

MOBILIDADE URBANA E O CASO UBER: ASPECTOS JURÍDICOS E SOCIAIS DA STARTUP

Urban mobility and Uber case: legal aspects and social startup

Paula Caroline Wisniewski¹; Luís Alberto Esposito²

¹ Graduanda em Ciências Sociais e Aplicadas na Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões-Câmpus Erechim. E-mail: paula.carolinewis@hotmail.com.

² Graduado em Direito pela Universidade de Passo Fundo e Mestre em Direito pela Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões - Câmpus de Santo Ângelo. Professor da Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões - Câmpus de Erechim, assessor jurídico e advogado.

Data do recebimento: 12/02/2016 - Data do aceite: 16/06/2016

RESUMO: A partir dos conflitos sociais gerados pelo aplicativo Uber, o presente trabalho busca analisar a atuação estatal, diante dos protestos de taxistas e transportadores, contra os utilizadores do serviço, criado na rede mundial de computadores, bem como o debate sobre a sua constitucionalidade e legalidade. A regulamentação da nova tecnologia e as discussões judiciais são apresentadas com o intuito de demonstrar a pressão que a evolução cibernética exerce sobre o direito positivado e os danos que a omissão estatal pode causar à sociedade. O método científico utilizado foi o indutivo, por meio da pesquisa bibliográfica.

Palavras-chave: Uber. Regulamentação. Taxistas. Conflito social.

ABSTRACT: From the conflicts generated by the Uber app, this work aims to analyze the state action facing the protests from taxi drives and transporters against the service (app) users, created in the world network, as well as the debate about its constitutionality and legality. The regulation of the new technology and litigations are presented in order to show the pressure that the cybernetic evolution applies to the positive law, and the damage that the state omission is able to cause to the society. O Método Científico Utilizado foi o indutivo, através de Pesquisas bibliográficas.

Keywords: Uber. Regulation. Taxi drivers. Social conflict.

Introdução

O Uber é um serviço público que carece de regulamentação, e sua implantação em solo brasileiro tem gerado situações conflituosas com outros prestadores de serviços de transporte. Dessa forma, a partir do tema central que é a mobilidade urbana e o aplicativo, abordam-se as teses jurídicas sobre a sua (in)constitucionalidade, regulamentação, e os conflitos sociais que estão sendo gerados.

O direito brasileiro contemporâneo vive o grande desafio de se manter atualizado diante dos avanços tecnológicos e da complexidade social que se apresenta. A dificuldade é imensa, a inexistência de embasamento legislativo, por exemplo, tem gerado, como no caso do aplicativo Uber, inúmeros conflitos sociais, desde manifestos até agressões e danos ao patrimônio, pois, no vácuo normativo, sequer há compreensão a qual ramo do direito pertença ou se relacione, ou a quem compete regulamentá-lo.

O Uber, sendo uma empresa multinacional presente em muitos países, e, recentemente no Brasil, tem gerado conflitos em todo lugar em que se instalou. Por se tratar de um aplicativo disponível na rede mundial de computadores, e, ao mesmo tempo, de um sistema de transporte individual de passageiros através de motoristas parceiros, tenciona fragmentos da população quanto à sua utilização. E é justamente este confronto entre internet e transporte que, na maioria dos países em que é utilizado, tem surgido controvérsias quanto à sua atuação e possível regulamentação. A relação conflituosa se dá entre os que operam, utilizam ou se sentem lesados pelo uso do aplicativo, bem como sobre as ações do Poder Público, através de medidas legislativas ou judiciais, tendentes a solucionar o problema.

O Que é o Uber?

O sistema Uber é uma startup surgida em São Francisco, Estados Unidos, que rapidamente se espalhou por todo mundo, sendo, atualmente, uma empresa multimilionária presente em mais de 68 países e 380 cidades (UBER, 2016)

De acordo com Sarmiento, o aplicativo Uber:

[...] é uma plataforma tecnológica para *smartphones* lançada nos Estados Unidos em 2010, que permite estabelecer uma conexão entre motoristas profissionais e pessoas interessadas em contratá-los. Por seu intermédio, indivíduos previamente cadastrados no site/aplicativo da consultante conseguem encontrar de modo simples e ágil, motoristas parceiros da UBER para transportá-los com conforto e segurança. [...] Esses motoristas são empreendedores individuais, que utilizam a plataforma UBER em sistema de “economia compartilhada”. (SARMENTO, 2015, p.1).

Os motoristas que utilizam o aplicativo Uber para obter clientes, atuam de forma autônoma, sem nenhum vínculo trabalhista com a empresa. A única relação entre a empresa e os motoristas se refere ao pagamento pela prestação do serviço de transporte, já que “[...] eles são credenciados pela Uber, pagando-lhe o correspondente a 20% do valor que recebem de cada passageiro, como retribuição pela utilização da plataforma tecnológica” (SARMENTO, 2015, p.2).

