

**O CASO UBER  
A POLÊMICA DO NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL NO  
BRASIL**

**MARIANA FRÂNCICA RODRIGUES**

**MÔNICA FANTINELI ANGELINI**

**O CASO UBER**  
**A POLÊMICA DO NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL NO**  
**BRASIL**

**MARIANA FRÂNCIA RODRIGUES**

**MÔNICA FANTINELI ANGELINI**

Artigo científico apresentado como requisito de avaliação na disciplina Direito Administrativo da Pós-Graduação das Faculdades Integradas de Ourinhos - PROJURIS.

# **O CASO UBER**

## **A POLÊMICA DO NOVO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL NO BRASIL**

### **THE UBER CASE**

#### **THE CONTROVERSY OF NEW SERVICE PERSONAL TRANSPORT IN BRAZIL**

*Angelini<sup>1</sup>*  
*Rodrigues<sup>2</sup>*

**Resumo:** O presente estudo tem como objetivo apresentar as controvérsias resultantes do novo aplicativo criado pela empresa denominada Uber, que possibilita o transporte individual de passageiros, contrapondo-se ao serviço de táxi, já existente no Brasil. No decorrer desta pesquisa, apresenta-se os conceitos de serviço público e privado, classificando o serviço disponibilizado pela Uber em uma das categorias anteriores. Além disso, ao longo do estudo aponta-se os princípios constitucionais aplicáveis ao novo serviço de transporte individual de passageiros. Por fim, objetiva-se com esta pesquisa apresentar uma possível solução jurídica para o conflito formado entre taxistas e motoristas parceiros da Uber.

**Palavras - chave:** Serviços Públicos e Privados – Diferenciação dos serviços – Princípios Constitucionais.

**Abstract:** This study aims to present the controversies arising from new application created by the company called Uber, which enables the individual passenger transportation, as opposed to the taxi service, already existing in Brazil. During this research, we present the concepts of public and private service, ranking service provided by Uber in one of these categories. In addition, throughout the study points up the constitutional principles applicable to the new individual transport passenger service. Finally, we report herein a possible legal solution to the conflict formed between taxi drivers and drivers of Uber partners.

**Keywords:** Public and private services - Differentiation of services - Constitutional Principles

**SUMÁRIO:** Introdução. 1 Origem da Uber no Brasil. 2 Conceito de Serviços Públicos. 3 Diferenciação entre Serviço Público e Privado. 4 Princípios Constitucionais que regulamentam as atividades econômicas. 5 Solução jurídica para o caso Uber. 6 Considerações Finais. Referências.

### **Introdução:**

O presente trabalho tem como objetivo, apresentar o novo serviço disponibilizado pela empresa Uber, no Brasil, consistente no aplicativo tecnológico que possibilita o transporte individual de passageiros.

Ocorre que, mencionado serviço ainda não foi regulamentado em nosso ordenamento jurídico, acarretando uma série de disputas entre a empresa Uber e a categoria dos taxistas, os quais efetivamente estão regulamentados e realizam o transporte individual de passageiros, caracterizando um serviço de utilidade pública.

Todavia, dentre as normas jurídicas brasileiras, localizam-se os princípios constitucionais, que são vetores de interpretação das regras em geral.

Nessa perspectiva, o princípio da livre iniciativa, que garante a liberdade do exercício de qualquer profissão e da livre concorrência, os quais regem as atividades econômicas desenvolvidas no Brasil, são utilizados para solucionar a controvérsia instalada no serviço de transporte de passageiros.

---

<sup>1</sup> Pós-graduanda em Direito do Estado pelas Faculdades Integradas de Ourinhos (FIO). Graduada em Direito pela Estácio de Sá de Ourinhos/SP. Estagiária de pós-graduação no Ministério Público do Estado do Paraná, Promotoria de Justiça de Cambará/PR.

