



## A POLÊMICA EM TORNO DO APLICATIVO UBER NO BRASIL: ARGUMENTOS DE DIREITO CONTRA E A FAVOR DA SUA MANUTENÇÃO.

*Olívia Martins de Quadros Olmos<sup>1</sup>*

*Rafaela Bolson Dalla Favera<sup>2</sup>*

**RESUMO:** O presente artigo objetiva analisar os argumentos de direito que estão sendo empregados contra e a favor da manutenção do aplicativo Uber no Brasil. Para tal estudo, foi utilizado o método de abordagem dedutivo, pois a pesquisa partiu de uma abordagem geral, da legislação corrente e da doutrina existente para, a partir disso, chegar a uma possível solução para o conflito envolvendo o aplicativo Uber e os taxistas. Após, feita a abordagem teórica do tema, foi realizada pesquisa jurisprudencial com o auxílio do método monográfico, a partir do qual foi investigado julgado pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, com a finalidade de verificar o entendimento do julgador sobre o tema. Constatou-se que há um conflito entre taxistas e o aplicativo Uber, o qual engloba várias demandas de direito. Porém, é imprescindível observar os aspectos negativos e positivos do surgimento desses novos aplicativos no mercado, em especial para os consumidores. Além disso, é importante lembrar que, no atual cenário em que se vive, as inovações tecnológicas estão trazendo inúmeras oportunidades e praticidade para as pessoas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Aplicativo Uber, Direito, Novas tecnologias, Taxistas, Transporte.

**ABSTRACT:** The present paper aims to analyze the arguments of law being employed against and in favor of maintaining the Uber app in Brazil. For this study, it was used the deductive method of approach, because the research came from a general approach, the current legislation and the existing doctrine for, from this, come up with a possible solution to the conflict involving the Uber app and the taxi drivers. After made the theoretical approach of the theme, jurisprudential research was conducted with the assistance of the monographic method, from which was investigated judged by the Court of the State of São Paulo, in order to verify the understanding of the judge on the issue. It was found that there is a conflict between the taxi drivers and the Uber app, which encompasses various demands of law. However, it is essential to observe the negative and positive aspects of the emergence of these new apps on the market, especially for consumers. Also, it is important to remember that in the current scenario in which one lives, technological innovations are bringing many opportunities and convenience to people.

**KEY-WORDS:** Uber app, Law, New Technologies, Taxi drivers, Transport.

<sup>1</sup> Mestre em Letras pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), Especialista em Língua Portuguesa pelo Centro Universitário Franciscano (UNIFRA) e Bacharel em Direito pelo Centro Universitário Franciscano (UNIFRA). Endereço eletrônico: oliolmos@yahoo.com.br

<sup>2</sup> Bacharel em Direito pelo Centro Universitário Franciscano (UNIFRA) e integrante do grupo de pesquisa Núcleo de Direito Informacional (NUDI) da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Endereço eletrônico: rafaeladallafavera@hotmail.com

## INTRODUÇÃO

O crescente uso e desenvolvimento das novas tecnologias da informação e da comunicação, em especial a *Internet*, fazem surgir a cada dia novos recursos tecnológicos. Esses mecanismos são criados, muitas vezes, para auxiliar os internautas em situações do seu cotidiano. Existem hoje inúmeros aplicativos para *smartphones* destinados às mais variadas funções, como, por exemplo, organizar as tarefas do dia, ensinar a cozinhar, a aprender um novo idioma ou um instrumento musical etc.

A criatividade é um dos requisitos fundamentais para aqueles que se empenham na elaboração e projeção de novos aplicativos para celulares, *tablets* e outros aparelhos semelhantes. Ocorre que, por motivos variados, alguns desses artifícios acabam gerando polêmica em certos países, e é exatamente isso que está acontecendo com o aplicativo Uber no Brasil, causando debates acerca da sua ilegalidade ou legalidade.

O Uber é um aplicativo que permite às pessoas solicitarem um serviço de transporte através do *smartphone*, mister esse que é prestado e, após, cobrada uma taxa que é calculada em razão da quilometragem percorrida e do tempo permanecido dentro do veículo automotor. No entanto, essa atividade é confundida com a desempenhada pelos taxistas, que possuem legislação e regulamentação própria, enquanto aquela ainda não encontra guarida normativa.

Diante disso, o presente artigo visa expor e analisar os argumentos de direito que estão sendo empregados até o presente momento contra e a favor da manutenção desse aplicativo no país, sem, contudo, esgotar o estudo do tema. Com isso, buscar-se-á adotar um posicionamento que se adeque às normas até então vigentes no Brasil e ao atual cenário em que se vive, o da era digital.

Para tanto, o método de abordagem utilizado foi o dedutivo, visto que a pesquisa partiu de uma análise geral da legislação corrente e da doutrina existente para, a partir disso, chegar a uma possível solução para o embate envolvendo o aplicativo Uber e os taxistas. Já o método de procedimento empregado foi o monográfico, pois foi realizada pesquisa jurisprudencial nos Tribunais de Justiça com o intuito de averiguar o entendimento dos julgadores sobre o tema.