O sistema adota ainda uma política rígida para aceitação de motoristas, tendo estes que seguir algumas regras para utilizarem o aplicativo, como cursos de boa condução e primeiros socorros e, ainda, segundo Sarmiento:

A Uber credencia apenas motoristas profissionais, cujas carteiras de habilitação

tação autorizem o exercício da atividade remunerada de condutor de veículos. A manutenção do cadastramento dos motoristas parceiros depende, ademais, das avaliações anônimas que estes recebem dos respectivos passageiros ao término de cada viagem, por meio de um sistema de pontuação. A avaliação varia de zero a cinco estrelas, e os motoristas que obtêm a média inferior a 4,6 estrelas podem ser descredenciados pela UBER. (SARMENTO, 2015, p.2).

Os automóveis dos motoristas também “[...] devem satisfazer a uma série de requisitos atinentes à segurança, luxo e conforto, que são muito mais rigorosos que os demandados pela legislação para licenciamento de veículos” (SARMENTO, 2015, p.2).

Observa-se, ainda, que, além desses requisitos garantirem uma maior segurança aos usuários, também fazem com que os próprios motoristas se dediquem a realizar, com maior excelência, a sua atividade, pois qualquer falha na prestação do serviço pode lhes tirar do sistema.

Os defensores do aplicativo o veem como um grande auxiliar ao caótico trânsito das grandes cidades, facilitando e disponibilizando uma maior mobilidade urbana, que contribui para uma prestação de serviço de melhor qualidade e preço, além de reduzir o número de veículos em circulação, colaborando ainda com o meio ambiente. A esse respeito, destaca Canotilho:

[...] estamos apenas perante um serviço de base tecnológica e interativo disponível no mercado que, tal como qualquer utilizador comum, pode igualmente ser usado por quem exerça a atividade de transporte individual de passageiros. Trata-se apenas de um plus de melhoria do exercício da atividade. (CANOTILHO, 2015, p.24).

A definição da startup também

[...] consiste numa actividade privada de prestação de serviços, com utilidade pública baseada na interconexão tecnológica de utilizadores, através da utilização de meios típicos da informática (internet). O contrato que os utilizadores celebram com o “Sistema Uber” é igualmente um contrato de direito privado (civil). (CANOTILHO, 2015, p.29).

Com isso, é fácil perceber que o Uber é mais uma dentre outras tantas ferramentas disponibilizadas na internet, e mesmo que impactante, comprova a dimensão e a complexidade das novas tecnologias em face do direito e da sociedade.

Os Conflitos Sociais de Mobilidade Urbana Gerados a Partir da Implantação da Startup

Todos têm consciência de que as atividades locais são influenciadas ou mesmo determinadas por acontecimentos ou organismos distantes (GIDDENS, 1995, p. 91).

Tendo em vista o avanço introduzido pelo sistema Uber, integrando internet e transporte, aliando a qualidade na prestação de serviços a preços geralmente abaixo dos regulados pelo Estado e, sem dúvida, a maior oferta de transporte à população, é que o aplicativo, em todas as cidades em que iniciou suas atividades, gerou grande polêmica, principalmente entre os taxistas, que entendem ser o aplicativo um concorrente de sua atividade.

O desenvolvimento técnico-científico se converte em problema, e nessa lógica evolutiva, os riscos da modernização se constituem como uma interação tensa entre ciência, prática e opinião pública, que são refletidos novamente contra as ciências, desencadeando crises identitárias, novas formas de organização e de trabalho, novos fundamentos

teóricos, novos avanços metodológicos, etc. Esse processo todo deve estar acoplado a um processo de discussão que envolva toda a sociedade (BECK, 2011, p. 241-243).

Essa relação conflituosa é verificada na tensão social que ocorre entre taxistas e utilizadores da startup, que entendem ser a atividade ilegal e irregular, por inexistir licença ou autorização para o exercício do transporte individual e de passageiros, que é uma atividade pública e que só pode ser exercida sob o regime de permissão e/ou concessão (SINDICATO DOS TAXISTAS AUTÔNOMOS DE SÃO PAULO, 2015).

Em suma, são os seguintes os argumentos em prol dos taxistas: ser ilegal a utilização do aplicativo por propiciar o transporte clandestino e não autorizado de passageiros; tratar-se de concorrência desleal, por não estarem os credenciados da Uber sujeitos a regulamentação e ao pagamento de impostos; favorecer o exercício ilegal da profissão de taxista por parte de motorista particular; e não ser o serviço da Uber tão diferenciado e barato como se propala.