<sup>2</sup> Pós-graduanda em Direito do Estado pelas Faculdades Integradas de Ourinhos (FIO). Graduada em Direito pelas Faculdades Integradas de Ourinhos (FIO). Estagiária de pós-graduação no Tribunal de Justiça do Estado do Paraná.

Em suma, através da presente pesquisa, busca-se demonstrar os princípios constitucionais, bem como a legislação aplicável ao caso narrado, viabilizando uma possível solução para que a empresa Uber e a categoria dos taxistas possam desempenhar suas atividades em conjunto harmoniosamente.

## **1. Origem da Uber no Brasil**

O aplicativo Uber foi criado por Travis Kalanick, no ano de 2010, na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, segundo informações da revista Exame. (MORRIS, 2015).

No Brasil, o aplicativo é mantido pela empresa Uber Brasil Tecnologia LTDA. e consiste numa plataforma tecnológica para smartphones, possibilitando uma conexão entre motoristas parceiros da empresa com pessoas interessadas em contratá-los, previamente cadastradas no programa da empresa (SARMENTO, 2015, pág. 01).

Segundo o estudo realizado pelo professor Daniel Sarmento (2015, pág. 02), os motoristas são empreendedores individuais que trabalham em conjunto com a empresa, cedendo a ela uma porcentagem de 20% (vinte por cento) sobre o valor que recebem de cada passageiro. Somente são autorizados a trabalhar com o aplicativo, motoristas devidamente habilitados, com licença para exercer atividade remunerada, os quais são avaliados por um sistema de pontuação, podendo ser descredenciados, caso obtenham média inferior a 4,6 pontos.

Além disso, há exigências quanto ao carro utilizado para o transporte, que deve atender a requisitos relativos à segurança, luxo e conforto. O valor da viagem é previamente calculado, por meio das informações de localização do cliente e o seu destino, pago antecipadamente pelo cartão de crédito (SARMENTO, 2015, pág. 02).

O diferencial desse serviço é que para os motoristas cadastrados no aplicativo, não se exige nenhum tipo de licença ou alvará da prefeitura local, para o desempenho da atividade e esse é o motivo da polêmica entre a empresa e os taxistas que atuam no ramo da condução de passageiros, pois para estes a legislação é muito rigorosa, considerando o serviço ilícito (MORRIS, 2015).

Nessa perspectiva, para a solução desse conflito faz-se necessário diferenciar o serviço público do privado, classificando as atividades desempenhadas pelos motoristas da Uber e dos taxistas em uma das categorias, a fim de identificar a regulamentação jurídica, que se aplica ao caso.

## **2. Conceito de Serviços Públicos**

Considerando as diversas conceituações de serviço público entre os doutrinadores de Direito Administrativo, buscou-se através da presente pesquisa, a melhor definição.

Nesse sentido, a estudiosa e doutrinadora Maria Sylvia Zanella Di Pietro, definiu da seguinte maneira o serviço público:

(...) toda a atividade material que a lei atribui ao Estado para que a exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público (DI PIETRO, 2009, pág. 103).

Depreende-se dos ensinamentos acima, que a conceituação de serviço público possui elementos fundamentais que compõem essa atividade, sendo três: subjetivo, material e formal.

O serviço público constitui ônus do Estado, estabelecido por lei, com fundamento no artigo 175 da Constituição Federal.

A doutrinadora Maria Sylvia estabelece que, quanto ao elemento subjetivo:

(...) 1. a sua criação é feita por lei e corresponde a uma opção do Estado; este assume a execução de determinada atividade que, por sua importância para a coletividade parece não ser conveniente ficar dependendo da iniciativa privada;  
2. a sua gestão também incumbe ao Estado, que pode fazê-lo diretamente (por meio dos próprios órgãos que compõem a administração pública centralizada da União, Estados e Municípios) ou indiretamente, por meio de concessão ou permissão, ou de pessoas jurídicas criadas pelo Estado com essa finalidade. (DI PIETRO, 2009, pág. 103)

Quanto ao aspecto formal, este funda-se no regime jurídico que disciplina o serviço público, instituído por lei. Há diversos serviços públicos, mas podem ser do regime jurídico de direito público ou privado.