Esse aporte metodológico restou na divisão do artigo em três seções, sendo que na primeira foi possível descrever e entender o que é efetivamente o aplicativo

Uber. Na segunda, buscou-se fazer um estudo relacionado aos argumentos apresentados pelos taxistas contra o aplicativo, e pelo Uber a favor da manutenção dos seus serviços, utilizando-se de conhecimentos normativos e doutrinários. Por fim, na última seção foi apurado o enfrentamento do tema perante o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, visando identificar o seu posicionamento.

## 1 O APLICATIVO UBER.

No universo dos aplicativos para *smartphones* a inovação associada à tecnologia faz com que surjam a cada dia novos recursos, que podem ou não serem úteis para a sociedade em geral. O Uber é um desses aplicativos que veio para revolucionar o mercado de transportes no mundo, sendo que atualmente ele atua em cidades de sessenta países, como Austrália, Estados Unidos, França, Inglaterra, Itália, Japão etc. (UBER).

No Brasil, o aplicativo funciona em apenas quatro cidades, quais sejam, Belo Horizonte, Brasília, Rio de Janeiro e São Paulo, mas a tendência é que esse número aumente (UBER). De acordo com uma pesquisa realizada em agosto de 2015 pela *Statista*, o maior portal de estatísticas da *Internet*, o Uber tornou-se a empresa *startup*<sup>3</sup> mais valiosa do mundo, custando cerca de cinquenta bilhões de dólares (STATISTA, 2015).

Mas afinal, para que serve o aplicativo Uber? Em seu *website* na *Internet* consta como definição de “quem somos” o que segue:

Conforme o mundo gira, a Uber evolui. Ao conectar passageiros e motoristas diretamente através de nossos aplicativos, aumentamos a acessibilidade dentro das cidades, gerando novas possibilidades para os passageiros e novos negócios para os motoristas. Desde a nossa fundação em 2009 até nossos lançamentos atuais em centenas de cidades, a rápida expansão da presença global da Uber continua a aproximar as pessoas de suas cidades (UBER).

Aquele que queira se utilizar do serviço de transporte oferecido pelo Uber, primeiro deve instalar o aplicativo em seu celular, depois realizará um cadastro onde criará uma conta e um perfil, e também informará os dados referentes ao seu cartão de crédito. Após, já é possível solicitar que um dos seus veículos realize a sua

---

<sup>3</sup> Por *startup* pode-se entender “[...] um grupo de pessoas à procura de um modelo de negócios repetível e escalável, trabalhando em condições de extrema incerteza.” (GITAHY).

locomoção de um determinado local para outro, sendo que ao final será cobrada uma taxa que levará em conta a quilometragem percorrida e o tempo permanecido dentro do automóvel, descontada diretamente do cartão de crédito do usuário.

À primeira vista é plausível que os serviços do Uber se confundam com os serviços dos taxistas, mas são coisas diferentes. Por ser algo novo, o *site* G1 desenvolveu um quadro comparativo entre essas duas opções de transporte, de modo a esclarecer as diferenças de serviços e custos entre ambos.

Com relação aos serviços, a primeira diferença está no veículo automotor utilizado para o transporte. Enquanto o Uber exige carros sedans pretos com bancos de couro e ar condicionado, fabricados a partir de 2010, os táxis não possuem um padrão de conforto. A bandeira do *UberBlack* (categoria de luxo) é R\$5,00 (cinco reais) e a do *UberX* (categoria mais barata) é R\$3,00 (três reais), já a dos táxis em São Paulo é R\$4,50 (quatro reais e cinquenta centavos) e no Rio de Janeiro é R\$5,20 (cinco reais e vinte centavos) considerando o valor do táxi comum, ou seja, bandeira um (MELLO; DANTAS, 2015).

A tarifa do Uber é calculada pelo próprio aplicativo e leva em consideração a quilometragem percorrida e o tempo permanecido dentro do automóvel, sendo para o *UberBlack* R\$2,42 (dois reais e quarenta e dois centavos) por quilômetro e R\$0,40 (quarenta centavos) por minuto. Já para o *UberX* R\$1,43 (um real e quarenta e três centavos) por quilômetro e R\$0,35 (trinta e cinco centavos) por minuto. A tarifa dos táxis, por sua vez, é fixada por tabela e calculada por quilômetro no taxímetro, sendo de R\$2,75 (dois reais e setenta e cinco centavos) em São Paulo, e R\$2,05 (dois reais e cinco centavos) no Rio de Janeiro (MELLO; DANTAS, 2015).

Em relação à taxa de retorno, quando o destino é em outro município, ela não é cobrada pelo Uber, já pelos taxistas em São Paulo é cobrado 50% (cinquenta por cento) do valor da corrida nessas situações. Alguns extras são oferecidos aos passageiros do Uber, como bebidas e alguns quitutes para comer, além de os motoristas serem obrigados a vestir terno e gravata ou calça e camisa social. Em regra, não são oferecidos extras aos passageiros dos táxis, sendo esse um critério estabelecido pelo próprio taxista. O pagamento do Uber só pode ser feito por cartão de crédito, o dos táxis pode ser realizado por crédito, débito ou dinheiro (MELLO; DANTAS, 2015).