Já do prisma dos credenciados pela Uber alega-se que: se trata de serviço de natureza distinta da do serviço de táxis, pelo fato de ser empresa de tecnologia, que liga usuários e motoristas, não proprietária de veículos; diz respeito a serviço que a lei não define como serviço público, nem se constitui em serviço privado dependente de autorização do poder público, por ausência de definição legal; concerne a serviço ainda não objeto de regulação pelo ordenamento jurídico brasileiro; é serviço de transporte privado individual, que prescinde de regulamentação para ser oferecido, inclusive por força do princípio da livre iniciativa, inscrito no caput do artigo 170 da Constituição em vigor, não sendo suscetível de ser impedido, administrativa ou judicialmente, pelo fato de ainda não ter sido regulamentado; proporciona

serviço mais desejado, por ser adequado e barato aos consumidores; a ausência de legislação específica não implica *ipso facto* em ilicitude; por não serem proibidos, os serviços em tela não são ilegais; não possuem benefícios conferidos aos taxistas, como isenção de impostos na compra de veículos etc.; e melhora a competição. (RODAS, 2015).

A partir da instauração deste conflito, é convergente o entendimento doutrinário no sentido de que a intervenção estatal se faz necessária e,

Neste caso Uber x Taxistas, precisamos sim, do Estado, para organizar e fiscalizar o serviço de transporte individual de passageiros. Entregar todo o controle da atividade a uma empresa privada gera riscos. Se por um lado, o “monopólio” das companhias de táxi é pernicioso, temos que cuidar para, com a ausência de regulamentação, não transmitirmos simplesmente ao Uber o mesmo monopólio. Estaríamos, neste caso, apenas a trocar uma corporação por outra. (DE OLIVEIRA e STRECK, 2015).

[...] o estado pode, é certo, instituir limites para essas atividades, visando a preservação de direitos de terceiros ou de interesses da coletividade, mas não pode se substituir aos particulares em suas decisões empresariais legítimas, privando-os, por exemplo, da possibilidade de inovar, de criar um novo negócio e oferecê-lo ao mercado consumidor. (SARMENTO, 2015, p.16-17).

Porém, diante da divergência de interesses antagônicos das partes envolvidas, torna-se complexa a intervenção fiscalizadora ou reguladora do Estado que, por ação ou omissão, muitas vezes, acaba permitindo atos de violência e privação do direito de ir e vir e de liberdade de locomoção, da livre concorrência, princípios garantidos na Constituição Federal.

Se, de um lado, há proveito obtido com a comunicação sem fios, que conecta dispositivos, dados, pessoas, organizações, tudo como uma nuvem e repositório de uma teia que envolve a tudo e a todos (CASTELLS, 2012, p. 169), a principal via reformadora do trabalho é, sem dúvida, a sua humanização e/ou reumanização de reconhecimento de que todo o trabalhador dispõe de capacidade e de iniciativa (MORIN, 2013, p.319). Nesse sentido,

No que tange às reações contra o aplicativo Uber, em alguns países, assim como no Brasil, nota-se o cometimento de atos de força, tipificados como crime, por parte de oponentes organizados! Ações dessa natureza, cada vez mais frequentes em nosso país, não podem ser toleradas em uma sociedade moderna, que se pauta pelo Estado de Direito. Legislação proibitiva que, aqui, venha a ser conseguida por grupos de interesse específico — donos de alvarás de táxi — durará como a vitória de Pirro. Assim, estão errados e perdendo tempo, os vários municípios brasileiros (incluindo alguns em que ainda não há utilização do aplicativo da Uber), que vem apostando na aprovação de leis eliminatórias. Tal em razão de ser a utilização da plataforma da Uber fenômeno mundial, que está sendo utilizada, discutida e regulamentada nos quatro cantos do globo. A real solução implica na adequação dos interesses dos taxistas, dos prestadores de serviço da Uber e dos usuários desses serviços. (RODAS, 2015).

A pesquisa realizada pelo Ministério da Justiça, através do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, mediante um comparativo do uso dos aplicativos *99taxis*, *Easy Taxi*, antes e após entrada do Uber nas cidades pesquisadas, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Distrito Federal, traz o seguinte diagnóstico:

Os resultados obtidos não fornecem qualquer evidência de que o número de corridas de táxis contratadas nos municípios do *grupo de tratamento*¹ (com presença do aplicativo Uber no *período depois da entrada*²) tenham apresentado desempenho inferior aos do *grupo de controle*³ (sem a presença do aplicativo UBER no *período depois da entrada*). Em termos de exercícios empíricos aplicados à política antitruste, isso significa que não podemos sequer assumir (ao menos nos períodos analisados) a hipótese de que os serviços prestados pelo aplicativo Uber estivessem (até maio de 2015) no mesmo mercado relevante dos serviços prestados pelos aplicativos de corridas de táxis 99Taxis e Easy Taxi. Adicionalmente, não é possível descartar a possibilidade de que o ingresso do aplicativo Uber no mercado brasileiro de transporte individual de passageiros tenha sido patrocinado, quase que exclusivamente, pela expansão e diversificação deste mercado, ou seja, por meio do atendimento de uma demanda reprimida, até então não atendida pelos serviços prestados pelos táxis. (ESTEVES, 2015, p.7).

