p. 342.

⁹³ GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil, volume 4: tomo II: Contratos em espécie. 7 ed. ver. e atual.** – São Paulo: Saraiva, 2014. p. 354.

⁹⁴ Cf. GOMES, Orlando. **Contrato de Adesão.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 1972.

⁹⁵ BRASIL. **Código Civil Brasileiro (2002).** Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70327/C%C3%B3digo%20Civil%20202%20ed.pdf>>. Acesso em: 14 ago. 2018.

A responsabilidade do transportador, que independe de culpa, é, portanto, objetiva, cabendo-lhe cumprir com pontualidade, segurança, respeito ao itinerário previamente estabelecido, conforto⁹⁶.

Não obstante, por visualizar que a prestação de serviços de transportes de pessoas pode ser implementada sob dois regimes diferentes, seja sob regime de direito público quando falamos em prestação de serviços públicos, seja sob regime de direito privado quando tratamos acerca de atividade meramente econômica, a legislação civilista disciplina a aplicação do diploma em conjunto com as demais normas existentes.

A priori, cabe destacar que as normas do contrato de transporte não se aplicam quando este serviço é prestado de forma gratuita, por amizade ou cortesia⁹⁷.

Quando se trata de serviço público, o artigo 731 afirma que “o transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código”. Visualiza-se aqui, claramente, a aplicação do código civil, em conjunto com as normas de Direito Público, aos serviços prestados pelos táxis e pelo sistema de transporte público coletivo. Nesses termos, as concessões e permissões de serviços públicos são submetidas às normas esculpidas na Lei. n. 8.987/1995 (Lei de Concessões e Permissões de Serviços Públicos).

Já no que tange ao transporte individual privado de passageiros, por caracterizar-se como uma relação de consumo (tema que será exposto com maior rigor no próximo tópico, onde será feita uma análise minuciosa dos elementos configuradores da relação consumerista), o Código Civil deve ser aplicado em constante diálogo com o Código de Defesa do Consumidor. Nesse sentido o artigo 732 dispõe que desde que não se

⁹⁶ CLAUDIA LIMA MARQUES & BRUNO MIRAGEM ADVOGADOS ASSOCIADOS (Rio Grande do Sul). **Parecer.** 2015. Disponível em: <https://static1.squarespace.com/static/56bb500962cd94f9720d5920/t/56c48154b654f95a0e55c966/1455718755647/Doc.+3+Parecer+dos+Prof.+Claudia+Lima+Marques+e+Bruno+Miragem,+professores+da+Universidade+Federal+do+Rio+Grande+do+Sul+autores+de+obras+classicas+de+Direito+do+Consumidor.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2017. p. 17.

⁹⁷ Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia. Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.” BRASIL. **Código Civil Brasileiro (2002)**. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70327/C%C3%B3digo%20Civil%20202%20ed.pdf>>. Acesso em: 14 ago. 2018.

contrariem as normas esculpidas no código, aplicam-se aos contratos de transportes os preceitos da legislação especial e de tratados e convenções internacionais.

Assim, cabe ao CC/2002 proteger os interesses das partes contratantes, em especial o interesse do consumidor (parte presumidamente mais frágil na relação de consumo), e quando não o fizer, caberá à aplicação do CDC, preenchendo as lacunas causadas pelos conceitos indeterminados, de modo a concretizar a boa-fé, probidade e os limites da função social do contrato nestes tipos de relação⁹⁸.

3.3 O CÓDIGO DE DEFESA DO CONSUMIDOR E SUA APLICABILIDADE AO MODELO DISCUTIDO

Os contratos promovidos de forma eletrônica ou *e-commerce* têm crescido velozmente nos últimos tempos e tem ocupado uma posição de destaque no mercado econômico. No Brasil e no mundo, os consumidores têm optado cada vez mais pela contratação virtual de bens e serviços diante das facilidades que são apresentadas, de tal sorte que demanda, com a ruptura dos paradigmas obsoletos que caracterizavam os contratos obsoletos de outrora, também, uma atenção no que concerne a proteção dos consumidores⁹⁹.

A defesa do consumidor é tida pela doutrina como uma norma principiológica¹⁰⁰, bem como que o Código de Defesa do Consumidor, norma conformadora dessa proteção, tem eficácia supralegal¹⁰¹, uma vez conta com previsão constitucional, especialmente no art. 5º, inciso XXXII, da CF/88, que dispõe o seguinte: “o Estado promoverá, na forma da lei, a defesa do consumidor”.

Ainda é possível afirmar que por ter uma função social, o CDC, instituído em 1990 pela promulgação da Lei. 8.078¹⁰², dispõe de normas públicas e de normas privadas,

⁹⁸ MARQUES, Claudia Lima. **Contratos no Código de defesa do consumidor: o novo regime das relações contratuais**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 492.

⁹⁹ SILVA, Joseane Suzart Lopes da. **Comércio eletrônico de produtos e serviços: uma análise crítica acerca do Decreto Federal nº 7.692/2013 diante das principais práticas abusivas em prejuízo dos consumidores**. Salvador: Editora Paginae. 2014. p. 13.

¹⁰⁰ Sobre o tema: NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. **Comentários ao Código de Defesa do Consumidor**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2007. NERY JR., Nelson; NERY, Rosa Maria de Andrade. **Código Civil Anotado**. 2. ed. São Paulo: RT, 2003.

¹⁰¹ TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de direito do consumidor: direito material e processual**. 5 ed. ver., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense: São Paulo: MÉTODO, 2016. p. 9

¹⁰² BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor**. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Leis/L8078.htm>. Acesso em: 21 jul. 2018.

estas últimas de ordem pública, posto que versam sobre direito privado indisponível. Nesse mesmo sentido, constitui-se lei de ordem pública econômica e de interesse social, constituindo-se um verdadeiro microssistema em prol de proteger os consumidores¹⁰³.

Para que o referido diploma consumerista seja aplicado a determinadas relações jurídicas, tem-se por pressuposto a presença de dois sujeitos essencialmente necessários a configuração desta como relação de consumo, quais sejam, um consumidor ante um fornecedor de produtos ou serviços¹⁰⁴.

Para compreensão e identificação da relação jurídica firmada entre a empresa Uber, seus parceiros e o passageiro, interessa a definição legal desses “sujeitos”.

Ab initio, o art. 2º do Código de Defesa do Consumidor define consumidor como “toda pessoa física ou jurídica que adquire ou utiliza produto ou serviço como destinatário final”. Em equiparação, o legislador também entende, no parágrafo único, como consumidor, a coletividade de pessoas que haja intervindo na relação, mesmo que indetermináveis¹⁰⁵.

No entendimento de Bruno Miragem, o qual se perfila, dada a dificuldade para definição da expressão *destinatário final*, o conceito de consumidor deve ser interpretado a partir de dois elementos: aplicação do princípio da vulnerabilidade (advém da relação de subordinação ao fornecedor) e a destinação econômica não profissional do produto ou serviço (fato que exclui a incidência de normas consumeristas quando o destinatário do bem ou serviço promove o reingresso destes no mercado com a finalidade lucrativa)¹⁰⁶.

Por seu turno, o conceito de fornecedor é insculpido no art. 3º, *caput*, e §2º do CDC¹⁰⁷. Depreende-se, então, que fornecedor é toda pessoa física ou jurídica, pública ou privada, nacional ou estrangeira, bem como os entes despersonalizados, que

¹⁰³ BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcelos; BESSA, Leonardo; MARQUES, Claudia Lima. **Manual de Direito do Consumidor**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 60.

¹⁰⁴ CLAUDIA LIMA MARQUES & BRUNO MIRAGEM ADVOGADOS ASSOCIADOS (Rio Grande do Sul). **Parecer**. 2015. Disponível em: <https://static1.squarespace.com/static/56bb500962cd94f9720d5920/t/56c48154b654f95a0e55c966/1455718755647/Doc.+3+Parecer+dos+Prof.+Claudia+Lima+Marques+e+Bruno+Miragem,+professores+da+Universidade+Federal+do+Rio+Grande+do+Sul+autores+de+obras+classicas+de+Direito+do+Consumidor.pdf>. Acesso em: 09 jun. 2017.

¹⁰⁵ BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor**. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Leis/L8078.htm>. Acesso em: 21 jul. 2018.

¹⁰⁶ MIRAGEM, Bruno. **Curso de Direito do Consumidor**. 5. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 144-146.

¹⁰⁷ BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor**. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Leis/L8078.htm>. Acesso em: 21 jul. 2018.

desenvolvem atividade de produção, montagem, criação, construção, transformação, importação, exportação, distribuição ou comercialização de produtos ou prestação de serviços.

Em seu passo, serviço “é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista”¹⁰⁸.

Desse modo, resta inevitável a aplicação das normas consumeristas aos contratos de transportes prestados pelos motoristas credenciados pela Uber e/ou a intermediação promovida pela empresa, através de sua plataforma, entre parceiros e passageiros¹⁰⁹, uma vez que, com base nos próprios conceitos supramencionados, visualiza-se uma típica relação de consumo.

A empresa Uber é fornecedora, pois além de manter um sistema que visa a promoção entre usuário (consumidor) e o motorista parceiro, ela também assume uma postura intermediadora no que diz respeito à arrecadação do valor pago a título de passagem, à medida que viabiliza o pagamento do valor ao motorista através de cartão de crédito ou débito previamente cadastrado, bem como retira sua remuneração neste momento.

Nessa toada, uma vez configurada uma relação jurídica de natureza consumerista, devemos nos debruçar sobre as normas de responsabilização que incidem na cadeia de consumo.