Essas são as principais diferenças em relação aos serviços, porém, com relação aos custos, existem outras, como a de que o Uber arca com o valor total do

veículo, já os taxistas tem isenção de alguns impostos na compra do automóvel. O Uber não tem isenção de impostos e paga imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISS) como Microempreendedor Individual (MEI), a cada nota fiscal emitida. Os taxistas, por sua vez, tem isenção de imposto sobre operações financeiras (IOF) e imposto sobre produtos industrializados (IPI) na compra do veículo. Em São Paulo e no Rio de Janeiro os taxistas podem pedir isenção de imposto sobre a circulação de mercadorias e serviços (ICMS) e não pagar imposto sobre a propriedade de veículo automotor (IPVA) (MELLO; DANTAS, 2015).

O Uber não paga nenhuma taxa para órgãos públicos, já os taxistas pagam taxas anuais e precisam fazer exame médico e psicotécnico a cada cinco anos no Departamento Estadual de Trânsito (Detran). Para ser um motorista do Uber são necessárias a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e a Certidão de Antecedentes Criminais do candidato. Já para um taxista atuar, é preciso que lhe seja fornecida uma licença pela prefeitura. Não é exigido aos motoristas do Uber nenhum curso específico, mas em relação aos taxistas isso pode ser solicitado, como ocorre em São Paulo (MELLO; DANTAS, 2015).

Por fim, em relação aos ganhos, no *UberBlack* 20% (vinte por cento) do valor da corrida é destinado ao aplicativo, e no *UberX* 25% (vinte e cinco por cento) do valor da corrida. Os taxistas autônomos auferem o valor total das viagens (MELLO; DANTAS, 2015). Essas foram, portanto, algumas diferenças principais em relação a esses dois serviços, de modo que é possível perceber que eles são diferentes, ainda que prestem serviço de transporte.

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

O último protesto ocorreu no início do mês de setembro de 2015 em São Paulo e foi noticiado pelo jornal Folha de São Paulo com as seguintes manchetes: “Taxistas protestam contra Uber no centro de São Paulo” (MELLO, 2015) e “Com rojões e balões, taxistas travam centro de SP por projeto contra Uber” (BERGAMIM JR., 2015). A ira dos taxistas é tão grande que alguns deles já praticaram até atos criminosos

contra motoristas do Uber, por entenderem pela inadmissibilidade da existência desse aplicativo no Brasil.

Faz-se importante referir que no *website* do Uber na *Internet* existe a opção “legal”, onde é possível encontrar os termos e as condições do aplicativo, além da privacidade, direitos autorais, política de segurança etc. Nas disposições gerais chama a atenção o trecho que segue:

Se qualquer cláusula dos presentes Termos for considerada ilegal, inválida ou inaplicável, no seu todo ou em parte, ao abrigo de qualquer lei, essa cláusula ou parte da mesma serão nessa medida entendidas como não fazendo parte dos presentes Termos, sendo que a legalidade, validade e aplicabilidade das restantes cláusulas dos presentes Termos não serão afetadas. Nesse caso, as partes devem substituir a parte da disposição ilegal, inválida ou inaplicável com uma (parte de uma) disposição que seja legal, válida e aplicável e que tenha, na maior medida possível, um efeito semelhante à disposição ou à sua parte ilegal, inválida ou inaplicável, tendo em conta o conteúdo e a finalidade do presente Contrato (UBER).

O fato é que, um dos motivos levantados para a não manutenção desse aplicativo no país é justamente a ausência de regulamentação, ou seja, a falta de uma norma específica que o autorize. Com base em todos esses fatos, na segunda seção desse trabalho serão apresentados os principais argumentos que estão sendo imputados contra e a favor do Uber, e se essas alegações encontram respaldo normativo e doutrinário.

## **2 ARGUMENTOS DE DIREITO CONTRA E A FAVOR DO APLICATIVO UBER NO PAÍS.**

Recentemente, mais precisamente em junho de 2015, a Associação InternetLab de Pesquisa em Direito e Tecnologia<sup>4</sup> desenvolveu um estudo sobre as contribuições para o debate acerca da regulação do aplicativo Uber no país. Dessa pesquisa é possível extrair os principais pontos de convergência entre a Associação das Empresas de Táxi do Município de São Paulo, em conjunto com a Associação de Assistência ao Motorista de Táxi no Brasil, e o Uber (ZANATTA; PAULA; KIRA, 2015).

---

<sup>4</sup> De acordo com a própria descrição existente no *site* da associação “O InternetLab é um centro independente de pesquisa interdisciplinar que promove o debate acadêmico e a produção de conhecimento nas áreas de direito e tecnologia, sobretudo no campo da internet. Constituído como uma entidade sem fins lucrativos, o InternetLab atua como ponto de articulação entre estudantes e pesquisadores, incentivando o desenvolvimento de projetos que abordem os desafios de elaboração e implementação de políticas públicas em novas tecnologias, como privacidade, liberdade de expressão e neutralidade de rede.” (INTERNETLAB).

Assim, os dois principais argumentos levantados pelos taxistas são os de que: 1) o aplicativo Uber oferece um serviço ilegal, tendo em vista não possuir regulamentação específica, e 2) os motoristas incorrem no exercício ilegal da profissão de taxista, visto não terem autorização para desempenharem essa função, sendo, por isso, um serviço de transporte clandestino (ZANATTA; PAULA; KIRA, 2015, p.5).