O progresso tecnológico possibilita que um número cada vez maior de ambientes sejam acessados por todos. E, para isso, o melhor que os Estados podem fazer é aderirem a essas novas transformações (CREVELD, 2004, p. 545 e 563). É por isso que

A questão é muito interessante e suscita um debate atual sobre a revolução que a tecnologia causa, inclusive na área de transporte urbano, e sobre a necessidade da existência de um serviço de maior qualidade, diferenciado, que, em princípio, seria bem-vindo, mas é necessário que se adapte ao ordenamento jurídico como um todo. (DISTRITO FEDERAL, Tribunal de Justiça, 2015).

Não basta que o Estado conheça a realidade, ele também deve agir para solucionar e pacificar os conflitos sociais. Os avanços tecnológicos são produzidos numa escala impressionante de tempo e de quantidade e desafiam não só o Estado, como também a própria sociedade.

Assim, conforme afirma Bauman (2010, p. 19), “A visão pós-moderna do mundo é, em princípio, a de um número ilimitado de modelos de ordem, cada qual gerado por um conjunto relativamente autônomo de práticas”. Essa nova realidade social traz desafios, tanto na criação como na interpretação da lei.

Aspectos Jurídicos que Envolvem a Utilização do Aplicativo

A discussão sobre a (in) constitucionalidade da startup

Os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência são pilares fundamentais que justificam a atividade profissional e econômica no Estado constitucional.

Nesse sentido,

[...] como normas jurídicas, os princípios constitucionais estabelecem limites para o legislador infraconstitucional e para a administração, cuja inobservância enseja a invalidade das normas e dos atos que os contravenham. Eles também incidem diretamente sobre as relações sociais, impondo comportamentos positivos e negativos ao Estado e a particulares. (SARMENTO, 2015, p.4).

O princípio da livre iniciativa constitui um fundamento da República, expresso no artigo 1º, inciso IV da Constituição Federal, que também se encontra presente no artigo 170 do mesmo ordenamento e que, no Estado democrático de direito, dá a garantia da defesa e do desenvolvimento econômico sadio,

fugindo de qualquer sistema monopolístico, pois tutela o direito de inovar, criar, investir e proporcionar à sociedade o direito de escolher o que lhe for mais conveniente, pois

Na dimensão coletiva, a premissa é de que a sociedade tende a ser mais próspera quando assegura a liberdade aos agentes econômicos, do que quando o Estado se apropria dos meios de produção ou planifica completamente a economia. A garantia da livre iniciativa estimula o empreendedorismo, gerando maior riqueza social. (SARMENTO, 2015, p.9).

Por sua vez, o princípio da livre concorrência, disposto no artigo 170, inciso IV da Constituição Federal, foca na dinâmica da economia.

Efectivamente, uma actividade económica privada é, por destinação, aberta à livre concorrência, isto é, ao pleno e livre acesso de todos. Neste sentido, uma ordem económica fundada na liberdade de iniciativa económica e no valor social do trabalho pressupõe ou implica a liberdade do mercado, isto é, pressupõe a liberdade de concorrência no acesso às actividades económicas e no seu exercício. (CANOTILHO, 2015, p.5)

Em sentido contrário, todavia, o ministro do STF, Eros Grau (2015), afasta qualquer analogia com os princípios constitucionais pelo fato de a legislação dispor que o transporte individual de passageiros é exclusivo dos taxistas e, portanto, a atividade do Uber seria inconstitucional e ilegal.

Mesmo que superado o aspecto da constitucionalidade, ante a inexistência de um pronunciamento definitivo do Supremo Tribunal Federal, intérprete maior da constituição, outras questões surgem no debate, com a mesma importância, como as de saber a quem compete regulamentar a matéria e qual seria a norma legal a ser editada neste caso.

Regulamentação e Competência Legislativa

A discussão sobre a necessidade de regulamentação do aplicativo não é exclusiva do Brasil. Verifica-se que essas controvérsias ocorreram de forma concomitante em várias partes do mundo.

[...] a Uber contabiliza leis locais que regulamentam o sistema em outras cidades do mundo, como são Francisco e Nova York, Londres e Calcutá. Segundo a diretoria jurídica da Uber, as Filipinas foram o primeiro país a regular o serviço de mobilidade urbana compartilhada. Na América latina, a Cidade do México foi a primeira cidade a regulamentar os serviços como o da uber. (LÉLLIS, 2015).