No que tange ao regime jurídico de direito público, suas características são as seguintes: os agentes são estatutários, os bens são públicos, decisões são atos administrativos, com atributos de veracidade e autoexecutoriedade. A responsabilidade é objetiva e os contratos são regidos pelo direito administrativo.

Lado outro, os serviços comerciais e industriais são regidos pelo direito comum- civil e comercial, ora permeado pelo direito público. Os trabalhadores são celetistas, com equiparação aos servidores públicos para determinados fins, os contratos com terceiros são permeados pelo direito comum, os bens são privados, enquanto que os bens ligados a execução dos serviços públicos, tem regime semelhante aos bens públicos de uso especial. A responsabilidade é objetiva com fundamento no artigo 37, §6º da Constituição Federal.

Por derradeiro, as relações entre entidades prestadoras de serviços e a pessoa jurídica política que a instituiu ora rege-se pelo direito público, ora pelo direito privado, dependendo de cada caso concreto.

A escritora Maria Sylvia Zanella Di Pietro cita Celso Antônio Bandeira de Melo e Marçal Justen Filho para esclarecer algumas questões sobre o serviço público:

O serviço público é sempre prestado no regime de direito público. E, com efeito, ainda que sob certos aspectos possam ser aplicadas normas de direito privado, a sujeição a regime publicístico é inerente ao próprio conceito de serviço público, no sentido de que os princípios a que se submetem as entidades prestadoras de serviço público, ainda que tenham a natureza de pessoas jurídicas de direito privado (como empresas estatais e concessionárias e permissionárias de serviço público) são os mesmos a que se submete a Administração Pública, como os da continuidade, isonomia entre usuários, mutabilidade, generalidade, universalidade e etc. (2009 pág. 103).

Por fim, quanto ao elemento material, o serviço público corresponde a uma atividade de interesse público, mas nem toda atividade de interesse público é serviço público.

### **3. Diferenciação entre serviço público e privado**

Inicialmente, no Brasil, a atividade econômica divide-se em sentido amplo e sentido estrito, abrangendo não só as atividades comerciais, industriais e de prestação de serviços privados, como também determinados serviços públicos.

A Constituição Federal disciplina a atividade econômica, estabelecendo a sua prestação por dois setores: o domínio econômico compreende a atividade prestada pelo particular e o serviço público executado pelo Estado. No setor privado, o Estado atua apenas para fiscalizar e garantir a igualdade entre os fornecedores de serviços.

Nessa senda:

O Estado atua no domínio econômico como agente normativo e regulador. A exploração direta de atividade econômica pelo Estado, ressalvados os casos previstos na Constituição Federal, só será permitida quando necessária aos imperativos da segurança nacional ou a relevante interesse coletivo (art. 173). Nessas hipóteses, a atuação estatal na exploração direta de atividade econômica ocorrerá por meio das empresas públicas e sociedades de economia mista. Já o campo dos serviços públicos é próprio do Estado, somente se admitindo prestação de serviços públicos por particulares quando houver expressa delegação estatal, como ocorre nas concessões e permissões (MAZZA, 2013, pág. 553).

Entre as várias características do serviço público, estes subdividem-se em serviços próprios e impróprios. Constitui serviços próprios os quais o Estado os executa diretamente por seus agentes públicos ou indiretamente por concessionárias ou permissionárias de serviço público. Em contrapartida, os serviços públicos impróprios, que atendem as necessidades coletivas são executados por particulares, mediante autorização, regulamentação e fiscalização pelo Estado.

Como exemplo dessas atividades privadas que dependem de autorização do poder público são os serviços de táxis.