A aplicação dos conceitos inerentes a matéria de responsabilização (conduta, nexo de causalidade, dano e defeito) não se trata de uma questão simples quando aplicamos às relações firmadas na internet, uma vez que provar que determinada conduta ensejou danos é uma diligência que demanda uma específica utilização de instrumentos da tecnologia, muitas vezes deveras custosos, assim como é dificultado pela inexistência de

¹⁰⁸ BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor**. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Leis/L8078.htm>. Acesso em: 21 jul. 2018. Art. 3º § 2º.

¹⁰⁹ CLAUDIA LIMA MARQUES & BRUNO MIRAGEM ADVOGADOS ASSOCIADOS (Rio Grande do Sul). **Parecer**. 2015. Disponível em: <https://static1.squarespace.com/static/56bb500962cd94f9720d5920/t/56c48154b654f95a0e55c966/1455718755647/Doc.+3+Parecer+dos+Prof.+Claudia+Lima+Marques+e+Bruno+Miragem,+professores+da+Universidade+Federal+do+Rio+Grande+do+Sul+autores+de+obras+classicas+de+Direito+do+Consumidor.pdf> . Acesso em: 09 jun. 2017. p. 20.

registros precisos ou tem acesso protegido pela proteção do sigilo de comunicações ou privacidade dos envolvidos¹¹⁰.

Entretanto, o CDC afastou-se do direito tradicional civilista ao substituir a culpa como informadora do dever de reparação, visando sempre a proteção do consumidor¹¹¹. Trouxe em seu bojo, como inovação, a responsabilização objetiva dos fornecedores de bens e serviços, prevendo tal disciplina em seu art. 12¹¹².

Impende destacar que a Uber, em si, não executa o serviço de transporte contratado, de tal sorte que, em primeiro momento, não se poderia falar em responsabilização solidária desta com relação aos empregos ou prepostos. Contudo, o Código de Defesa do Consumidor, ao idealizar uma cadeia de fornecimento solidariamente responsável, deixa claro que todos os fornecedores que integram essa cadeia são responsáveis¹¹³.

Nesse sentido, o art. 34 do CDC, alinhado com o quanto previsto no parágrafo único do art. 7º¹¹⁴, deixa evidente tal raciocínio ao explicitar que “O fornecedor do produto ou serviço é solidariamente responsável pelos atos de seus prepostos ou representantes autônomos”¹¹⁵. Na mesma linha destaca-se o art. 932, III, do Código Civil que determina a responsabilidade do empregador ou comitente por seus empregados, serviçais e prepostos.

Logo, mesmo sabendo que os motoristas que prestam o serviço de transportes pela empresa Uber não possuem um vínculo empregatício, se reconhece que há uma parceria entre eles, em cooperação para a prestação deste serviço, com a finalidade de

¹¹⁰ MIRAGEM, Bruno. **Curso de Direito do Consumidor**. 5. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 588.

¹¹¹ BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcelos; BESSA, Leonardo; MARQUES, Claudia Lima. **Manual de Direito do Consumidor**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 172.

¹¹² Art 12. O fabricante, o produtor, o construtor, nacional ou estrangeiro, e o importador respondem, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos decorrentes de projeto, fabricação, construção, montagem, fórmulas, manipulação, apresentação ou acondicionamento de seus produtos, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua utilização e riscos. BRASIL. **Código de Defesa do Consumidor**. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Leis/L8078.htm>. Acesso em: 21 jul. 2018.

¹¹³ MIRAGEM, Bruno. **Curso de Direito do Consumidor**. 5. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 608.

¹¹⁴ Art. 7º, Parágrafo único. Tendo mais de um autor a ofensa, todos responderão solidariamente pela reparação dos danos previstos nas normas de consumo.

¹¹⁵ **Código de Defesa do Consumidor**. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Leis/L8078.htm>. Acesso em: 21 jul. 2018.

obtenção remuneratória pelos serviços. Fato que, nos termos expostos acima, já configuraria a responsabilidade solidária para ambos agentes.

Da análise do contrato disponibilizado pela empresa Uber em seu site oficial, verifica-se que ela adota, nos seus “Termos e Condições” (Seção 5 – Recusa de Garantia; Limitação de Responsabilidade; Indenização) uma cláusula de limitação de responsabilidade pela qual se exime de qualquer responsabilidade decorrente da prestação do serviço de transporte¹¹⁶.

Ocorre que, em sintonia com os princípios da função social do contrato e da boa-fé objetiva, a Lei n. 8.078/1990 em seu artigo 51 consagrou um rol de cláusulas abusivas, consideradas nulas por evidenciar um abuso contratual¹¹⁷. O que fundamenta tal previsão é a lógica que de as regras previstas no CDC se tratarem de normas de ordem pública e interesse social, são inafastáveis por disposições contratuais¹¹⁸.

Por conseguinte, alinhado também ao quanto disposto no artigo 24 do CDC¹¹⁹, a referida cláusula contratual, imposta pela empresa em seu contrato de adesão, é nula de pleno direito, cabendo ao consumidor-passageiro a adoção das medidas elencadas no diploma consumerista, com a devida apreciação judicial, para ver reconhecido seu direito à indenização por eventuais vícios ou defeitos presentes na execução do serviço, seja demandando diretamente contra o motorista, seja aplicando a regra da solidariedade e demandando contra a empresa Uber.

3.4 A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (LEI N.

¹¹⁶ “A Uber não será responsável por danos indiretos, incidentais, especiais, punitivos ou emergentes, inclusive lucros cessantes, perda de dados, danos morais ou patrimoniais relacionados, associados ou decorrentes de qualquer uso dos serviços ainda que a uber tenha sido alertada para a possibilidade desses danos. A Uber não será responsável por nenhum dano, obrigação ou prejuízo decorrente do: (i) seu uso dos serviços ou sua incapacidade de acessar ou usar os serviços; ou (ii) qualquer operação ou relacionamento entre você e qualquer prestador terceiro, ainda que a uber tenha sido alertada para a possibilidade desses danos. A Uber não será responsável por atrasos ou falhas decorrentes de causas fora do controle razoável da uber e, tampouco, pela qualidade e integridade dos bens disponibilizados por prestadores terceiros. você reconhece que prestadores terceiros que prestarem serviços de transporte solicitados por meio de algumas marcas poderão oferecer serviços de transporte do tipo "divisão de viagem" (ridesharing) ou ponto a ponto (peer-to-peer)”. **Termos e Condições Contratuais do aplicativo UBER**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/legal/terms/br/>>. Acesso em: 22 jul. 2018.

¹¹⁷ TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de direito do consumidor: direito material e processual**. 5 ed. ver., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense; São Paulo: MÉTODO, 2016. p. 356.

¹¹⁸ BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcelos; BESSA, Leonardo; MARQUES, Claudia Lima. **Manual de Direito do Consumidor**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014, p. 395.

¹¹⁹ Art. 24. A garantia legal de adequação do produto ou serviço independe de termo expreso, vedada a exoneração contratual do fornecedor.

12.587/2012) E A RECENTE INOVAÇÃO TRAZIDA PELA LEI N. 13.640/2018

Como já amplamente discutida ao longo do presente trabalho, a matéria relativa ao transporte de passageiros não está regulada de forma plena pela Constituição Federal, nela estando presentes apenas regras gerais de competência administrativas e legislativas dos entes da federação, definindo o que cada um poderá legislar sobre a temática¹²⁰.

O artigo 21, inciso XX, alínea e da CF/88, estabeleceu que compete à União “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”. Ainda no rol das competências elencadas na Carta Magna, o seu artigo 22, inciso XI, destacou a competência privativa da União para legislar sobre trânsito e transporte¹²¹.

Nesse sentido, foi editada em 03 de janeiro de 2012 a Lei Federal de nº 12.587/2, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, se propondo a promover a integração entre os diferentes modos de transportes e a consequente melhoria de acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no solo Brasileiro¹²².

O referido diploma normativo, quando trata do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, classificou os serviços de transporte urbano como: a) quanto ao objeto, de passageiros ou de carga; b) quando à característica do serviço, coletivo ou individual e c) quanto à natureza do serviço, como público ou privado¹²³.

A norma definiu como transporte público individual como serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas¹²⁴. Percebeu-se, então, que a norma foi omissa em

¹²⁰ DUQUE, Marcelo Schenk. Parecer – **A constitucionalidade do serviço uber no Brasil**. Revista de Direito do Consumidor. vol. 105. ano 25. São Paulo: RT, maio-jun. 2016. p. 505.

¹²¹ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em:< http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/C_onstituioide1988.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2018.

¹²² BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 de janeiro de 2012. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 14 ago. 2018.

¹²³ BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 de janeiro de 2012. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 14 ago. 2018. Art. 3º, § 2º.

¹²⁴ BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 de

definir o que seria o transporte individual privado de passageiros, omissão esta que fora incisivamente debatida após a chegada do Uber no Brasil.

Isso porque, com o hiato conceitual deixado pela norma de mobilidade urbana, as entidades de classe, profissionais da área de transporte e associações se valeram da lacuna normativa para deslegitimar os serviços prestados pelas empresas de tecnologia, bem como enquadrá-los como ilegais.

Após uma enxurrada de Leis municipais proibitivas e precedentes jurisprudenciais, o debate sobre a legalidade do serviço de transporte privado de passageiros já era tema presente nos debates políticos em todo o território nacional.

Dada a devida pressão aos membros do Congresso Nacional, em 15 de junho de 2016 fora apresentado pelo Deputado Federal Carlos Zarattini (PT-SP), o projeto de lei n. 5587/2016 que visava suprir a lacuna normativa que incidia sobre o tema. Nesse sentido, na Câmara dos Deputados foi instituída uma Comissão Especial e um Grupo de Trabalho destinado a viabilizar a discussão do referido projeto¹²⁵.