Além das cidades citadas, o aplicativo foi proibido na província canadense de Quebec, em Déli na Índia, por ser considerado ilegal. Já na União Europeia, a ideia é investir em uma estratégia utilizando os sistemas tecnológicos a favor da população, e

[...] está em curso a Estratégia do Mercado Único Digital, que, pretende, além de diminuir as barreiras nos serviços eletrônicos dos 28 países membros, re-visitando plataformas como AirBnB e Uber, com o intuito de aquilatar a transparência do resultado das buscas, o modo como utilizam as informações dos clientes, a política de preços, a modalidade da promoção dos seus serviços e suas relações com outros negócios. O objetivo dessa estratégia é fazer com que os 503 milhões de consumidores europeus maximizem a utilização dos negócios on-line da Europa. O sonho do presidente da União Europeia, Jean-Claude Juncker, é ver redes de comunicação pancontinental, serviços digitais transfronteiriços, uma onda de *startups* europeias inovadoras, bem como todos os negócios ascedendo a mercados mais amplos e todos os

consumidores podendo beneficiar das melhores ofertas! (RODAS, 2015).

Já em outros países, a atuação do Uber foi decidida pelos tribunais locais, como é o caso de Amsterdã, onde o serviço foi proibido. Na Espanha, um juiz determinou que a companhia cessasse suas operações em Madri, e na Alemanha um tribunal também proibiu o aplicativo por considerar que o sistema burlava as leis de transporte (KIRCHGAES-SNER, 2015). Recentemente em Portugal, o Tribunal da Comarca de Lisboa proferiu decisão, considerando o sistema Uber ilegal, considerando que,

[...] sendo o mercado superavitário, excedendo [...], a oferta largamente a procura, a utilização destes veículos, descaracterizados, apregoados na internet como mais baratos e melhores, constitui sério prejuízo a um setor já de si com problemas decorrentes quer da conjuntura econômica, quer do excedente verificado e agravado, pela utilização destes veículos. Constitui esta uma prática de concorrência ilegal, dificilmente controlável, fortemente prejudicadora deste setor. Mas além disto, constitui está prática um risco, reafirma-se para o público em geral. (LISBOA, 2015).

Em sentido oposto, no Reino Unido, o Uber foi considerado legal já que a Corte de Justiça Inglesa entendeu haver diferenças entre o GPS (Global Positioning System) utilizado no aplicativo e o táxi usado pelos taxistas (PINHEIRO, 2015).

Diante dos desafios dos conflitos de mobilidade urbana gerados pela inovação tecnológica trazida pelo Uber, alguns legisladores municipais avocaram para si a responsabilidade de regulamentação da matéria. Nesse caso, parece que a justificativa estaria no sentido de que,

[...] a solução lógica, econômica e jurídica não é afastar do mercado o novo ser-

viço, mas sim regulamentá-lo, ao mesmo tempo em que se revise a sistemática de regulação dos táxis, hoje desatualizada, altamente ineficiente e não competitiva. (RODAS, 2015).

Porém, segundo adverte a Ministra do Superior Tribunal de Justiça, Nancy Andrighi (apud PRESCOTT, 2015), o Uber nada mais faz do que servir de intermediário de contrato de transportes, negócio jurídico que o código civil já prevê, ressaltando que

A proibição de aplicativos de intermediação de transporte não pode ser pautada por pressão política de certas categorias, mas sim pelo interesse dos consumidores. Também deveria ser missão do estado fomentar a livre concorrência. Ela jamais deve ser restringida. São os consumidores os primeiros que devem ser ouvidos quando o estado quer proibir qualquer atividade econômica lícita. (PRESCOTT, 2015).

No caso de São Paulo⁴, decisões judiciais têm determinado a suspensão ou manutenção do serviço. O argumento utilizado é de que a Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, não regula a matéria.

Porém, essa atuação legislativa local é contestada por parte da doutrina, já que

resulta a necessária ilegalidade e inconstitucionalidade de diplomas municipais, estaduais ou distritais, que as contradigam por: a) inconstitucionalidade por violação de normas de competência da Constituição Federal, designadamente, o art. 22º; b) inconstitucionalidade material, pois tais leis - e são[...] materialmente inconstitucionais por violação directa da constituição federal, seja por violação isolada de diversos preceitos constitucionais, seja por violação sistematicamente agregada ou conjunta e simultânea desses diversos preceitos da constituição federal, que explicitam as

bases fundantes e estruturais do pacto fundante da República Federativa do Brasil e do (seu) estado de direito. (CANOTILHO, 2015, p.38).