Em consonância, a doutrinadora administrativista Maria Sylvia Zanella Di Pietro cita o ilustríssimo doutrinador Hely Lopes Meirelles, lecionando que:

Exemplos do serviço de táxi, de despachantes, de pavimentação de ruas por conta dos moradores, de guarda particular de estabelecimento e de residências. Ele diz que não constituem atividades públicas típicas, mas os denomina de serviços públicos autorizados. (2009, pág. 111).

Concluindo serviços públicos impróprios:

“são os que não afetam substancialmente as necessidades da comunidade, mas satisfazem a interesses comuns de seus membros e por isso a administração os presta remuneradamente, por seus órgãos, ou entidades descentralizadas (autarquias, empresas públicas, sociedade de economia mista, fundações governamentais) ou delega a sua prestação a concessionários, permissionários ou autorizatários.” (DI PIETRO, 2009, pág. 111)

Ademais, os serviços públicos ainda podem ser administrativos, comerciais ou industriais e sociais, relacionando ao seu objeto. Segundo o doutrinador Hely Lopes Meirelles:

Serviços administrativos “são os que a administração pública executa para atender as suas necessidades públicas internas ou preparar outros serviços que serão prestados ao público, tais como o da imprensa oficial, das estações experimentais e outros dessa natureza (2001, pág. 313).

Quanto ao serviço público comercial ou industrial executado pela administração pública de forma direta ou indiretamente, visando atender interesse coletivo de ordem econômica, diferentemente da atividade econômica, que só pode ser prestada pelo Estado, em caráter suplementar da iniciativa privada.

O serviço público social objetiva, atender aos direitos sociais do homem, previstos no artigo 6º da Constituição Federal.

Sobre outra perspectiva, existem algumas características que demarcam a zona de atuação da atividade econômica desenvolvida pelo particular. Neste campo, impera a liberdade do particular para atuar no mercado, proveniente do regime capitalista. O Estado somente pode intervir no domínio econômico particular para normatizá-lo, fiscalizá-lo e para incentivar atividades privadas essenciais à sociedade. Tal conclusão advém do artigo 174 da Constituição Federal, devendo sempre respeitar os princípios da proporcionalidade, igualdade e legalidade. Neste sentido:

Evidentemente, a intervenção indireta do Estado sobre a atividade econômica em sentido estrito não está livre de amarras constitucionais. Pelo contrário, além das normas constitucionais que regem a atividade econômica – dentre os quais figuram os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência- o desempenho dessa função estatal tem de observar várias outras limitações importantes, como o respeito aos princípios da proporcionalidade, da legalidade e da igualdade. Nessa área, a regra geral, que tem substrato constitucional- como já se viu nos itens anteriores- é a liberdade do particular para atuar no mercado, que é nota essencial dos regimes capitalistas, como o consagrado pela Constituição de 88 (SARMENTO, 2015, pág. 15).

A diferença substancial entre o serviço público e a atividade econômica de domínio privado, ou seja, desenvolvida pelo particular é a seguinte:

[...] como titular do serviço, cabe ao Estado estabelecer a forma como este deve ser prestado, mesmo quando houver delegação da prestação a particulares. Portanto, existe uma diferença marcante entre os regimes constitucionais da atividade econômica *stricto sensu* e do serviço público, mesmo quando prestados por entes privados: naquela, a regra é a liberdade do particular, e a exceção a sua submissão às escolhas estatais, enquanto nesse último dá-se justamente o inverso- desde que, é claro, as escolhas estatais sejam conformes à ordem jurídica e ao interesse público (SARMENTO, 2015, pág. 17).

Concluindo a diferenciação entre o serviço público e o serviço privado, existem ainda vários princípios que regulamentam a atividade econômica, em especial o princípio da livre iniciativa e da livre concorrência, os quais tem o papel de orientar a interpretação do direito econômico.