Como justificativa do projeto de lei, os deputados dispuseram que diante da discussão social sobre as linhas de interpretação que estavam sendo dadas à Lei n. 12.587/2012, se fazia imperioso a correção do texto para sepultar as dúvidas e manter incólume a regulamentação dos serviços de transporte público individual de passageiros nos Municípios brasileiros, haja vista que o crescimento do transporte clandestino, inclusive por meios tecnológicos, está impactando negativamente na gestão pública, além de desconstruir o mercado de táxi, invadir o campo restrito ao profissional taxista e causar insegurança aos consumidores¹²⁶.

Após exaustivas análises sobre a questão, e diversos ajustes/emendas sobre o projeto (como a remoção do requisito de licença e placa vermelha para os carros que prestassem o serviço em comento¹²⁷), em 26 de março de 2018 foi instituída a Lei nº

janeiro de 2012. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 14 ago. 2018. Art 4º, VIII.

¹²⁵ **Projeto de Lei n. 5587/2016.** Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2088280>. Acesso em: 22 jul. 2018.

¹²⁶ **Justificação para o Projeto de Lei n. 5587/2016.** Disponível em: < http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=CB620FEC064FA8B5781BD333E8B49543.proposicoesWebExterno1?codteor=1468253&filename=PL+5587/2016>. Acesso em: 22 jul. 2018.

¹²⁷ **Câmara aprova regras para aplicativos de transporte; licença e placa vermelha não serão**

13.640/18¹²⁸, que alterou a Política Nacional de Mobilidade Urbana para conceituar e disciplinar o transporte privado individual de passageiros.

A recente inovação legislativa alterou o inciso X do artigo 4º da Lei 12.587 de 2012, e conceituou o serviço de transporte individual privado de passageiros como sendo aquele serviço “remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede”.

A redação atual desse conceito é um marco importante para o tratamento jurídico do tema vergastado, sendo comemorado pelas empresas do ramo, como Uber, 99pop, Cabify entre outras, uma vez que supre a lacuna legal e afasta as alegações de ilegalidades inerentes à prestação de serviços.

Da mesma forma que promoveu a conceituação do serviço privado, a Lei 13.640/18 incrementou ainda mais a temática ao se alinhar no sentido de que cabe aos Municípios e ao Distrito Federal a competência para regulamentar, fiscalizar e tributar o serviço de transporte remunerado privado e individual de passageiros, observando os princípios que a lei de mobilidade urbana já oferece¹²⁹.

Em *pari passu*, com a instituição do artigo 11-B, a multimencionada Lei condicionou a atuação dessas empresas e dos seus motoristas credenciados ao cumprimento de algumas condições, quais seja, a) possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; b) conduzir

necessárias. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/553935-CAMARA-APROVA-REGRAS-PARA-APLICATIVOS-DE-TRANSPORTE;-LICENCA-E-PLACA-VERMELHA-NAO-SERAO-NECESSARIAS.html>> . Acesso em: 05 mar. 2018.

¹²⁸ 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. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27 de março de 2018. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm#art2>. Acesso em: 14 ago. 2018.

¹²⁹ Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios. Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, a segurança e a efetividade na prestação do serviço: I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço; II - exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais de Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT); III - exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.”

veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; c) emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e d) apresentar certidão negativa de antecedentes criminais. Vale destacar que alguns destes requisitos já eram exigidos pela empresa Uber para o credenciamento dos seus parceiros (ver item 2.2).

Entende-se que o quanto disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, agora muito menos omissa quanto ao tema, não encerra os contornos regulamentadores que afetam os motoristas e os aplicativos. Ela apenas define condições gerais de funcionamento, evita debates desnecessários sobre a legalidade dos serviços propostos e, por fim, concede aos municípios competência para que legisle sobre a matéria em seus respectivos territórios, sem deixar de observar os preceitos gerais fomentadores da atividade econômica.

3.5 MARCO CIVIL DA INTERNET

A internet é um espaço favorável à inovação e ao desenvolvimento de novas soluções para uma sociedade que vive em transformação, sendo um vetor de conformação de um dos princípios da ordem econômica constitucional, a livre iniciativa. Esse princípio foi integralmente incorporado pelo Marco Civil da Internet e privilegiou a liberdade dos agentes econômicos para estruturar os modelos de negócio ¹³⁰.

Por se tratar de uma inovação no mercado tecnológico, e, logicamente, se valer da rede mundial de computadores para promover a interação entre consumidores e fornecedores, não seria dispendioso analisarmos como a temática é tratada pelo Marco Civil regulatório da Internet no Brasil¹³¹.

A Lei. 12.965 de 23 de abril de 2014 (Marco Civil da Internet), que instituiu princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil, adotou, em reflexo ao que está posto na Carta Federativa, fundamentos ali vigentes, tais como: o reconhecimento da escala mundial da rede, os direitos humanos, o desenvolvimento da

¹³⁰ SOUZA, Carlos Afonso; LEMOS, Ronaldo. **Marco Civil da Internet: construção e aplicação**. Juiz de Fora: Editar Editora Associada LTDA, 2016. p. 45.

¹³¹ Palestra proferida no **II Congresso Brasileiro de Internet**, promovido pela Associação Brasileira de Internet – ABRANET. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/9/art20150925-01.pdf>>. Acesso em 15 de dez. de 2015.

personalidade e o exercício da cidadania em meios digitais, a pluralidade e a diversidade, a abertura e a colaboração, **a livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor** e a finalidade social da rede (grifo nosso) ¹³².

Sob mesma ótica, em seu art. 3º ¹³³, que disciplina o uso da internet, tem, dentre os elencados princípios, a previsão em seu inciso VIII, da liberdade dos modelos de negócios promovidos na internet, desde que estes modelos não conflitem com os demais princípios estabelecidos em lei. Desse modo, fica claro que a legislação busca promover e incentivar que as novas tecnologias sejam recebidas em nosso sistema jurídico sem a necessidade, muitas vezes pífia, de uma prévia proibição ou censura.

Motivados pela necessidade de garantir a preservação de interesses classes determinadas, ou bem busca de popularidade como defensores da manutenção de um *status quo*, observamos que em solo brasileiro há uma tendência de imposição de medidas coercitivas aplicadas autoridades judiciais e administrativas as inovações trazidas ao mercado por agentes privados que desempenham atividades econômicas ¹³⁴.

Como visto anteriormente, a plataforma digital implementada pela empresa Uber se vale de mecanismos que necessitam indispensavelmente de conexão com a internet. O Marco Civil da Internet procurou delinear regimes de responsabilização dos provedores, modelo esse consubstanciado no art. 19¹³⁵ da referida lei.

A Lei em comento considera, para a devida aplicação dela, dois tipos de provedores, aqueles de conexão à internet, cuja atividade é habilitação de um terminal para envio e recebimento de pacotes de dados pela internet, mediante atribuição ou autenticação de um endereço IP; e as aplicações de internet, modelo que se aproxima do

¹³² BRASIL. Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 de abril de 2014. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm>. Acesso em: 13 abr. 2017. Art. 2º

¹³³ BRASIL. Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 de abril de 2014. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm>. Acesso em: 13 abr. 2017. Art. 3º

¹³⁴ SOUZA, Carlos Afonso; LEMOS, Ronaldo. **Marco Civil da Internet: construção e aplicação**. Juiz de Fora: Editor Editora Associada LTDA, 2016. p. 57.

¹³⁵ BRASIL. Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 de abril de 2014. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm>. Acesso em: 13 abr. 2017. Art. 19.

quanto disponibilizado pela Uber, cujo conjunto de funcionalidades pode ser acessado por meio de um terminal, em regra um smartphone, conectado à internet.¹³⁶

Como se depreende, o Estado deve resguardar e incentivar o uso da internet e das suas funcionalidades, com a possibilidade de entidades empresariais da atividade econômica em sentido estrito, os quais podem contribuir trazendo inovações tecnológicas e soluções para os diversos problemas enfrentados pela sociedade, dentre eles, a mobilidade urbana. Impedir que esses novos modelos ingressem na sociedade é desproporcional no mercado concorrencial e vai de encontro, também, com os princípios e fundamentos do Marco Civil da Internet no Brasil.

¹³⁶ BRASIL. Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23 de abril de 2014. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm>. Acesso em: 13 abr. 2017. Art. 5º

4 ANÁLISE DA PROIBIÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PRESTADOS PELA EMPRESA UBER NO MUNICÍPIO DE SALVADOR/BA

Como narrado nos capítulos anteriores do presente trabalho, os serviços prestados pela empresa Uber, em conjunto com seus motoristas parceiros, em que pese tenha sido bem recepcionados pelos consumidores desse nicho, não foram bem aceitos por toda a sociedade, particularmente pelos profissionais do ramo de táxi. Os taxistas, individualmente e com seus respectivos órgãos classistas, pressionaram o poder legislativo e judiciário, visando a imediata paralisação/proibição desses aplicativos, sob as mais variadas acusações. Situação que ensejou medidas proibitivas em diversos estados da federação e em seus municípios.

Na cidade de Salvador, localizada no Estado da Bahia, não foi diferente. Em 2016, o Prefeito Municipal de Salvador sancionou a Lei Municipal nº 9.066/2016, que dispõe sobre a proibição de veículos particulares para o transporte remunerado de pessoas, individual ou coletivo, no âmbito do Município de Salvador. Nessa perspectiva, passamos a analisar a supramencionada Lei que foi criada visando à proibição das plataformas de transporte individual.