Com relação à primeira alegação, essa encontra embasamento normativo no artigo 12 da Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, a seguir explicitado:

Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas (BRASIL, 2015).

Mas será que pela simples ausência de regulamentação o aplicativo Uber torna-se ilegal? O autor Machado (2015) entende que não, segundo ele “Dispositivos que inovam, surgem todos os dias, eles são salutares e lutar contra eles é perder o lugar na fila das novas tecnologias digitais, a nova riqueza é e sempre será doravante construída em bits.”.

A atual Constituição Federal traz em seu artigo 5º, inciso II, o princípio da legalidade como um direito fundamental, segundo o qual “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei” (BRASIL, 2015). Por ele, entende-se que enquanto não houver uma lei autorizando ou negando algo, isso não poderá ser considerado ilegal. É por essa razão que se diz que “[...] a lei é o instrumento por excelência de conformação jurídica das relações sociais.” (MENDES; COELHO; BRANCO, 2009, p.180).

Nesse sentido, é possível invocar também o princípio constitucional do estado democrático de direito, que significa dizer que o poder emana do povo e será exercido através dos seus representantes eleitos (MENDES; COELHO; BRANCO, 2009, p.171). Canotilho (2003, p.290-291) ensina a correlação existente entre o princípio democrático e os direitos fundamentais, como o da legalidade, afirmando que os direitos fundamentais possuem uma função democrática, tendo em vista as contribuições dos cidadãos para o seu exercício, a sua livre participação e a abertura de processos políticos para a criação de direitos sociais, econômicos e culturais.

Ademais, deve-se levar em consideração a democracia na sociedade informacional, como explica Bernardes:

[...] o acréscimo do adjetivo eletrônica na palavra democracia determina a introdução das tecnologias do processo democrático, baseando-se na noção de que a internet está transformando a forma com que os cidadãos interagem com seus representantes (2013, p.111).

Contudo, não se pode dizer que o aplicativo Uber é ilegal pela ausência de regulamentação, pois de acordo com o princípio da legalidade, enquanto não houver uma norma que o proíba, haverá a continuação da prestação dos serviços oferecidos pelo aplicativo. Não significa dizer, no entanto, que a regulamentação não é necessária, muito pelo contrário, deve-se através do processo democrático estabelecer as diretrizes para o seu funcionamento, sempre observando as transformações e as evoluções tecnológicas que a sociedade vislumbra.

Em outro giro, a segunda alegação, de que os motoristas do Uber incorrem no exercício ilegal da profissão de taxista, essa encontra fundamentação no artigo 2º da Lei nº 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista, conforme o texto que segue:

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 (BRASIL). Grifo nosso.

Isso, porém, é desde logo rebatido pelo aplicativo Uber que afirma: 1) ser uma empresa de tecnologia e não de transporte, e 2) prestar serviço de transporte privado individual e não de transporte público individual (ZANATTA; PAULA; KIRA, 2015, p.5).

De fato, não há dúvidas de que o Uber é uma empresa de tecnologia ou ainda, por assim dizer, uma empresa virtual, pois ele não existiria sem a *Internet* (PINHEIRO, 2009, p.49-50). No entanto, essa qualificação não afasta o fato de ele ser também uma empresa de transporte, pois realiza a prestação de serviço de locomoção de um determinado local para outro, com o uso de veículo automotor<sup>5</sup>. Faz-se necessário, por sua vez, identificar se esse transporte é público individual ou privado individual.

---

<sup>5</sup> Guimarães (2007, p.84-85) define o contrato de transporte de pessoas da seguinte maneira: “[...] é o negócio por meio do qual uma parte – o transportador – se obriga, mediante retribuição, a transportar outrem, o transportado ou passageiro, e sua bagagem, de um lugar para outro.”



A Lei nº 12.587/2012, já referida anteriormente, define “transporte público individual” dizendo ser um “serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas” (BRASIL, 2015). Essa é a descrição que os taxistas utilizam em relação aos seus serviços.

O aplicativo Uber não realiza transporte público individual de passageiros por dois motivos. O primeiro deles refere-se ao fato de que o Uber não está aberto ao público, pois para fazer uso dele é necessário possuir o aplicativo e, além disso, o motorista pode ou não aceitar realizar a corrida, de acordo com sua conveniência. Na rua, basta fazer um sinal com a mão para o taxista que ele irá lhe atender. O motorista do Uber, por sua vez, só irá responder ao chamado se realizado através do aplicativo. Ademais, o veículo automotor utilizado para o transporte é particular, e não de aluguel (ANDRADE, 2015).

A definição de “transporte privado individual”, em contrapartida, não é encontrada nessa lei e, segundo Monteiro (2015), em qualquer outra norma do ordenamento jurídico brasileiro. O que a Lei nº 12.587/2012 descreve é o “transporte motorizado privado”, que segundo ela é o “meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares” (BRASIL, 2015).