#### **4. Princípios constitucionais que regulamentam as atividades econômicas**

Princípios constitucionais são vetores na interpretação da ordem jurídica e, por conseguinte, devem pautar a interpretação das normas. Dentre os princípios que regem a ordem constitucional econômica tem-se os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência.

A Constituição Federal, gênese do Estado Capitalista, consagrou como fundamentos da República Federativa do Brasil o valor social da livre iniciativa esculpido no artigo 1º, inciso IV da CF/88 e, ainda elencou os pilares da ordem econômica, consubstanciados na livre iniciativa, propriedade privada e livre concorrência com fulcro no artigo 170, *caput* e incisos II e IV, do mesmo diploma legal.

Nessa senda, o capitalismo resulta à sociedade, concentração de riqueza, anulação da livre concorrência e, condições materiais subumanas para quase a totalidade dos brasileiros.

Entretanto, nossa ordem econômica é fundamentada na valorização do trabalho humano e da livre-iniciativa e tem como finalidade assegurar a todos a existência digna, conforme os ditames da justiça social.

Da análise dos fundamentos acima, a Carta Constitucional busca apresentar um ideal harmônico da livre iniciativa, visando a concretização da justiça social, com isso valoriza-se o trabalho humano na sociedade atual.

Diante desse panorama, o Estado tem o dever/poder de intervir no setor econômico, resguardando a distribuição de riquezas a todos os indivíduos, visando assegurar a efetivação da dignidade da pessoa humana.

A Lei Maior que disciplina o ordenamento jurídico brasileiro assegura a existência de direitos individuais aos cidadãos. Dentre eles está o direito à liberdade de profissão, previsto no artigo 5º, XIII, que assegura o livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, respeitadas as qualificações profissionais que a lei específica estabelecer.

André Ramos Tavares comenta sobre a ressalva feita acima, nos seguintes termos:

Trata-se de norma constitucional de eficácia contida, pois prevê a possibilidade de lei regulamentadora restritiva, vale dizer, que estabelecerá as qualificações e requisitos necessários para exercer determinadas profissões.

Mas essa legislação apenas poderá prever condições que apresentem nexo lógico com as funções a serem desempenhadas. Não se tolera condição discriminatória, injustificada, o que além de violar a liberdade de profissão, fere igualmente o princípio da igualdade. (2013, pág. 497).

Ademais, o disposto no artigo 170 da Constituição Federal regulamenta a atividade econômica, elencando os princípios básicos da ordem econômica, como o princípio da livre iniciativa.

O doutrinador José Afonso da Silva, em seu magistério explana sobre o princípio em comento:

(...) a liberdade de iniciativa envolve a liberdade de indústria e comércio ou liberdade de empresa e a liberdade de contrato. Consta do artigo 170 [da Constituição Federal], como um dos esteios da ordem econômica, assim como de seu parágrafo único, que assegura a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo casos previstos em lei (2005, p. 767).

Em consonância, o princípio da livre concorrência, assegura a todos o exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Mencionado princípio garante ainda a igualdade entre os profissionais, impedindo a formação de monopólios que dominem a atividade econômica e ainda proibindo a concessão de benefícios fiscais à apenas determinados grupos econômicos.

Nesse sentido é o conceito de livre concorrência:

Deve-se ressaltar que a garantia da livre concorrência é corolário do princípio da igualdade, no âmbito do domínio econômico. Por essa razão, impõe ao Estado não apenas a prevenção e a repressão ao abuso de poder econômico, mas também obsta que o Poder Público crie distinções ou estabeleça benefícios arbitrários para determinadas empresas, setores ou grupos econômicos. Todavia, conceder tratamento diferenciado será legítimo, é claro, se a discriminação estiver determinada no próprio texto constitucional (PAULO; ALEXANDRINO, 2014, página 997).

Logo, o transporte constitui uma atividade econômica prevista no art. 178 da Constituição Federal, por tal razão os pilares do ordenamento jurídico brasileiro, fincados nos princípios da livre iniciativa e livre concorrência devem ser garantidos, no que tange ao transporte individual de passageiros, incluindo-se o Uber.