4.1 A EDIÇÃO DA LEI MUNICIPAL Nº 9.066/2016

Em seu art. 1º, a aludida Lei considera como veículos particulares, para efeito de aplicação do dispositivo, “aqueles que não constam nos cadastros municipais como homologados para o transporte de pessoas, mediante autorização, permissão ou concessão pública” (art. 1º, parágrafo único)¹³⁷. Impende destacar que não existe nenhum cadastro municipal na cidade de Salvador/BA, tampouco regulamentação que permita aos motoristas credenciados da empresa Uber um processo de autorização da autoridade estatal, de tal sorte que a disposição acima mencionada acaba por vedar a prestação de serviços na capital baiana.

¹³⁷ SALVADOR (Município). **Lei nº 9.066, de 02 de junho de 2016**. Dispõe sobre a proibição de veículos particulares para o transporte remunerado de pessoas, individual ou coletivo, no âmbito do Município de Salvador. Salvador, BA, 01 jun. 2016. Disponível em: < <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=324413> >. Acesso em: 14 jul. 2018.

Nessa senda, o Município de Salvador-BA, dando uma interpretação deveras equivocada sobre o quando é disposto na Lei Federal nº 12.587, vedou a prestação de serviços por parte da empresa Uber, invadindo competência privativa da União para legislar sobre direito civil, diretrizes da política nacional de transportes, trânsito e transporte. Isso porque, conforme aduz Paulo Modesto¹³⁸, “a competência dos Municípios em matéria de trânsito é apenas complementar e cabe apenas para adequar as leis estaduais e federais às peculiaridades e interesses locais”. Assim sendo, não poderia o Município do Salvador “vedar a atividade de transporte remunerado de pessoas em veículos particulares, contrariando o disposto na legislação federal”.

Observa-se que, além do flagrante vício de inconstitucionalidade formal, a lei soteropolitana “também padece de vício material”. A vedação da prestação do serviço de transporte individual e remunerado de passageiros pelo Município de Salvador, visto que transgredir os princípios da livre iniciativa, da liberdade no exercício de qualquer trabalho, da livre concorrência e do livre exercício de atividade econômica e à defesa do consumidor que são assegurados pela Constituição Estadual e Federal.

O legislador municipal ao editar a Lei Municipal nº 9.066/16 institui no âmbito do Município de Salvador “uma reserva de mercado para os taxistas no transporte individual de passageiros, o que contraria a tutela dos interesses dos consumidores”¹³⁹. A norma questionada, assevera o mencionado doutrinador, ao vedar todo tipo de transporte individual que não seja por meio de autorização, permissão ou concessão pública “impede o ingresso e a manutenção de atividades legítimas, expressamente previstas no Código Civil e na Lei Federal nº 12.587/12”.

Diante do exposto, o Ministério Público do Estado da Bahia, por meio da Procuradoria Geral de Justiça, ingressou com Ação Direta de Inconstitucionalidade¹⁴⁰ contra o Município de Salvador-BA, questionando a constitucionalidade da Lei n.

¹³⁸ Professor da FDUFBA e Promotor de Justiça responsável pela elaboração de Ação Direta de Inconstitucionalidade proposta pelo Ministério Público do Estado da Bahia contra o Município de Salvador em razão da edição da referida Lei, que proibiu a atuação do aplicativo Uber nesta localidade.

¹³⁹ Ibidem.

¹⁴⁰ BAHIA. Tribunal de Justiça do Estado da Bahia. **ADI n. 0011161-36.2016.8.05.0000**. Relatora: Desembargadora Soraya Moradillo Pinto. Salvador, 10 de junho de 2016. Disponível em: <<http://esaj.tjba.jus.br/cpo/sg/search.do?jsessionid=61AC509DE8FAEC8F15966DBB8EF719B9.cposg3?paginaConsulta=1&cbPesquisa=NUMPROC&tipoNuProcesso=UNIFICADO&numeroDigitoAnoUnificado=0011161-36.2016&foroNumeroUnificado=0000&dePesquisaNuUnificado=0011161-36.2016.8.05.0000&dePesquisa=>>>. Acesso em: 22 jul. 2018.

9.066/2016, tendo sido concedida medida liminar permitindo a continuidade da Uber em benefício dos soteropolitanos.

Acerca da inconstitucionalidade formal elucidada na petição inicial promovida pela Procuradoria Geral do Ministério Público do Estado da Bahia, faz-se imperioso a análise das competências previstas na Constituição Federal, em especial, competência legislativa dos Municípios. É necessário sublinhar que o Estado Federal Brasileiro é caracterizado pela superposição de duas ordens jurídicas, a federal, a qual se representa pela União, e a federada, representada pelos Estados-Membros e Municípios, cuja sistemática designou o que se chama de “separação vertical” de poderes, o que implica na necessária repartição de competências, resguardando, ao fim, o modo de estruturação e atuação do Estado¹⁴¹.

Logo, o Estado-membro e o Município, ao valer-se do poder constituinte próprio a eles, deve observar a impossibilidade de regular temas que sejam objeto de competência reservada a União¹⁴². O rol, em que pese não seja exaustivo, de competências legislativas privativas da União, está elencado no art. 22 da Constituição Federal. Entre as matérias arroladas, encontra-se, nos seus incisos IX e XI¹⁴³, podemos observar a capacidade legislativa da União para tratar das diretrizes da política nacional de transportes e de trânsito e transportes. A atuação dos municípios está restrita a possibilidade de suplementação da legislação federal e estadual, quando lhe couber.

Por consequência lógica do quanto previsto na Carta Magna, observa-se que o Município de Salvador, ao proibir a prestação de serviços por parte dessas empresas, viola dispositivo constitucional, usurpando competência que não lhe é própria. Em outra perspectiva, a norma em questão (Lei. Municipal nº 9.066/16) carece também de validade material, uma vez que viola os princípios normativos da liberdade de iniciativa¹⁴⁴, do

¹⁴¹ SARLET, Ingo; MARINONI, Luiz Guilherme; MITIDIERO, Daniel. **Curso de Direito Constitucional**. 4. ed. ampl. São Paulo: Saraiva, 2015. p. 1051.

¹⁴² MENDES, Gilmar. **Curso de Direito Constitucional**. 9. ed. rev. e atual. – São Paulo: Saraiva, 2014. p. 802.

¹⁴³ BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/Constituioede1988.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2018.

¹⁴⁴ Para uma melhor compreensão do tema, indicamos a leitura de: MUNHOZ, Carolina Pancotto Bohrer. **Direito, livre concorrência e desenvolvimento** – São Paulo: Lex Editora, 2006.

exercício de atividade laboral e de atividade econômica, da livre concorrência e da defesa do consumidor¹⁴⁵.

A Lei Municipal nº 9.066/16, ao impedir a coexistência dos transportadores de passageiros sob o controle do Estado e aqueles que exercem a mesma atividade em caráter privado, “cria uma reserva de mercado na prestação de transporte individual de pessoas, com ofensa direta”¹⁴⁶ à Súmula Vinculante nº 49, do Supremo Tribunal Federal, in verbis: “Ofende o princípio da livre concorrência lei municipal que impede a instalação de estabelecimentos comerciais do mesmo ramo em determinada área”.

O Município de Salvador, com a edição desta norma, vai na contramão dos princípios básicos da atividade econômica¹⁴⁷. O Estado deve intervir no mercado apenas para reprimir abusos do poder econômico, “coibir condutas anticoncorrenciais (conluíus, cartéis, vendas casadas, preços predatórios etc.), mas também, refrear estruturas de mercado que distorçam a livre entrada e saída de agentes dos mercados relevantes (combate aos monopólios, monopsônios, oligopólios e oligopsônios, por exemplo)”¹⁴⁸. Ademais, a violação ao princípio da concorrência acaba por violar também o direito à defesa dos consumidores, uma vez que “a concorrência é mero instrumento de defesa dos consumidores”¹⁴⁹.

Ressalta-se que a proibição de qualquer modalidade de transporte remunerado de pessoas em veículos particulares, “que não constem nos cadastros municipais, limita o direito do consumidor, pois restringe o direito de escolha apenas a uma modalidade de transporte individual: os táxis”¹⁵⁰. Nada disso interessa ao consumidor, pois cria “incentivos econômicos a perda da qualidade dos serviços de transporte individual em

¹⁴⁵ Acerca do tema: SILVA, Jonas Sales Fernandes da. **Uber é Constitucionalmente compatível com a ordem econômica brasileira e benéfico ao consumidor**. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/cadernovirtual/article/view/1195>. Acesso em: 15 jun. 2018.

¹⁴⁶ BAHIA. Tribunal de Justiça do Estado da Bahia. **Petição Inicial da ADI n. 0011161-36.2016.8.05.0000**. Relatora: Desembargadora Soraya Moradillo Pinto. Salvador, 10 de junho de 2016. Disponível em: < <http://esaj.tjba.jus.br/cpo/sg/search.do;jsessionid=61AC509DE8FAEC8F15966DBB8EF719B9.cposg3?paginaConsulta=1&cbPesquisa=NUMPROC&tipoNuProcesso=UNIFICADO&numeroDigitoAnoUnificado=0011161-36.2016&foroNumeroUnificado=0000&dePesquisaNuUnificado=0011161-36.2016.8.05.0000&dePesquisa=>>. Acesso em: 22 jul. 2018.

¹⁴⁷ Ibidem.

¹⁴⁸ SARMENTO, Daniel. **Parecer: Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”**. 2015. Disponível em: < <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 10 fev. 2018

¹⁴⁹ Ibidem, idem.