O Tribunal de Justiça do Distrito Federal, por exemplo, reconheceu que

A manutenção do serviço prestado pelo “Uber” não gera risco de dano irreparável ou de difícil reparação aos taxistas. A COOBRAS – Cooperativa dos Condutores Autônomos de Brasília Ltda. interpôs agravo de instrumento contra a decisão que indeferiu o pedido de antecipação de tutela formulado com o objetivo de suspender o aplicativo “Uber”, sob a alegação de se tratar de serviço ilegal e concorrente ao táxi convencional. A Turma negou provimento ao recurso. Na hipótese, o Relator ressaltou a inexistência da verossimilhança nas alegações, uma vez que o “Uber” é transporte motorizado individual privado, autorizado e previsto na Lei 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Para os Julgadores, não há equivalência entre os serviços prestados pelos parceiros do “Uber” com o serviço prestado pelos taxistas, o qual se caracteriza como serviço de transporte público individual, nos termos do art. 2º da Lei 12.468/2011. Ademais, os Desembargadores não verificaram a existência do dano irreparável ou de difícil reparação alegado pelos taxistas. O Relator destacou que, conforme consta nos autos, Brasília é a pior capital na oferta de táxi por habitantes, com defasagem de pelo menos 600 veículos para atendimento da população. Assim, o Colegiado concluiu que o serviço prestado pelo “Uber” está atendendo ao interesse público de melhoria na mobilidade urbana, diante da deficiente frota de táxi do DF. (DISTRITO FEDERAL, Tribunal de Justiça, 2015).

Na ação civil pública, movida pelo sindicato das Empresas de Taxi que pediam em antecipação de tutela e a suspensão do

aplicativo na cidade, o Tribunal de Justiça de São Paulo negou o pedido sob os seguintes argumentos:

[...] 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. [...] A suspensão imediata dos serviços trará prejuízo aos usuários do uber que não corresponderá, com segurança, a um ganho dos taxistas, pois não se tem certeza que aqueles que se usam do sistema inovador usem, em substituição, o serviço de táxi. Por outro lado, a continuidade do uso do Uber não significará, com a mesma segurança, prejuízo equivalente a um sem número de taxistas integrantes da associação e filiados ao sindicato autores, já que não se tem segurança que todo usuário do serviço o tenha escolhido em substituição ao uso de táxi. [...] Não há, também, necessária relação entre o número de usuários do uber e o prejuízo alegado pelos taxistas. Não é razoável concluir que todos usuários do aplicativo deixaram de andar de táxi, desde o primeiro semestre de 2014, e que a proibição da plataforma promoveria ganho equivalente aos associados autores. (SÃO PAULO, Tribunal de Justiça, 2015).

Não há dúvida de que as controvérsias surgidas com as novas tecnologias devem ser prontamente regulamentadas ou mediadas pelo Estado, sob pena de se permitir o caos e a desordem, como vem ocorrendo em algumas situações no caso Uber. No entanto, a existência de normatização da matéria, e na sua falta, a forma como deve ser feita, se por norma geral editada pela União, ou no interesse local dos municípios, também é motivo de dissenso na doutrina e na jurisprudência, o que confere mais um elemento de complexidade ao caso, prejudicando um

dos maiores interesses da coletividade, que é a mobilidade urbana.

Considerações Finais

O Estado constitucional é responsável pela regulação dos serviços públicos, tendo papel fundamental não só na criação e fiscalização dos mesmos, como também na solução dos conflitos por eles gerados. No entanto, por mais que se aperfeiçoe o sistema normativo interno para adaptá-lo às novas tecnologias criadas nesses setores, nem sempre a resposta estatal é imediata, gerando situações conflituosas pela falta de aparelhamento normativo ou de políticas intervencionistas.

Diante das opiniões jurídicas divergentes relacionadas ao aplicativo Uber, está muito claro que uma solução definitiva ainda demandará relativo tempo e discussão. Enquanto isso, o conflito entre taxistas e Uber permanecerá, em comprovado prejuízo à sociedade, cuja fruição dos direitos e garantias dos cidadãos, muitas vezes, será impedida pela autotutela ou pelo uso da força e violência de pessoas ou grupos organizados.

O grande empecilho do direito nas sociedades complexas é assimilar e acompanhar essa evolução tecnológica ou obter respostas jurisdicionais céleres e efetivas para interpretar e aplicar os novos instrumentos às normas ou aos princípios existentes no direito. O Estado omissivo e leniente agrava a crise, produz desigualdades, prejuízos ao desenvolvimento econômico e social e viola direitos. É preciso que os poderes constituídos, de uma forma geral, unam-se para enfrentar os novos desafios que a tecnologia apresenta à convivência social e ao desenvolvimento econômico.

O futuro é que novas tecnologias continuem afetando sobremaneira o trabalho, a vida das pessoas, a economia, as sociedades

de um modo geral, e isso exige uma atuação estatal preventiva e repressiva a fim de evitar o conflito, primando pela paz social e pelo Estado democrático de direito.