## 5. Solução jurídica para o caso Uber

Conforme já mencionado acima, o Uber constitui um aplicativo que possibilita uma inovação no transporte individual de passageiros, uma atividade privada, que está resguardada pela livre iniciativa do particular.

Todavia, no Brasil, a competência para explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, o serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros é da União, art. 21, XII, 'e' da CF. Além disso, constitui competência privativa da União legislar sobre trânsito e transporte, art. 22, XI da CF.

O Município possui a competência de organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial, art. 30, V da CF.

A Lei 12.587/2012 prevê como modalidade de transporte urbano, aquele destinado à condução individual de passageiros de natureza *privada* (art. 3º, § 2º, inciso I, "a", c/c incisos II, "b", e III, "b"), porém sem nenhuma regulamentação jurídica. Isso não significa que o legislador vedou o exercício dessa atividade privada. Pelo contrário, ao particular é lícito fazer o que a lei não proíbe.

No entanto, o transporte público individual de passageiros é atividade privativa dos taxistas, conforme dispõe o art. 2º da Lei 12.468/2011 e constitui um serviço de utilidade pública. Nesse sentido:

A evolução legislativa evidencia que, ao tratar do transporte **público** individual de passageiros, o legislador mirou os serviços de táxi. Mas demonstra, também, que, até pela nova ótica do legislador, o serviço de táxi não configura propriamente serviço público, mas sim de *serviço de utilidade pública*, que são institutos diferentes. O serviço público, como visto, é titularizado pelo Estado, mas pode ser eventualmente prestado por particulares, mediante concessão ou permissão, sempre precedidas de licitação pública, nos termos do art. 175 da Constituição. Já o serviço de utilidade pública se enquadra no campo da *atividade econômica*, mas se sujeita a intensa regulação e fiscalização estatal, em razão do interesse público inerente à sua prestação (SARMENTO, 2015, pág. 27).

Acerca do serviço de utilidade pública Alexandre Mazza, citando Hely Lopes Meirelles, classifica-o como:

1) quanto à essencialidade:

[...]

b) serviços de utilidade pública: sua prestação não é indispensável para a sociedade, mas conveniente e oportuna na medida em que facilita a vida do indivíduo. Exemplo: energia elétrica.

No caso, o serviço de táxi não é indispensável para a sociedade, tendo em vista que já existe o serviço público de transporte coletivo de passageiros, de competência dos Municípios. Assim, conclui o professor Daniel Sarmento em seu estudo:



Portanto, conclui-se que não há, na legislação de regência, a publicização do transporte individual de passageiro, que permanece, na sua totalidade, no âmbito da *atividade econômica em sentido estrito*. O transporte individual de passageiros compõe-se, de todo modo, de duas modalidades: a “*pública*”, que configura serviço de utilidade pública, sujeita assim a intensa regulação estatal, e que é prestada de modo privativo pelos táxis; e a *privada*, prevista na lei, que não foi ainda regulamentada – o que, pelo princípio da livre empresa (art. 170, Parágrafo único) não impede a sua prestação pelos particulares interessados em fazê-lo (2015, pág. 29).

No entanto, os taxistas não exercem monopólio sobre o transporte individual de passageiros, sendo perfeitamente possível a atuação conjunta do Uber, prestando serviço semelhante de transporte. A existência de vários prestadores de um mesmo serviço é benéfico ao consumidor, que lhe permite escolher aquele que melhor preenche suas condições.