¹⁵⁰ Ibidem, idem.

geral. A qualidade e as condições da prestação desses serviços, quando exercidos em regime de monopólios, tendem a piorar, como reconhece ampla literatura”¹⁵¹.

A premissa básica é a de que, em um mercado competitivo, “amplia-se o direito de escolha do consumidor, os preços das mercadorias e serviços tendem a cair, e a sua qualidade a se elevar, em proveito de todos”¹⁵². A competição, ao fazer com que os preços dos produtos sejam equivalentes aos anseios sociais, proporciona também uma melhoria na eficiência alocativa da economia, “assim como na eficiência produtiva das empresas, que são levadas a reduzir os seus custos e aperfeiçoar os bens e serviços que fornecem, no afã de prosperarem no mercado”¹⁵³.

A concorrência estimula, nesse sentido, a inovação e o progresso. Ademais, ela se liga à garantia da igualdade de oportunidades entre os agentes econômicos, na medida em se concretiza por meio da disputa equânime dos competidores no mercado, que é incompatível com a criação de privilégios ou imposição de barreiras estatais que beneficiem ou prejudiquem quaisquer deles¹⁵⁴.

Neste ensejo, norma municipal vergastada institui uma restrição do direito do consumidor “de escolher entre o motorista e o taxista, o que viola o exercício pleno de uma garantia fundamental que é assegurada expressamente pela Constituição da Bahia no art. 4º, inc. V”¹⁵⁵. Outrossim, a liberdade de exercício de qualquer trabalho, que é reconhecida na ordem constitucional estadual “como fator principal da produção de riquezas” (art. 164, I, da CE¹⁵⁶), constitui outro princípio geral da ordem econômica e social vergastado pelo legislador soteropolitano.

¹⁵¹ BAHIA. Tribunal de Justiça do Estado da Bahia. **Petição Inicial. ADI n. 0011161-36.2016.8.05.0000**. Relatora: Desembargadora Soraya Moradillo Pinto. Salvador, 10 de junho de 2016. Disponível em: <<http://esaj.tjba.jus.br/cpo/sg/search.do;jsessionid=61AC509DE8FAEC8F15966DBB8EF719B9.cposg3?paginaConsulta=1&cbPesquisa=NUMPROC&tipoNuProcesso=UNIFICADO&numeroDigitoAnoUnificado=0011161-36.2016&foroNumeroUnificado=0000&dePesquisaNuUnificado=0011161-36.2016.8.05.0000&dePesquisa=>>>. Acesso em: 22 jul. 2018.

¹⁵² Ibidem.

¹⁵³ Ibidem.

¹⁵⁴ Ibidem.

¹⁵⁵ ARAGÃO, Alexandre. **(Princípios Gerais da Atividade Econômica**. In: BONAVIDES, Paulo; MIRANDA Jorge; AGRA, Walber de Moura (Coord.). Comentários à Constituição Federal de 1988. Rio de Janeiro: Forense, 2009, p. 1983)

¹⁵⁶ BAHIA. **Constituição do Estado da Bahia**. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70433/CE_BA_EC_24.pdf?sequence=11> . Acesso em 03 jun. 2018.

O Município termina por transgredir a determinação constitucional de promover “o desenvolvimento econômico com vistas a assegurar a elevação do nível de vida e bem-estar da população, conciliando a liberdade de iniciativa e os ditames da justiça social por meio do fomento ao trabalho” ¹⁵⁷ (art. 164, *caput*, CE).

Conclui Paulo Modesto que, em breve síntese, é flagrante “o desrespeito do legislador municipal aos princípios norteadores da ordem econômica e social”. O Município de Salvador “fez tábula rasa dos valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, no livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, que fundam a Constituição Federal e Estadual”, razão pela qual aduz que a Lei Municipal nº 9.066/16 “deve ser retirada do ordenamento jurídico”¹⁵⁸.

4.2 AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE PROPOSTA EM FACE DA LEI PROIBITIVA

O Ministério Público, através da Procuradoria-Geral de Justiça do Estado da Bahia, propôs a Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 0011161-36.2016.8.05.0000¹⁵⁹, contra ato normativo promulgado pela Câmara Municipal de Salvador e sancionado pelo Prefeito de Salvador. Na referida ADI se questiona a constitucionalidade formal e material da Lei nº 9.066/16, de 01 de junho de 2016, do Município de Salvador, em face da alegada violação aos arts. 4º, incisos IV e V; 55; 59, inciso IX; 164, incisos I, II e § 1º da Constituição do Estado da Bahia e arts. 1º, inciso IV; 5º, incisos XIII; 22, inciso I, IX e XI; 170, IV, V e parágrafo único da Constituição da República Federativa do Brasil.

Consignou na exordial o pedido de concessão de medida cautelar, a fim de que sejam suspensos os efeitos produzidos pela Lei Municipal nº. 9.066/2016, fundamentando os requisitos da tutela provisória do *fumus boni iuris* com a alegada inconstitucionalidade formal e material cristalina da lei impugnada e do *periculum in mora*, que nas ações de inconstitucionalidade são reconhecidas pela *conveniência da suspensão do ato normativo*

¹⁵⁷ COMPARATO, Fábio Konder. **Muda Brasil! Uma Constituição para o desenvolvimento democrático**. São Paulo: Brasiliense, 1986. p. 58

¹⁵⁸ BAHIA. Tribunal de Justiça do Estado da Bahia. **Petição Inicial. ADI n. 0011161-36.2016.8.05.0000**. Relatora: Desembargadora Soraya Moradillo Pinto. Salvador, 10 de junho de 2016. Disponível em: <<http://esaj.tjba.jus.br/cpo/sg/search.do?jsessionid=61AC509DE8FAEC8F15966DBB8EF719B9.cposg3?paginaConsulta=1&cbPesquisa=NUMPROC&tipoNuProcesso=UNIFICADO&numeroDigitoAnoUnificado=0011161-36.2016&foroNumeroUnificado=0000&dePesquisaNuUnificado=0011161-36.2016.8.05.0000&dePesquisa=>>>. Acesso em: 22 jul. 2018.

¹⁵⁹ Idem.

impugnado, como o risco de se manter em vigor legislação que afronta o Princípio Federativo e impõe prejuízo aos consumidores e àqueles que exercem a atividade de transporte privado.

Foi requerido, eventualmente, em caso de não se entender presentes os requisitos para a concessão da medida cautelar, a adoção do rito sumário na ação direta de inconstitucionalidade, na forma do art. 12 da Lei nº. 9.868/99. Uma vez distribuído os autos para a Relatora, a Desembargadora Soraya Moradillo, determinou a citação da Câmara Municipal de Salvador, por seu representante legal, bem como do Prefeito de Salvador para apresentarem informações.

A Câmara Municipal de Salvador manifestou-se arguindo a regularidade do processo legislativo para a edição da Lei nº. 9.066/16, bem como a impossibilidade de análise da ADI intentada pela Procuradoria Geral de Justiça perante o Tribunal de Justiça da Bahia, por ter a requerente incorrido na usurpação de competência do STF, uma vez que utilizou a Constituição Federal como parâmetro para as supostas violações da lei impugnada, sem ter apontado fundamento constitucional estadual.

Refutou a inconstitucionalidade formal da norma, sob o argumento da impossibilidade de se analisar a própria ADI que utiliza como parâmetro a Constituição Federal e não a Estadual, usurpando a competência do Supremo Tribunal Federal. E, quanto à inconstitucionalidade material, sustentou a inexistência de afronta aos princípios constitucionais da Livre Iniciativa, Liberdade do trabalho, Livre Concorrência, Livre Exercício de Atividade Econômica e da Defesa do Consumidor, tendo em vista que a lei soteropolitana visa, em verdade, a defesa destes princípios, sendo da responsabilidade dos entes federativos a regulamentação do transporte, que somente pode ser exercido mediante autorização/concessão.

De igual modo a Prefeitura de Salvador representada pela Procuradoria Geral do Município, apresentou as informações arguindo o descabimento da ação direta, e, por conseguinte, da própria concessão de medida cautelar, que, em caso de deferimento da tutela provisória, determinando a suspensão dos efeitos da lei soteropolitana, geraria “desordem no uso das vias públicas e insegurança para a população”, pois “toda e qualquer forma de transporte privado de passageiros, estaria livre e permitida”.

No curso do prazo para colheita de informações dos requeridos, a Confederação Nacional de Serviço – CNS e a Associação de Usuários de Informática e

Telecomunicações – SUCESU ingressaram com pedido de habilitação na qualidade de *amici curiae* na ADI. A Confederação Nacional de Serviço – CNS fundamenta sua pertinência temática com o objeto da presente ADI, pelo fato ser ela uma entidade de âmbito nacional, voltada à defesa dos direitos e interesses das empresas do setor de serviço, representando cerca de 70 (setenta) sindicatos patronais, os quais, por sua vez, representam mais de 350.000 (trezentos e cinquenta mil) empresas. Por sua vez, a Associação de Usuários de Informática e Telecomunicações – SUCESU amparou seu pleito interventivo, no que diz respeito ao pressuposto da representatividade adequada, que em outras palavras é o vínculo de pertinência temática com a questão litigiosa, no fato de ser a associação a responsável pela representação política de seus integrantes do setor de Informática e Telecomunicações.

A Desembargadora Relatora da ADI, em seu voto, entendeu pela inconstitucionalidade formal da Lei Municipal em comento, uma vez que invadiu a competência privativa da União para legislar sobre Direito Civil; Diretrizes da Política Nacional de Transporte; Trânsito e Transporte, conforme dispõe o art. 22 da Carta Magna¹⁶⁰.