Ocorre que, o transporte motorizado privado é um meio de transporte individual e não um serviço. Pode-se associar esse meio com os automóveis utilizados pelos seus proprietários (MONTEIRO, 2015). Com isso, retorna-se a questão da ausência de previsão normativa e, para Andrade (2015), “O fato de a atividade privada de transporte individual de passageiros não ter previsão legal não o torna ilegal ou clandestino.”.

Existe ainda, mais um argumento colocado em pauta pelos taxistas, o de que a manutenção do aplicativo Uber no Brasil representa uma concorrência desleal (ZANATTA; PAULA; KIRA, 2015, p.5). A atual Carta Magna exhibe, em seu artigo 170, inciso IV, a livre concorrência como um dos princípios gerais da atividade econômica<sup>6</sup>. A livre concorrência e a livre iniciativa são princípios intimamente ligados, mas aquela

---

<sup>6</sup> “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: [...] IV - livre concorrência;” (BRASIL, 2015).

[...] significa a possibilidade de os agentes econômicos poderem atuar sem embaraços juridicamente justificáveis, em um determinado mercado, visando à produção, à circulação e ao consumo de bens e serviços (MENDES; COELHO; BRANCO, 2009, p.1409).

Não é fácil diferenciar a concorrência leal da concorrência desleal, pois em ambos os casos o objetivo é conquistar a clientela alheia. O simples fato de haver concorrência não torna o ato ilegal, mas sim a má intenção do competidor, que se utiliza de meios artificiosos para atrair os consumidores (COSTA, 2011). O conceito de concorrência desleal ainda está em formação, mas Costa (2011) apresenta as principais características desse instituto, quais sejam: 1) atos capazes de gerar confusão (confusão entre produtos ou estabelecimento), 2) denigração do concorrente, 3) desrespeito da cláusula contratual e 4) concorrência parasitária.

Não parece, com base nessas considerações, que o aplicativo Uber desempenhe uma concorrência desleal em relação aos taxistas. Através da livre iniciativa e da tecnologia, foi criado um novo serviço de transporte de passageiros, que une motoristas a consumidores através de uma plataforma virtual, que só funciona graças à *Internet*. Trata-se, pois, de uma livre concorrência, que para os consumidores é salutar, “[...] já que estes encontram à disposição no mercado inúmeras opções de escolha entre serviços e/ou bens com qualidade e preços.” (COSTA, 2011).

Uma pesquisa produzida pelo Departamento de Estudos Econômicos (DEE) do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)<sup>7</sup>, em setembro de 2015, tratou, principalmente, de questões referentes à regulamentação e à desregulamentação dos serviços de táxi e dos serviços de transporte privado individual de passageiros, como o Uber. O autor Esteves concluiu que

[...] é necessário discutir a regulação do mercado de transporte individual de passageiros, visto que não há elementos econômicos que justifiquem a proibição de novos prestadores de serviços de transporte individual. Para além disso, elementos econômicos sugerem que, sob uma ótica concorrencial e do consumidor, a atuação de novos agentes tende a ser positiva (2015, p.48).

---

<sup>7</sup> O Conselho Administrativo de Defesa Econômica “[...] é uma autarquia federal, vinculada ao Ministério da Justiça, com sede e foro no Distrito Federal, que exerce, em todo o Território nacional, as atribuições dadas pela Lei nº 12.529/2011. O Cade tem como missão zelar pela livre concorrência no mercado, sendo a entidade responsável, no âmbito do Poder Executivo, não só por investigar e decidir, em última instância, sobre a matéria concorrencial, como também fomentar e disseminar a cultura da livre concorrência.” (CADE).

Questão relevante e pouco debatida pelos governos é a opinião dos consumidores sobre esses serviços de transporte, pois são eles que fazem com que os táxis e o Uber existam. O que o poder público tem feito é criado projetos de lei visando ou a regulamentação ou a eliminação desses novos aplicativos do mercado, sem, contudo, realizar um estudo aprofundado sobre os malefícios e os benefícios auferidos pelos usuários.

Enfim, é possível perceber que a polêmica envolvendo, de um lado o serviço de táxi e do outro o aplicativo Uber, engloba várias questões de direito que precisam ser aprofundadas. Além disso, faz-se necessário que sejam observados os aspectos negativos e positivos da imersão desses novos aplicativos no mercado, em especial para os consumidores. Sem, contudo, esquecer da necessidade do desenvolvimento das novas tecnologias no atual cenário em que se vive, e do clamor social por um mundo cada vez mais conectado e cheio de possibilidades.

A seguir será apresentado um estudo jurisprudencial realizado nos Tribunais de Justiça brasileiros, das cidades onde os motoristas do Uber atuam. Tendo em vista que somente foi encontrada decisão no Tribunal de Justiça de São Paulo, sendo esse o primeiro a emitir posicionamento envolvendo o conflito dos taxistas com o aplicativo, o julgado será exposto e estudado na próxima seção desse trabalho.

### **3 O ENFRENTAMENTO DO TEMA PERANTE O TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE SÃO PAULO.**

Para realizar a presente pesquisa houve consulta ao *site* do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, com as palavras chave “aplicativo Uber”. Foi encontrado um julgado, o qual abordava especificamente a temática deste artigo, razão pela qual será analisado.

O presente Tribunal, do Estado de São Paulo, foi escolhido, pois as atividades do aplicativo se concentram em São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Belo Horizonte, porém nos tribunais desses três últimos Estados ainda não existem decisões.