NOTAS

- ¹ O grupo de tratamento é formado pelo pelos municípios de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Distrito Federal. (ESTEVEVES, 2015, p.6).
- ² É o período selecionado pela pesquisa onde a entrada do aplicativo UBER já poderia exercer algum efeito concorrencial, o mês escolhido foi o mês de maio de 2015; (ESTEVEVES, 2015, p.6).
- ³ O grupo de controle é formado pelos municípios de Porto Alegre e Recife, municípios estes onde o UBER não atuava em nenhum dos períodos selecionados para a pesquisa; (ESTEVEVES, 2015, p.6).
- ⁴ Lei Municipal nº 16.279 de 08/10/2015 dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos de transportes para o transporte remunerado individual de pessoas no município de São Paulo e dá outras providências.

REFERÊNCIAS

- BAUMAN, Z. **Legisladores e Intérpretes**. Tradução Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Zahar, 2010.
- BECK, U. **Sociedade de Risco. Rumo a uma outra modernidade**. Tradução de Sebastião Nascimento. 2.ed. São Paulo: Ed. 34, 2011.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, Senado Federal, 1988.
- BRASÍLIA. Superintendência-Geral do Conselho administrativo de defesa econômico. Defesa apresentada pelo Sindicato dos Taxistas Autônomos de São Paulo, processo administrativo nº. 08700.006964/2015-71. Representantes: Diretório Central dos Estudantes do UniCeub – Centro Universitário de Brasília (DCE-Uniceub) e Diretório Central dos Estudantes Honestino Guimarães (DCE-UnB). Representados: Sindicato dos Permissãoários de Taxi e Motoristas Auxiliares do Distrito Federal, Sindicato dos Motoristas e Trabalhadores nas Empresa de Taxi no Estado de São Paulo, Associação Boa Vista de Táxi- Ponto 1813 e José Renan Freitas. Superintendente Geral Interino: Eduardo Frade Rodrigues 16 dez. 2015. Disponível em: <http://sei.cade.gov.br/sei/institucional/pesquisa/documento_consulta_externa.php?8dkAwD84mSJWCRibig3W6ELSI889LIV3VK98JkhcSbUGjU91qiqevRdzZwp3jL54ToUl_4dQACdc6tLNQ-eNQ,,>. Acesso em: 27 jan.2016.
- CANOTILHO, J.J.G. Parecer: A atividade econômica privada de transporte individual de passageiros, na sua modalidade privada, e o “sistema Uber”. Coimbra, 26 out. 2015. Disponível em < <http://s.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf>>. Acesso em: 11 jan. 2016.
- CASTELLS, M. **Redes de Indignação e Esperança, Movimentos sociais na era da internet**. Tradução de Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.
- CREVELD, M. V. **Ascensão e Declínio do Estado**. Tradução de Jussara Simões. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

DE OLIVEIRA, R.T; STRECK, L.L. O Uber e o pretenso iluminismo do transporte individual de passageiros. **Consultor Jurídico**, [São Paulo], 8 ago. 2015. Disponível em: < <http://www.conjur.com.br/2015-ago-08/diario-classe-uber-pretensao-iluminismo-transporte-individual-passageiros>>. Acesso em: 11 jan. 2016

DISTRITO FEDERAL. Tribunal de justiça, Turma Cível, 4. Serviço de transporte individual de passageiros. Uber. Regularidade do serviço prestado. Falta de verossimilhança nas alegações do agravante. Risco de dano irreparável ou de difícil reparação não configurados. Acórdão n°. 898320. Agravante: Cooperativa dos Condutores Autônomos de Brasília Ltda. Coobra. Agravado: Uber do Brasil Tecnologia Ltda. Relator: Sérgio Rocha. Brasília, 30 set. 2015. Publicado no DJE em 14 out. 2015.

DISTRITO FEDERAL. Tribunal de justiça. Turma Recursal dos Juizados Especiais do Distrito Federal, 2. Direito Constitucional. Direito Penal e Processual Penal. Habeas Corpus Coletivo. Identificação de pacientes. Exercício ilegal de profissão ou atividade. Aplicativo Uber. Taxi. Acórdão n°. 901510. Apelante: Diretório Central dos Estudantes do Uniceub. Apelado: Delegado da Primeira Delegacia de Polícia do Distrito Federal e Outros. Relator: Aiston Henrique De Sousa. Brasília, 13 out. 2015. Publicado no DJE em 26 out. 2015.

ESTEVES, L.A. Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de táxi porta-a-porta. **Conselho Administrativo de defesa econômica-Departamento de Estudos Econômicos**, Brasília, dez. 2015. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/upload/Rivalidade%20ap%C3%B3s%20entrada%20-%20o%20impacto%20imediato%20do%20aplicativo%20Uber%20sobre%20as%20corridas%20de%20t%C3%A1xi.pdf>> . Acesso em: 11. Jan. 2016.