Nas razões usadas para decidir, a Desembargadora Soraya Moradillo Pinto, evidenciou que a matéria referente a “Transporte”, um dos temas que perfazem a presente celeuma jurídica consubstanciada na ADI, segundo dispõe a Constituição Federal, somente poderá ser disciplinada pelos estados-membros, se o Congresso Nacional editar lei complementar permitindo esta delegação, situação que ainda não havia se realizada no âmbito legislativo.

Entendeu ainda pela inconstitucionalidade material da Lei. n. 9.066/2016, onde evidenciou afronta aos princípios que regem a Ordem Econômica no Brasil, dispostos nos artigos 4º, incisos IV e V; 164, incisos I, II e §1º da Constituição do Estado da Bahia e nos artigos 1º, inciso IV; 5º, inciso XIII; 170, *caput*, incisos IV e V e parágrafo único da Constituição Federal, dos quais foram destacados a Livre Iniciativa e a Livre Concorrência.

¹⁶⁰ BAHIA. Tribunal de Justiça do Estado da Bahia. **ADI n. 0011161-36.2016.8.05.0000**. Relatora: Desembargadora Soraya Moradillo Pinto. Salvador, 10 de junho de 2016. Disponível em: <<http://esaj.tjba.jus.br/cpo/sg/search.do?jsessionid=61AC509DE8FAEC8F15966DBB8EF719B9.cposg3?paginaConsulta=1&cbPesquisa=NUMPROC&tipoNuProcesso=UNIFICADO&numeroDigitoAnoUnificado=0011161-36.2016&foroNumeroUnificado=0000&dePesquisaNuUnificado=0011161-36.2016.8.05.0000&dePesquisa=>>>. Acesso em: 22 jul. 2018.

Em suma, justificando a exclusão da norma vergastada, inferiu-se que manter no ordenamento jurídico legislação municipal que legitima atuação indevida do Estado no âmbito do desenvolvimento de atividade econômica, regida, precipuamente, pela iniciativa privada, é deveras gravoso ao Federalismo, pois, ao assim proceder, acaba por desestruturar o alicerce constitucional que orienta as relações sociais, descartando garantias, direitos e princípios norteadores da ordem constitucional¹⁶¹, como a Livre Iniciativa, a Livre Concorrência, o Direito ao Livre Exercício do Trabalho e a Defesa do Consumidor¹⁶².

Ao final, o pleno do Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, acompanhando o voto proferido pela Desembargadora Relatora, decidiu por julgar procedente a pretensão deduzida pela Procuradoria Geral de Justiça do Estado da Bahia para declarar a inconstitucionalidade formal e material da Lei nº. 9.066, de 01 de junho de 2016, do Município de Salvador/Ba.

4.3 O PROJETO DE LEI Nº 57/17 – UMA PROPOSTA DE REGULAMENTAÇÃO DO SERVIÇO NA CAPITAL BAIANA

Tendo em vista a recente inovação legislativa, que aditou a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e previu expressamente a modalidade de transporte privado individual de passageiros, bem como possibilitou aos Municípios, em caráter complementar e observando as regras pertinentes, legislar visando uma regulamentação dos serviços em cada cidade de atuação, em Salvador, questão que ainda passa por grande debate político, foi oferecido na Câmara Municipal de Vereadores, pelo Vereador Mauricio Trindade, o Projeto de Lei 57/2017¹⁶³.

Usou como justificativa que Lei tem como objetivo reduzir as desigualdades e promover a inclusão social, permitindo o livre acesso as tecnologias e aos diversos meios de transporte públicos proporcionando eficiência, segurança e qualidade, vez que visa promover a mitigação dos custos sociais e econômicos no deslocamento de pessoas pela

¹⁶¹ PETER, Lafayette Josué. **Princípios constitucionais na ordem econômica: o significado e o alcance do art. 170 da Constituição Federal**. 2. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2008.

¹⁶² ANDRIGHI, Fátima Nancy. **Palestra proferida no II Congresso Brasileiro de Internet**, promovido pela Associação Brasileira de Internet – ABRANET. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/9/art20150925-01.pdf>>. Acesso em 15 mar. 2018.

¹⁶³ **Projeto de Lei nº 57/2017** – Dispõe sobre o uso e funcionamento das operadoras de tecnologia responsáveis pela intermediação entre motoristas prestadores de serviços e os seus usuários. Disponível em: <<http://drmauriciotrindade.com.br/projeto-de-lei-no-5717/>>. Acesso em 19 jul. 2018.

cidade. Afirma o Vereador que propôs o Projeto de Lei, que “trata-se de fomento e concretização das condições que contribuam para o acesso universal a cidade de Salvador, por meio de transporte motorizado individual de natureza privada¹⁶⁴”. E, em síntese, dispõe que para promover o desenvolvimento urbano, é necessário integrar entre os diferentes modos de transportes democratizando o acesso dos diversos meios de transportes e sua utilização no território do município.

Conforme o art. 2º do referido Projeto de Lei, a exploração da atividade econômica de transporte individual privado de passageiros, realizada por meio de plataformas tecnológicas, ou, o que o projeto chama de Operadoras de Tecnologia com Plataforma Digital (OTPD), tem por princípios assegurar a não discriminação de usuários, bem como a promoção de amplo acesso ao serviço. Por sua vez, o artigo 4º, considera como OTPDs, para a finalidade de aplicação dos demais dispositivos, somente aquelas empresas de tecnologias previamente credenciadas perante o poder executivo municipal.

Com o intuito de poder fiscalizar a prestação de serviços pelas empresas como a Uber, o legislador municipal, ao promover o Projeto de Lei, dispõe, no art. 5º, que as empresas credenciadas ficam obrigadas a disponibilizar e compartilhar dados com o Município de Salvador, sendo eles: I- Origem e destino da viagem; II- Tempo de espera para chegada do veículo na origem; III- Tempo de duração e distância do trajeto; IV- Mapa de todo o trajeto; V- Itens especificados dos preços pagos; VI- Avaliação do serviço prestado; VII- Identificação completa do veículo; e VIII- Identificação do condutor com foto; IX- Outros dados solicitados pela municipalidade, que se fizerem necessários para o controle e regulação dos serviços prestados.

Além do quanto solicitado pelo poder público municipal, o Projeto n. 57/2017 da Câmara de Vereadores de Salvador/BA, elenca como requisitos mínimos para prestação do serviço de transporte individual privado de pessoas os seguintes: a) A utilização de mapas digitais para acompanhamento do trajeto e do tráfego em tempo real; b) Avaliação da qualidade do serviço pelos usuários; c) Disponibilização eletrônica ao usuário da identificação do motorista com foto, do modelo do veículo e do número da placa de identificação; d) Emissão de recibo eletrônico para o usuário, que contém as seguintes informações: i) Origem e destino da viagem; ii) Tempo total e distancia da viagem; iii) Mapa do trajeto percorrido conforme sistema de georreferenciamento; iv) Identificação dos

¹⁶⁴ Idem.

pontos de paradas durante o percurso, quando houver; v) Especificação dos itens do preço total pago; e vi) Identificação do condutor.

Do ponto de vista do condutor (motorista credenciado na OTPD), a lei, no seu artigo 9º, dispõe requisitos pessoais aos indivíduos que tenham interesse em ser motoristas. Entre eles, alguns anteriormente já destacados na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Trouxe requisitos como: Possuir carteira profissional de habilitação com autorização para exercer atividade remunerada; Possuir cadastro regulado pelo poder público municipal; Comprovar contratação de seguro que cubra acidentes de passageiros; Comprometer-se a prestar os serviços única e exclusivamente por meio OTPDs; Operar veículo motorizado com no máximo, 5 anos de fabricação; Comprovar o pagamento do licenciamento anual; Apresentar anualmente certidão de prontuário do condutor obtido junto ao DETRAN e apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Com a publicação da Lei Federal n. 13.640/2018, houve dois conjuntos de alterações à Política Nacional de Mobilidade Urbana. Uma vez que não é mais possível uma proibição direta por parte do legislador municipal aos serviços de transportes disponibilizados pelas plataformas digitais. Em primeiro lugar, ela redesenhou o conceito de transporte remunerado privado individual de passageiros, a fim de contemplar o transporte por aplicativo. Em segundo plano, ela delegou aos Municípios e ao Distrito Federal a competência para regulamentar esse serviço, estabelecendo diretrizes e requisitos para autorização da prestação de serviço ao motorista interessado.

Logo, uma vez não podendo mais proibir o dito serviço, caso aprovado, o projeto de Lei trouxe em seu bojo o estabelecimento de uma Política Tarifária, onde delega certa liberdade à plataforma digital para estabelecimento das tarifas cobradas aos usuários dos serviços, entretanto sem ultrapassar um valor máximo estabelecido pelo Poder Municipal. Como justificativa para esse controle do município sobre a liberdade tarifária das empresas, a Lei indica que cabe ao Município exercer sua competência de fiscalizar e reprimir práticas desleais e abusivas cometidas pelas prestadoras de serviços, garantindo assim um equilíbrio de mercado. Do ponto de vista arrecadatário estatal, o art. 12º determina que o serviço de transporte individual privado de pessoas sujeita-se ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), tributação que ainda não é realizada em solo soteropolitano.