Além disso, com a coexistência das duas atividades há observância ao princípio da livre iniciativa e da livre concorrência. O conflito entre as duas categorias reside na ausência de regulamentação para o aplicativo Uber. Contudo, imputar-lhe o dever de possuir licença para seu funcionamento ou ainda exigir o mesmo tratamento dos taxistas seria retirar sua natureza privada e ainda cercear o direito de escolha do consumidor. Neste contexto:

A submissão às mesmas regras impostas aos táxis desnaturaria a inovação proporcionada pelo novo serviço e frustraria o direito de escolha dos consumidores. Com efeito, a homogeneização regulatória retiraria dos passageiros a possibilidade de optar entre os táxis e outra alternativa de transporte individual, pois a suposta alternativa tornar-se-ia idêntica à opção original. Em outras palavras, para combater uma suposta concorrência desleal, frustrar-se-ia exatamente o objetivo principal da proteção à concorrência: a garantia da liberdade de escolha do cidadão (SARMENTO, 2015, pág. 34).

Nessa perspectiva, a falta de normas regulamentadoras do transporte individual privado de passageiros, não impede a sua execução, fundamentado no princípio da livre empresa, o qual dispõe que ao particular, é lícito fazer tudo o que a lei não proíbe, art. 170 da CF. Assim, também é a conclusão a que se chega o professor Daniel Sarmiento (2015, pág. 40):

[...] Pelo princípio da livre empresa (art. 170, Parágrafo único, CF), a falta de regulamentação de uma atividade econômica não a torna ilícita, não impedindo o seu exercício. Ademais, em razão do referido princípio, o exercício de atividade econômica em sentido estrito, como a desempenhada pela Consulente e pelos seus motoristas credenciados, não depende de prévia licença ou autorização estatal, até o eventual advento de regulamentação estatal que disponha em sentido contrário.

Contudo, ainda que o transporte oferecido pela Uber seja livre, a ausência de regulamentação não implica a não observância dos princípios constitucionais.

Uma possível solução, seria assegurar igualdade de condições para o exercício da atividade de transporte de passageiros, tanto para os taxistas, quanto para os motoristas parceiros da Uber, submetendo-os à fiscalização, ainda que de forma diferenciada por se tratar de serviço privado.

Ora, estamos diante de um caso de isonomia de tratamento, princípio de nossa Constituição. Não pode uma empresa operar um serviço que essencialmente assemelha-se ao serviço de táxi, sem incorrer nos mesmos ônus que o táxi suporta, apenas por oferecer serviços de luxo. Atualmente, um taxista sofre fiscalização em seu veículo, é obrigado a pagar para obter um alvará, submete documentos ao Poder Público, possui um controle de cobrança de tarifas, dentre outros ônus que impõe um custo alto à atividade do taxista. O motorista do Uber não arca com esses ônus, o que tem gerado o embate entre as categorias (NYBO, 2015).

No Estado de São Paulo, o prefeito Fernando Haddad sancionou o projeto de Lei 349/2014, proibindo o transporte individual de passageiros sem regulação do poder público. No entanto, diante da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012), foi aprovada uma emenda ao mencionado projeto de lei, determinando à Prefeitura, que realize estudos de aprimoramento do transporte individual de passageiros, possibilitando novos serviços e tecnologias (PINHO, 2015).

Todavia, visando regulamentar o novo serviço disponibilizado pela Uber, a Prefeitura de São Paulo criou alvarás para transporte individual de passageiros, para os chamados táxis pretos.

Contudo, tal regulamentação não foi aceita pela Uber, uma vez que o aplicativo não constitui transporte individual público de passageiros (PINHO, 2015).

Estabeleceu ainda critérios para enquadrar o veículo, devendo ser preto, com quatro portas, ar condicionado e com até cinco anos de uso. Limitou a tarifa cobrada pelo Uber em até 25% (vinte e cinco por cento) maior que a tarifa comum. Por fim, determinou ainda que os motoristas que prestam serviços à Uber, devem atender somente pelo aplicativo, evitando a interferência nos serviços de táxi (PINHO, 2015).

## **6. Considerações finais**

Não obstante os esforços da iniciativa privada ao lançar novas opções de transporte individual de passageiros, no Brasil, a ordem econômica nacional está pautada no capitalismo, trazendo consequências à sociedade, como a concentração de riquezas, anulação da livre concorrência e, condições materiais subumanas para quase a totalidade dos brasileiros.