GIDDENS, A.; LASH, S.; BECK, U. **Modernização Reflexiva. Política, tradição e estética na ordem social moderna**. Tradução de Magda Lopes. 2.ed. São Paulo: UNESP, 2012.

GRAU, E.R. Parecer. [São Paulo], 23 nov. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 11 jan. 2016.

KIRCHGAESSNER, S. Uber: veja a situação do aplicativo em diversas cidades pelo mundo. Tradução por Paulo Migliacci. **Folha de São Paulo**, São Paulo, documento eletrônico, 25 mai. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/05/1633555-uber-veja-a-situacao-do-aplicativo-em-diversas-cidades-pelo-mundo.shtml>>. Acesso em: 26 jan. 2016.

LÉLLIS, L. Em parecer, J.J Canotilho defende legalidade dos serviços da Uber no Brasil. **Consultor Jurídico**, [São Paulo], 06 nov. 2015. Disponível em: < <http://www.conjur.com.br/2015-nov-06/parecer-canotilho-defende-legalidade-servicos-uber>>. Acesso em: 11 jan. 2016.

MORIN, E. **A via para o Futuro da Humanidade**. Tradução de Edgard de Assis Carvalho e Mariza Perassi Bosco. Rio de Janeiro: Bertrand, Brasil, 2013.

LISBOA, Secção Cível, 1. Inst. Central. Procedimento Cautelar. Processo n°. 7730/15.0T8LSB. Requerente: Antral-Assoc. Nacional dos T. R. Em A. Lig. Requerido: Uber Technologies Inc. Lisboa, 24 abr. 2015. Disponível em: <<http://s3.observador.pt/wp-content/uploads/2015/04/decisao-comarca-de-lisboa-uber.pdf>>. Acesso em: 27 jan. 2016.

PINHEIRO, A. Justiça da Inglaterra valida método de cobrança do aplicativo Uber. **Consultor jurídico**, [São Paulo], 17 out. 2015. Disponível em < <http://www.conjur.com.br/2015-out-17/justica-inglaterra-valida-metodo-cobranca-aplicativo-uber> >. Acesso em: 27 jan. 2016.

PRESCOTT, S. Ministra do STJ diz que municípios, distritos e estados não podem legislar sobre o Uber. **Abranet**. [São Paulo]. 24 set. 2015 Disponível em: <<http://www.abranet.org.br/Noticias/Ministra-do-STJ-diz-que-municipios%2C-distritos-e-estados-nao-podem-legislar-sobre-Uber-828.html#Vp05oE-Wkuw>>. Acesso em: 18 jan. 2016.

RODAS, J.G. A Uber, minimamente regulamentado, favorece a livre concorrência. **Consultor Jurídico**, [São Paulo], 15 out. 2015. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015-out-15/olhar-economico-uber-minimamente-regulamentado-favorece-livre-concorrancia>>. Acesso em: 11 jan. 2016

ROVER, T. Serviço oferecido pela Uber é exclusiva de taxistas, diz Eros Grau. **Consultor Jurídico**; [São Paulo], 15 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015-dez-15/servico-oferecido-uber-exclusivo-taxistas-eros-grau>>. Acesso em: 11 jan. 2016.

SÃO PAULO, Tribunal de Justiça, Câmara de direito privado, 29°. Pedido de Antecipação de tutela, para que as réis suspendam o funcionamento do aplicativo Uber. Ausência dos requisitos previstos no artigo 273 do Código de Processo Civil. Agravo de Instrumento nº 2128660-56.2015.8.26.0000. Agravante: Sindicato das empresas de táxi e locação de táxi do estado de São Paulo, Associação das empresas de Táxi do Município de São Paulo Adetax. Agravado: Uber do Brasil Tecnologia Ltda., Uber Internacional B.V. Relator: Silvia Rocha. São Paulo, 15 jul. 2015. Disponível em <<http://tj-sp.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/209381858/agravo-de-instrumento-ai-21286605620158260000-sp-2128660-5620158260000>>. Acesso em: 11 jan. 2016

SARMENTO, D. Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o “ caso Uber?”. Rio de Janeiro, [s.n], 10 jul. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 11 jan. 2016.

SOUZA, G. Aplicativo Uber não fere as leis brasileiras, afirma professor. **Consultor Jurídico**, [São Paulo], 15 jul. 2015. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015-jul-15/aplicativo-uber-nao-fere-leis-brasileiras>>. Acesso em: 11 jul. 2016.

UBER. Home Page. Disponível em: <<https://www.uber.com>>. Acesso em: 27 jan. 2016.