O objetivo da pesquisa é analisar os argumentos contra e a favor do aplicativo Uber no Brasil e discutir os fundamentos da decisão do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. Uma vez feitas as considerações sobre a temática considerada e sua delimitação, passa-se a análise do julgado.

O caso selecionado é o Agravo de Instrumento nº 2128660 - 56.2015.8.26.0000<sup>8</sup>, da Comarca de São Paulo, julgado em 15 de julho de 2015. Trata-se de recurso em que são agravantes o Sindicato das Empresas de Táxi e Locação de Táxi do Estado de São Paulo, Associação das Empresas de Táxis do Município de São Paulo e Associação das Empresas de Táxis de Frota do Município de São Paulo ADETAX, e são agravados Uber do Brasil Tecnologia LTDA. e Uber *International B.V.*.

Após leitura do julgado, entende-se que os agravantes rebelaram-se contra a decisão que indeferiu pedido de antecipação de tutela. Esta solicitação havia sido feita para que as rés suspendessem o funcionamento e a disponibilização do aplicativo Uber, tanto para os passageiros como para os motoristas. Porém, conforme consta no julgado, devido à ausência dos requisitos previstos no artigo 273, do Código de Processo Civil, o agravo não foi provido.

O entendimento do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, conforme precedentes apontados no próprio acórdão, é de que não há elementos para a concessão da liminar pretendida, pois

[...] os fatos, sendo objeto de inquérito civil, não justificam a suspensão de um serviço que é prestado em diversos países de forma regular, com ou sem regulamentação. O simples fato de uma atividade, em geral inovadora, não ser regulamentada, não traduz sua ilicitude de plano. Há de se verificar, a um só tempo, se há ofensa a normas de ordem pública e se, de fato, observa-se risco social por conta de tal prestação (BRASIL, 2015, p.2).

No texto em análise, verifica-se que o risco não se vincula a danos sociais e coletivos de usuários, mas sim a danos econômicos. O julgador observa evidente risco de dano reverso, caso a liminar seja concedida, devido ao contraponto da tutela de um possível lucro cessante não comprovado dos integrantes da associação e sindicato autores da ação. Acredita, ainda, que poderá existir, com a suspensão do aplicativo, dano emergente aos motoristas que realizam serviços por meio da utilização do sistema, bem como de usuários que eventualmente não se beneficiem de valores mais competitivos ofertados pelo sistema discutido.

Na visão do Tribunal não há *periculum in mora* no serviço oferecido pelo aplicativo Uber, pois não há prejuízo direto aos taxistas. A pessoa que utiliza o serviço

---

<sup>8</sup> **EMENTA:** - Ação Civil Pública - Pedido de antecipação de tutela, para que as rés suspendam o funcionamento do aplicativo Uber - Ausência dos requisitos previstos no artigo 273 do Código de Processo Civil - Agravo não provido, com observação.

pode muito bem fazê-lo em troca do uso de veículo próprio, ou seja, não necessariamente em substituição ao uso de táxi. Assim, a liminar pretendida foi indeferida.

Os taxistas não concordaram com a decisão, pois afirmam ser uma categoria com atividade profissional e regulamentada, ao contrário do aplicativo Uber que, segundo eles, “[...] provê serviço remunerado de transporte urbano de passageiros, em veículos particulares, com regras próprias e sem o controle do Poder Público, de modo clandestino e ilegal.” (BRASIL, 2015, p.4). Também consideram que as rés promovem concorrência desleal, pelo fato de não se submeterem às normas do setor de transportes, e aos ônus correspondentes, sendo que elas mesmas estabelecem os preços a serem cobrados.

Pode-se considerar que não há uma concorrência desleal, pois, como já apresentado em outro momento, esse novo serviço de transporte de passageiros foi desenvolvido por meio da livre iniciativa e da tecnologia, para unir motoristas a consumidores, por uma plataforma virtual, a qual funciona somente com a *Internet*. Então, pode-se afirmar que se trata de uma livre concorrência, que para os consumidores é salutar.

O Departamento de Transportes Públicos do Município de São Paulo, segundo o acórdão, avaliou que o serviço promovido pelas rés, por meio do Uber, é ilegal. Além disso, também consta no julgado a sustentação de que os taxistas vêm perdendo número expressivo de passageiros, dia a dia, pela captação realizada por motoristas clandestinos, e porque, recentemente, o Uber colocou à disposição de seus usuários uma nova modalidade de serviço, chamada “UberX”, diminuindo significativamente os seus custos e aumentando a quantidade de motoristas cadastrados. Por esses motivos, solicitaram a reforma da decisão.

De acordo com o agravo, “[...] o Uber é utilizado em mais de cinquenta países e tem provocado mudanças significativas no uso dos meios de transporte em diversas cidades.” (BRASIL, 2015, p.7). Os autores alegam que o uso do *software* é ilegal, já, por outro lado, as rés asseguram que o aplicativo serve para aproximar passageiros e motoristas, possibilitando um fácil deslocamento nos grandes centros urbanos e contribuindo, de modo geral, com a qualidade de vida das pessoas.