5. CONCLUSÃO

O mundo experimenta, a cada dia, um exponencial crescimento das novas formas de interação social promovidas pela inserção tecnológica na cultura econômica global. Esse “mundo digital” vive em constante relacionamento com as mais variadas áreas da ciência, em especial com o Direito, que, como se propõe, realiza o estudo e aplicação de normas que regulam a convivência em sociedade. Foi abordado, nesse sentido, como os contratos de transportes, em especial o de prestação de transporte individual privado de passageiros no Brasil (ex.: Uber, Cabify, 99Pop e etc.), têm sido tratados juridicamente (pelo legislativo e pelo judiciário) em nossa nação – um tema que está proporcionando uma acalorada discussão em torno da sua proibição ou não.

Em verdade, podemos perceber que as pressões realizadas em contorno da problemática debatida e suas respectivas repercussões no âmbito jurídico, é, invariavelmente, fomentada por interesses políticos, especialmente daqueles grupos hegemônicos que detém frotas de táxis e se beneficiam de um nicho mercadológico monopolizado, em detrimento de interesses de uma coletividade consumidora destes serviços, que, em perfeita sintonia com as regras próprias do microsistema consumerista, desejam gozar livremente do seu direito à escolha do melhor serviço.

O presente trabalho procurou demonstrar que as atividades exercidas pela Uber, ou outras empresas do ramo, tem respaldo no ordenamento jurídico, seja na Política Nacional de Mobilidade Urbana, no Marco Civil da Internet e no Código Civil. Como ficou demonstrada, na Política Nacional de Mobilidade Urbana, existe a previsão dos serviços de transporte privados individual, igualmente realizados pela Uber e diversas outras plataformas do meio tecnológico.

Depreende-se, ante ao estudo conjunto da Constituição Federal de 1988, do Código Civil, do Marco Civil da Internet, do Código de Defesa do Consumidor e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que os Municípios e o Distrito Federal não são legitimados para exercer a competência de legislar acerca do transporte privado individual de passageiros – no qual se encontra englobado o serviço oferecido pela empresa Uber – especialmente no sentido de proibi-los. A competência legislativa sobre a referida disciplina recai, privativamente, à União, levando-se em consideração o sistema federalista de repartição de competências adotado pelo Estado Brasileiro,

responsabilidade esta prevista na Carta Magna, cabendo ao referido ente regulamentar matérias de interesse geral, no que tange a trânsito, transportes e mobilidade urbana.

Ao contrário do que traduzido pelo legislador municipal em Salvador, a recepção de modelos inovadores de produção e oferta de bens e serviços é uma realidade promovida inclusive pelo Código de Defesa do Consumidor (Art. 4º, inciso V).

Portanto, a Lei Municipal n. 9.066/2016, bem como qualquer diploma normativo municipal ou distrital, que venha a proibir a operacionalização de aplicativos de intermediação de contrato de transporte padecem, primeiramente, de incompatibilidade com os fundamentos e princípios da ordem econômica prevista na Constituição Federal de 1988 (art. 1º, IV, e art. 170, IV e V, da CRFB/88) e com o sistema de repartição de competências legislativas (art. 22, I e XI e parágrafo único; art. 30, V; e art. 32, § 1º, da CRFB/88). Outrora, mediante a análise realizada da lei nº 12.468/2011 e da lei nº 12.587/2012, regulamentadoras, respectivamente, a atividade dos táxis e o transporte público individual, mostra-se evidente a opção do legislador infraconstitucional em não conferir exclusividade de exercício da atividade de transporte individual aos taxistas, restando a esses profissionais a modalidade pública. Percebe-se, desta maneira, que o transporte individual na modalidade privada não foi retirado dos agentes econômicos, como a Uber.

Quanto aos objetivos específicos previstos para o alcance na investigação feita, ressalta-se que foram alcançados. Verificou-se quais são as condições contratuais gerais para a prestação de serviços pela empresa Uber para os usuários/consumidores; Examinamos o conteúdo da dita Lei Municipal n. 9.066/2016 em cotejo com a Constituição Federal e o Código de Proteção e Defesa do Consumidor, instituído pela Lei n. 8.078/90. Na mesma toada, examinamos a produção doutrinária acerca da temática, bem como a jurisprudência existente.

Assim, percebe-se que a mobilidade urbana, em especial o transporte individual de passageiros, deve ser analisada sob o novo paradigma de inovações tecnológicas das plataformas de intermediação de contrato Nesse sentido, para que haja um respaldo jurídico, proposta de lei municipal de Salvador, de nº 57/2017, que visa regulamentar o funcionamento das chamadas OTTPD (Operadoras de Tecnologia com Plataforma Digital), devem ser essencialmente avaliadas, a fim de que seja disciplinada e regulamentada a atividade dos profissionais da plataforma UBER

A regulamentação da referida atividade oferecido pela UBER configura-se plenamente cabível, desde que respeitada e observada a competência constitucional da União para legislar acerca da matéria, devendo haver proporcionalidade na atuação estatal, visando a garantia dos princípios da ordem econômica, sem abster-se de combater a reserva de mercado para a classe dos taxistas. Vale pontuar que essa regulação deve ser gradual e aberta a novas experiências, proporcionando um ambiente favorável aos agentes econômicos, de modo que não impeça o desenvolvimento do processo de evolução do capitalismo econômico

Sob outro aspecto, visualiza-se que as inovações propostas por esse modelo de negócio que visa a prestação de serviços de transportes individualizados, acabam por ser favoráveis à proteção de consumidor. Destaca-se, por exemplo, a possibilidade de informação prévia do usuário, mediante estimativa, acerca de valor a ser pago, quais são as possíveis rotas a serem adotadas no percurso, a identificação do motorista que irá recepcionar e conduzir o passageiro ao local desejado, a possibilidade de avaliação recíproca, bem como no que tange à segurança a possibilidade de compartilhamento em tempo real do percurso realizado pelo motorista.

Sendo assim, os serviços de transporte individuais de passageiros, prestados pelas plataformas digitais, merecem devida atenção do legislado infraconstitucional, não no sentido de proibi-la, mas visando dar maior segurança jurídica aos envolvidos, e assegurando, por fim, um equilíbrio na ordem econômica e igualdade de condições entre motoristas e taxistas, de modo a proporcionar ao consumidor um poder de escolha maior, sempre optando pelo melhor serviço.

REFERÊNCIAS

- ANDRIGHI, Fátima Nancy. **Palestra proferida no II Congresso Brasileiro de Internet**, promovido pela Associação Brasileira de Internet – ABRANET. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/9/art20150925-01.pdf>>. Acesso em 15 mar.
- ARAGÃO, Alexandre. (**Princípios Gerais da Atividade Econômica**. In: BONAVIDES, Paulo; MIRANDA Jorge; AGRA, Walber de Moura (Coord.). *Comentários à Constituição Federal de 1988*. Rio de Janeiro: Forense, 2009, p. 1983)
- ARAUJO, Glauco, ROSSETO, Luciana. G1 Globo – São Paulo. **Motorista do Uber é cercado, agredido por taxista e tem carro destruído**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/motorista-do-uber-e-cercado-agredido-por-taxista-e-tem-carro-destruido.html>>. Acesso em: 14 jul. 2018.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **Conheça a ABNT: normalização um fator para o desenvolvimento**. Rio de Janeiro 1990.
- _____. NBR 5892: **norma para datar**: Rio de Janeiro, 1989.
- _____. NBR 6021: **informação e documentação: publicação periódica científica impressa: apresentação**. Rio de Janeiro, 2003.
- _____. NBR 6022: **informação e documentação: artigo em publicação periódica científica impressa: apresentação**. Rio de Janeiro, 2003.
- _____. NBR 6023: **informação e documentação: referências: elaboração**. Rio de Janeiro, 2002.
- _____. NBR 6024: **informação e documentação: numeração progressiva das seções de um documento escrito: apresentação**. 2. ed. Rio de Janeiro, 2011.
- _____. NBR 6027: **informação e documentação: sumário: apresentação**. 2. ed. Rio de Janeiro, 2012.
- _____. NBR 6028: **resumos**. Rio de Janeiro, 2003.
- _____. NBR 6029: **informação e documentação: livros e folhetos: apresentação**. Rio de Janeiro, 2006.
- _____. NBR 6033: **ordem alfabética**. Rio de Janeiro, 1989.
- _____. NBR 6034: **informação e documentação: índice: apresentação**. Rio de Janeiro, 2005.
- _____. NBR 10520: **informação e documentação: apresentação de citações em documentos**. Rio de Janeiro, 2002.
- _____. NBR 14724: **informação e documentação: trabalhos acadêmicos: apresentação**. 3. ed. Rio de Janeiro, 2011.
- BAHIA. Tribunal de Justiça do Estado da Bahia. **ADI n. 0011161-36.2016.8.05.0000**. Relatora: Desembargadora Soraya Moradillo Pinto. Salvador, 10 de junho de 2016. Disponível em: <<http://esaj.tjba.jus.br/cpo/sg/search.do;jsessionid=61AC509DE8FAEC8F15966DBB8EF719B9.cposg3?paginaConsulta=1&cbPesquisa=NUMPROC&tipoNuProcesso=UNIFICADO&numeroDigitoAnoUnificado=0011161->

36.2016&foroNumeroUnificado=0000&dePesquisaNuUnificado=0011161-36.2016.8.05.0000&dePesquisa=>. Acesso em: 22 jul. 2018.

_____. **Constituição do Estado da Bahia**. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70433/CE_BA_EC_24.pdf?sequence=11>. Acesso em 03 jun. 2018.

BARCELLOS, Ana Paula; BARROSO, Luís Roberto. Comentário ao artigo 1º, inciso IV. **Os valores sociais da livre iniciativa**. In: CANOTILHO, José Joaquim Gomes et al. Comentários à Constituição do Brasil. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013. p. 275

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em:<http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/Constituioede1988.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2018.