Para que os cidadãos brasileiros exerçam com dignidade seu direito fundamental a liberdade de escolha, é preciso que os princípios da livre concorrência e da livre iniciativa sejam salvaguardados, por meio do direito ao transporte.

Reflexos dessa evolução na abordagem do transporte individual de passageiros é o novo serviço fornecido pela Uber, no Brasil.

Portanto, diante desse cenário de dificuldades de escolhas do consumidor, considerando uma parcela imensa da população brasileira que usufrui do transporte urbano e coletivo nas cidades, surgiu a Uber.

Ao lançar o aplicativo Uber no Estado Brasileiro, o grande diferencial foi que para seus motoristas, não se exige nenhum tipo de licença ou alvará da prefeitura local, para o desempenho da atividade e esse é o motivo da polêmica entre a empresa e os taxistas que atuam no ramo da condução de passageiros.

Visando normatizar o aplicativo Uber o prefeito do Estado de São Paulo, como já mencionado acima, sancionou o projeto de Lei 349/2014, vedando o transporte individual de passageiros sem regulação do poder público.

Contudo, diante da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012) foi aprovada uma emenda ao mencionado projeto de lei, determinando à Prefeitura, que realize estudos de aprimoramento do transporte individual de passageiros, possibilitando novos serviços e tecnologias.

A tentativa de regulamentação imposta pelo governo do Estado de São Paulo, não prospera, pois, busca tratar situações diferentes, com soluções semelhantes. O transporte individual de passageiros realizado pela Uber constitui atividade econômica estrito senso, diferenciando-se dos taxistas, que exercem o serviço de utilidade pública.

No caso, conclui-se que, a liberdade de escolha dos consumidores na sociedade capitalista deve prevalecer diante da intervenção do Estado na economia.

Enfim, engatinhamos na solução dos problemas experimentados por toda a população brasileira, num descompasso entre a legislação interna e a realidade vivenciada pelos usuários do transporte urbano, nas principais capitais brasileiras.

## **Referências**

ALEXANDRINO, Marcelo. PAULO, Vicente. *Direito Constitucional Descomplicado*. 13º ed. Rio de Janeiro: Forense: São Paulo: Método: 2014.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 22ª ed. São Paulo: Atlas, 2009.

MAZZA, Alexandre. *Manual de Direito Administrativo*. 3.ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito Administrativo Brasileiro*. 26ª ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2001.

MORRIS, David Paul; Bloomberg. *Como o polêmico Uber está transformando o transporte urbano*. Disponível em <http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/1087/noticias/como-o-polemico-uber-esta-transformando-o-transporte-urbano>. Publicado em 08 abr. 2015. Acesso em 09 nov. 2015.

NYBO, Erik Fontanele. *Os argumentos jurídicos acerca da polêmica do Uber*. Disponível em <<http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI223087,41046-Os+argumentos+juridicos+acerca+da+polemica+do+Uber>>. Publicado em 08 jul. 2015. Acesso em 19 nov. 2015.

PINHO, MÁRCIO. *Haddad analisa outra possibilidade de regulação para Uber em SP*. Disponível em <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/10/haddad-analisa-outra-possibilidade-de-regulacao-para-uber-em-sp.html>>. Publicado em 09 out. 2015. Acesso em 18 nov. 2015.

SARMENTO, Daniel. *Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: O “caso Uber”*. Disponível em <http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>. Publicado em 10 jul. 2015. Acesso em 05 nov. 2015.

SILVA, José Afonso da. *Curso de Direito Constitucional Positivo*. 17ª Edição. São Paulo: Melhoramentos. 2005.

TAVARES, André Ramos. *Curso de Direitos Constitucional*. 11 edição, revisada e atualizada. São Paulo: Saraiva, 2013.