A respeito da ilegalidade considerada pelos taxistas, verifica-se que esta não tem fundamento, pois conforme já citado anteriormente, a Constituição Federal traz em seu artigo 5º, inciso II, o princípio da legalidade como um direito fundamental,

segundo o qual “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei” (BRASIL, 2015). Assim, pode-se entender que enquanto não houver uma lei autorizando ou negando algo, isso não poderá ser considerado ilegal.

Com relação à utilização do aplicativo, a Relatora Silvia Rocha afirmou que “[...] não é possível dizer, com base nas provas aqui existentes, que a sua utilização tem acarretado efetivo prejuízo aos associados dos autores, inclusive após a criação da ferramenta “UberX”.” (BRASIL, 2015, p.8). Para ela, mesmo que a utilização de táxis tenha sido reduzida em algumas cidades do mundo, devido ao uso do aplicativo, não se pode afirmar que em São Paulo ocorrerá o mesmo. Isso envolve aspectos culturais, sociais e econômicos.

Portanto, a Relatora considerou que estando “[...] ausentes os requisitos legais, não há como antecipar os efeitos práticos da tutela pretendida pelos autores.” (BRASIL, 2015, p.9). Dessa forma, negou provimento ao agravo.

## **CONCLUSÃO**

Diante de tudo que foi exposto no presente trabalho, é possível chegar a algumas conclusões. A primeira delas é a de que o serviço prestado pelo aplicativo Uber não é o mesmo serviço oferecido pelos taxistas, são coisas diferentes, ainda que possam se confundir. O Uber é uma empresa de tecnologia e uma empresa de transporte de passageiros, presente em várias cidades do mundo e, mais recentemente, no Brasil. Trata-se de uma plataforma virtual que conecta motoristas a consumidores, com a finalidade de transportá-los de um determinado local para outro, mediante remuneração.

A inserção desses novos aplicativos no mercado, em especial do Uber, gerou a revolta dos taxistas, que não admitem que esse tipo de transporte seja oferecido no país, especialmente por acreditarem que o número de usuários de táxi diminuirá. Os dois principais argumentos apresentados pelos taxistas são os de que, o aplicativo Uber presta um serviço ilegal, visto não possuir regulamentação específica, e, também, que os seus motoristas exercem ilegalmente a profissão de taxista, sendo, por isso, um serviço de transporte clandestino.

Ocorre que, com a análise normativa e doutrinária realizada, foi possível perceber que o Uber não presta um serviço ilegal, pois ainda não existe nenhuma norma que o proíba expressamente no ordenamento jurídico brasileiro, em

consonância com o princípio da legalidade constitucionalmente assegurado. Ademais, através da democracia e do processo democrático é possível estabelecer as diretrizes para o seu funcionamento, sendo esse um dever dos representantes eleitos do povo.

Quanto à segunda alegação arguida pelos taxistas, essa é confrontada pelo aplicativo Uber, que diz ser uma empresa de tecnologia e não de transporte, e, além disso, prestar serviço de transporte privado individual de passageiros e não transporte público individual de passageiros. De fato, constatou-se que a empresa é sim de tecnologia, pois necessita da *Internet* para funcionar, mas é também de transporte, visto que realiza serviço de locomoção de passageiros por intermédio de veículo automotor, mediante remuneração.

Por outro lado, o Uber realmente não fornece serviço de transporte público individual, como os taxistas, pois não está aberto ao público e não se utiliza de veículo de aluguel, conforme prevê a Lei nº 12.587/2012. Quanto à alegação de que o aplicativo presta serviço de transporte privado, essa definição não é encontrada na lei ou em qualquer outro dispositivo legal, mas a grande maioria dos autores estudados afirma que isso não justifica dizer que o Uber é ilegal ou clandestino.

Além disso, os taxistas também arguíram que o aplicativo Uber representa uma concorrência desleal para eles. Mas, como visto, a livre concorrência e a livre iniciativa tornam essa concorrência entre os taxistas e o aplicativo leal, até mesmo por beneficiar os consumidores, que são os maiores interessados na manutenção dessas duas espécies de serviços de transporte no mercado.

Por último, foi apresentado um julgado do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, onde os taxistas pediram liminarmente a suspensão do funcionamento e da disponibilização do Uber para passageiros e motoristas. No entanto, o Tribunal não concedeu a liminar e beneficiou o aplicativo, em consonância com todo o estudo realizado anteriormente, na segunda seção do presente trabalho.

Contudo, conclui-se que a discussão envolvendo de um lado o serviço de táxi e do outro o aplicativo Uber, abrange várias questões de direito que precisam ser confrontadas. Mas, como é possível perceber, a maioria dos autores estudados e até mesmo os Tribunais de Justiça, estão se posicionando a favor da manutenção do Uber no país, principalmente em razão dos benefícios auferidos pelos consumidores. É preciso ter em mente que a sociedade passa por inúmeras transformações, e que com o advento da era digital, essas transformações são necessárias e importantes para o processo de evolução tecnológico. O Direito, acima de tudo, precisa acompanhar

essas mudanças, pois só assim será possível viver em um mundo evoluído e justo para todos.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Ricardo Barretto de. Uber: o debate sobre o transporte individual de passageiros. **Migalhas**. jul. 2015. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI222399,41046-Uber+o+debate+sobre+o+transporte+individual+de+passageiros>>. Acesso em: 29 set. 2015.