_____. **Código Civil Brasileiro (2002)**. Disponível em:<<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70327/C%C3%B3digo%20Civil%20%20ed.pdf>>. Acesso em: 14 ago. 2018.

_____. **Código de Defesa do Consumidor**. Lei nº 8.078, de 11 de setembro de 1990. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/Leis/L8078.htm>. Acesso em: 21 jul. 2018.

_____. **Lei nº 12.468, de 26 de agosto de 2011**. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 26 de agosto de 2011. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/CCIVil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 14 ago. 2018

_____. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 3 de janeiro de 2012. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 14 ago. 2018.

_____. **Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014**. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 23 de abril de 2014. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm>. Acesso em: 13 abr. 2017.

_____. **Projeto de Lei n. 5587/2016**. Disponível em:
<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2088280>. Acesso em: 22 jul. 2018.

BRANDÃO, Claudio Mascarenhas. Comentário ao artigo 1º, inciso IV. **Os valores sociais do trabalho**. In: CANOTILHO, José Joaquim Gomes et al. Comentários à Constituição do Brasil. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013.

BENJAMIN, Antônio Herman de Vasconcelos; BESSA, Leonardo; MARQUES, Claudia Lima. **Manual de Direito do Consumidor**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

BERGAMO, Bruno. **Táxi x Uber. O impacto do debate no Direito Econômico**. Disponível em: <<https://bmbergamo.jusbrasil.com.br/artigos/305582357/taxi-x-uber>>. Acesso em 10 jul. 2018.

- CLAUDIA LIMA MARQUES & BRUNO MIRAGEM ADVOGADOS ASSOCIADOS (Rio Grande do Sul). **Parecer**. 2015. Disponível em: <https://static1.squarespace.com/static/56bb500962cd94f9720d5920/t/56c48154b654f95a0e55c966/1455718755647/Doc.+3+Parecer+dos+Prof.+Claudia+Lima+Marques+e+Bruno+Miragem,+professores+da+Universidade+Federal+do+Rio+Grande+do+Sul+autores+de+obras+classicas+de+Direito+do+Consumidor.pdf> . Acesso em: 09 jun. 2017.
- COMPARATO, Fábio Konder. *Muda Brasil! Uma Constituição para o desenvolvimento democrático*. São Paulo: Brasiliense, 1986.
- COUTO, Rainer; NOVAIS, Leandro. **Regulação de tecnologias disruptivas: Uma análise de sharing economy**. *Revista de Direito do Consumidor*, v. 107, p.19-31, maio 2016.
- DUQUE, Marcelo Shenk. **Parecer – A Constitucionalidade do serviço Uber no Brasil**. *Revista de Direito do Consumidor*, vol. 105. Ano 25. p. 501-522. São Paulo: Ed. RT, maio-jun.
- ESTEVES, Luiz Alberto. Documentos de Trabalho 003/2015. Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de táxi porta-a-porta. Disponível em: < <http://www.cade.gov.br/noticias/rivalidade-apos-entrada-o-impacto-imediato-do-aplicativo-uber-sobre-as-corridas-de-taxi.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2017.
- GABAN, Eduardo Molan; OLIVEIRA, Juliana. **Direito antitruste**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2012.
- GAGLIANO, Pablo Stolze; PAMPLONA FILHO, Rodolfo. **Novo Curso de Direito Civil, volume 4: tomo II: Contratos em espécie. 7 ed. ver. e atual.** – São Paulo: Saraiva, 2014.
- GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988**. 14. ed. São Paulo: Malheiros, abri. de 2010.
- GOMES, Orlando. **Contratos**. Rio de Janeiro: Forense, 2007.
- _____. **Contrato de Adesão**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1972.
- HANICH, Caroline Meller. **Economia Compartilhada e Proteção do Consumidor**. *Revista de Direito do Consumidor*, v. 105, p.19-31, maio 2016.
- LIMA, Camilla Mello e. **Comércio Eletrônico: Principais práticas abusivas e a imprescível proteção do consumidor à luz da constituição federal e do código de defesa do consumidor**. 2013. Monográfica (Graduação) – Direito, Faculdade de Direito da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013.
- MARQUES, Alessandra Garcia. **Inovação e direitos fundamentais: o impacto do aplicativo Uber no mercado consumidor brasileiro**. *Revista de Direito do Consumidor*, v. 107, p.61-87, setembro 2016.
- MARQUES, Claudia Lima. **Contratos no Código de defesa do consumidor: o novo regime das relações contratuais**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.
- MEIRELLES, Hely Lopes Meirelles. *Direito Administrativo Brasileiro*. 27. ed. São Paulo: Malheiros, 2002.
- MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 32. ed. São Paulo: Malheiros, fev. de 2015.

MENDES, F. S.; CEROY, F. M. **Economia Compartilhada e a Política Nacional de Mobilidade Urbana: Uma proposta de marco legal**. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/ CONLEG/Senado, Novembro/2015 (Texto para Discussão nº 185). Disponível em: www.senado.leg.br/estudos. Acesso em: 5 out. de 2017.

MIRAGEM, Bruno. **Curso de Direito do Consumidor**. 5. ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Revista dos Tribunais, 2014.

MUNHOZ, Carolina Pancotto Bohrer. **Direito, livre concorrência e desenvolvimento** – São Paulo: Lex Editora, 2006.

NUNES, Luiz Antonio Rizzatto. **Comentários ao Código de Defesa do Consumidor**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2007. NERY JR., Nelson; NERY, Rosa Maria de Andrade. **Código Civil Anotado**. 2. ed. São Paulo: RT, 2003.

PERIARD, Gustavo. **Crowdfunding, o que é e como funciona**. Disponível em: <http://www.sobreadministracao.com/crowdfunding-o-que-e-e-como-funciona/>. Acesso em 02 jul. 2018.

PFEIFFER, Roberto Augusto Castellanos. **Defesa da concorrência e bem-estar do consumidor**. 2010. Tese (Doutorado em Direito Econômico e Financeiro) - Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/2/2133/tde-26092011-104134/>. Acesso em: 13 dez. 2017.

PRADO, Luiz Regis. **Direito Penal Econômico** - 6. ed. rev.. e atual. - São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2014.

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

SALVADOR (Município). **Lei nº 9.066, de 02 de junho de 2016**. Dispõe sobre a proibição de veículos particulares para o transporte remunerado de pessoas, individual ou coletivo, no âmbito do Município de Salvador. Salvador, BA, 01 jun. 2016. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=324413> >. Acesso em: 14 jul. 2018.

SILVA NETO, Manoel Jorge e. **Curso de Direito Constitucional**. 8.ed. São Paulo:Saraiva, 2013.

SILVA, Joseane Suzart Lopes da. **Comércio eletrônico de produtos e serviços: uma análise crítica acerca do Decreto Federal nº 7.692/2013 diante das principais práticas abusivas em prejuízo dos consumidores**. Salvador: Editora Paginae. 2014.

_____. **Pesquisa Científica no Campo Jurídico: Aspectos Gerais e a Importância da Metodologia para a Eficiência e a Coerência da Investigação**. Disponível em: <http://abdecon.com.br/index.php/em-acao/outras-publicacoes/pesquisa-cientifica-no-campo-juridico-aspectos-gerais-e-a-importancia-da-metodologia-para-a-eficiencia-e-a-coerencia-da-investigacao/>. Acesso em 02 abr. 2018.

SILVA, Jonas Sales Fernandes da. **Uber é Constitucionalmente compatível com a ordem econômica brasileira e benéfico ao consumidor**. Disponível em: <https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/cadernovirtual/article/view/1195>. Acesso em: 15 jun. 2018

SOUZA, Carlos Afonso; LEMOS, Ronaldo. **Marco Civil da Internet: construção e aplicação**. Juiz de Fora: Editar Editora Associada LTDA, 2016.

SUNDFELD, Carlos Ari. **Fundamentos do Direito Público**. 4. ed. São Paulo: Malheiros, abri. 2009.

VILLANOVA, Ana Luisallha. **Modelos de negócio na economia compartilhada: Uma investigação multi-caso**. 2015. Dissertação (Mestrado) – Gestão Empresarial, Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas da Fundação Getúlio Vargas – FGV, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/15184>. Acesso em: 03 jul. 2018.

TARTUCE, Flávio; NEVES, Daniel Amorim Assumpção. **Manual de direito do consumidor: direito material e processual**. 5 ed. ver., atual. e ampl. – Rio de Janeiro: Forense: São Paulo: MÉTODO, 2016.

TAVARES, André Ramos. **Direito Constitucional Econômico**. 3. ed. Rio de Janeiro: Editora Método, 2011.

Crowdsourcing: O que é e como utilizar a favor da empresa? Disponível em <<https://blog.ambracollege.com/crowdsourcing-utilize-a-favor-da-empresa/>>. Acesso em 03 jul. 2018.

UBER. **Fatos e dados sobre Uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/>>. Acesso em: 07 jul. 2018.

UBER. **Requisitos para os motoristas parceiros. Como dirigir com a uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-br/drive/requirements/>>. acesso em: 05 jul. 2018.

UBER. **Como funciona o repasse de ganhos do motorista parceiro da uber**. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-BR/blog/como-funciona-o-repasse-de-ganhos-do-motorista-parceiro-com-a-uber/>>. acesso em: 05 jul. 2018.

R7 – Minas Gerais. **Motorista do Uber tem carro arranhado e é ameaçado por taxistas em BH**. Disponível em: <<https://noticias.r7.com/minas-gerais/motorista-do-uber-tem-carro-arranhado-e-e-ameacado-por-taxistas-em-bh-06072015>>. Acesso em: 14 jul. 2018