BERGAMIM JR., Giba. Com rojões e balões, taxistas travam centro de SP por projeto contra Uber. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 09 set. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/09/1679476-com-rojoes-e-baloes-taxistas-travam-centro-por-projeto-que-barra-uber.shtml>>. Acesso em: 26 set. 2015.

BERNARDES, Marciele Berger. **Democracia na sociedade informacional: o desenvolvimento da democracia digital nos municípios brasileiros**. São Paulo: Saraiva, 2013.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Vade Mecum Legislação: concursos e OAB. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense: São Paulo: MÉTODO, 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei 12.468, de Agosto de 2011**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm)>. Acesso em: 28 set. 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei 12.587, de Janeiro de 2012**. Vade Mecum Legislação: concursos e OAB. 3. ed. Rio de Janeiro: Forense: São Paulo: MÉTODO, 2015.

\_\_\_\_\_. Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo. **Agravo de Instrumento nº 2128660-56.2015.8.26.0000**. Relatora Silvia Rocha. São Paulo-SP, 15 de julho de 2015. Disponível em: <<http://esaj.tjsp.jus.br/cjsg/resultadoCompleta.do;jsessionid=E35F0DE79E6D3DD5E0BF1A585DE9E3A1.cjsg2>>. Acesso em: 04 out. 2015.

**CADE**, Conselho Administrativo de Defesa Econômica. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/Default.aspx?4ded2ef239d758f241>>. Acesso em: 01 out. 2015.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito constitucional e teoria da constituição**. 7. ed. Coimbra – Portugal: Edições Almeida, 2003.

COSTA, Dahyana Siman Carvalho da. Concorrência desleal. **Âmbito Jurídico**. Rio Grande, XIV, n. 87, abr. 2011. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=9121](http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9121)>. Acesso em: 30 set. 2015.



ESTEVEES, Luiz Alberto. O mercado de transporte individual de passageiros: regulação, externalidades e equilíbrio urbano. **Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE**. Departamento de Estudos Econômicos – DEE: documentos de trabalho 001/2015. Brasília, set. 2015. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/upload/O%20Mercado%20de%20Transporte%20Individual%20de%20Passageiros%20-%20nova%20vers%C3%A3o.pdf>>. Acesso em: 01 out. 2015.

GITAHY, Yuri. O que é uma startup? **SEBRAE**: serviço brasileiro de apoio às micro e pequenas empresas. Disponível em: <<http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/sebraeaz/O-que-%C3%A9-uma-startup%3F>>. Acesso em: 24 set. 2015.

GUIMARÃES, Paulo Jorge Scartezini. **Dos contratos de hospedagem, de transporte de passageiros e de turismo**. São Paulo: Saraiva, 2007.

**INTERNETLAB**, pesquisa em direito e tecnologia. Disponível em: <<http://www.internetlab.org.br/pt/>>. Acesso em: 27 set. 2015.

MACHADO, Charles M.. Uber, legal ou ilegal? **Empório do Direito**. jul. 2015. Disponível em: <<http://emporiiododireito.com.br/uber-legal-ou-ilegal-por-charles-m-machado/>>. Acesso em: 27 set. 2015.

MELLO, Daniel. Taxistas protestam contra Uber no centro de São Paulo. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 09 set. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/09/1679455-taxistas-protestam-contr-uber-no-centro-de-sao-paulo.shtml>>. Acesso em: 26 set. 2015.

MELLO, Kathia; DANTAS, Carolina. Uber X Táxi: entenda as diferenças de custos e serviços entre o táxi e o aplicativo. **G1**. São Paulo, 13 jul. 2015. Disponível em: <<http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2015/uber-x-taxi/>>. Acesso em: 25 set. 2015.

MENDES, Gilmar Ferreira; COELHO, Inocêncio Mártires; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. **Curso de direito constitucional**. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

MONTEIRO, Renato Leite. Proibição da Uber: a inconstitucionalidade do PL 349/2014 do município de São Paulo. **Migalhas**. jul. 2015. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI223011,41046-Proibicao+da+Uber+a+inconstitucionalidade+do+PL+3492014+do+Municipio>>. Acesso em: 29 set. 2015.

PINHEIRO, Patricia Peck. **Direito digital**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.

STATISTA. **Uber becomes the world's most valuable startup**, 2015. Disponível em: <<http://www.statista.com/chart/1967/startups-valued-at-one-billion-or-more/>>. Acesso em: 24 set. 2015.

**UBER**. Disponível em: <<https://www.uber.com/>>. Acesso em: 24 set. 2015.

ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro do Carmo B. de; KIRA, Beatriz.  
Contribuições para o debate sobre regulação do aplicativo Uber no Brasil.  
**Associação InternetLab de Pesquisa em Direito e Tecnologia.** Brasília, 18 jun.  
2015. Disponível em: <<http://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2015/06/Contribui%C3%A7%C3%B5es-ao-debate-Brasilia-Vers%C3%A3o-final.-Aprovada.-16.06.2015.pdf>>. Acesso em: 27 set. 2015.