



## APLICATIVOS DE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: LIVRE INICIATIVA OU PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO TRANSPORTE?

Jonas Guedes de Lima<sup>1</sup>  
Luiz do Nascimento Guedes Neto<sup>2</sup>

**Resumo:** O presente artigo objetiva analisar aplicativos de transporte individual de passageiros sob a luz do princípio da livre iniciativa, bem como o desenvolvimento deste trabalho sob a ótica das leis trabalhistas. A Constituição de 1988 resguarda tanto os direitos sociais do trabalho quanto a livre iniciativa como princípio da ordem econômica. Atualmente a prestação desse serviço é apresentada como uma tecnologia disruptiva. Motoristas dos aplicativos de mobilidade fazem uso da tecnologia fomentando a economia e desenvolvendo o mercado de trabalho em meio à crise. A pesquisa será bibliográfica e o método utilizado será o dedutivo, abordando a teoria.

**Palavras-chave:** Jurídico; Econômico; Tecnologia; Startups; Trabalho.

## INDIVIDUAL PASSENGER TRANSPORT APPLICATIONS: FREE INITIATIVE OR PRECARIOUSNESS OF WORK?

**Abstract:** The present article aims to analyze individual passenger transport applications in the light of the principle of free initiative, as well the development of this work under the perspective of labor laws. The 1988 Constitution preserves both the social rights of labor and free enterprise as the principle of the economic order. Currently the provision of this service is presented as disruptive technology. Drivers of mobility applications make use technology by fostering the economy and developing the job market in the midst of the crisis. The research will be bibliographical and the method used will be the deductive, approaching the theory.

**Keywords:** Legal; Economic; Technology; Startups; Job.

### 1. INTRODUÇÃO

Tem-se como objetivo neste trabalho analisar os aspectos sob uma perspectiva constitucional e trabalhista, analisando dos direitos ali assentados, bem como o princípio da livre iniciativa também resguardado no capítulo destinado ao tratamento da ordem econômica na constituição de 1988, especialmente no que diz respeito aos aspectos sociais que regem as relações de trabalho.

<sup>1</sup> Mestrando em Direito pelo Centro Universitário de João Pessoa – UNIPÊ. Procurador Geral do Município de Patos – Paraíba. Advogado. E-mail: jonasglima@gmail.com

<sup>2</sup> Mestrando em Direito pelo Centro Universitário de João Pessoa – UNIPÊ. Especialista em Direito e Processo Tributário. Advogado. Professor da Faculdade Internacional da Paraíba – FPB.





A Constituição Federal de 1988 instituiu, como fundamentos da ordem econômica, a valorização do trabalho humano, a livre iniciativa enquanto desdobramento da livre concorrência que aparece como princípio da ordem econômica balizada pelos ditames da justiça social e da dignidade.

Ao longo de décadas se discute sobre a impossibilidade de desvincular desenvolvimento econômico de desenvolvimento sustentável, logo, nesse contexto socioeconômico a Constituição Federal garantiu ao cidadão o livre exercício de sua profissão e sua participação dentro da economia com o mínimo de intervenção estatal, sendo estes os ditames de um Estado que está inserido em um sistema capitalista.

Tanto os aspectos econômicos quanto os jurídicos devem ser observados sob a ótica do desenvolvimento de mercado sustentável, haja vista, a grande proposta, segundo site da empresa Uber, que é um desses aplicativos que fazer o tipo de transporte em estudo, qual seja, diminuir o número de carros nas ruas e conseqüentemente a poluição, bem como incluir-se como uma nova ferramenta no orçamento de inúmeras pessoas que podem se cadastrar através do aplicativo na internet, bastando possuir um smartphone para tanto.

Diante de uma crise econômico e política, inegavelmente vivida no Brasil, em tempos que o número de desempregados vem em um crescente alarmante, na era digital, as pessoas tendem a elaborar outras formas de conseguirem seu meio de sustento ou ainda um complemento da renda através de inovações, seja para vender produtos ou oferecer serviços, as pessoas estão cada vez mais conectadas ao mundo virtual.

Os novos meios de ofertar serviços e produtos aparecem quase que diariamente, neste diapasão, devemos analisar se a Constituição Federal de 1988, mais precisamente o artigo 7º e seus incisos, pois envolvem diversos direitos. Nesta seara, passaremos a discutir as questões atuais trazidas principalmente por toda a inovação e empreendedorismo, fazendo nascer um novo direito a ser discutido na atual conjuntura político-econômica que perpassa o país.

## **2. APLICATIVOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS**



Com o avanço tecnológico surgiram inúmeros aplicativos para smartphones, estes aplicativos podem ou não serem úteis para sociedade. Os aplicativos de transporte individual de passageiros vêm agradando inúmeros usuários, sejam os que utilizam os aplicativos como motoristas ou os que utilizam como consumidores do serviço prestado. Como exemplo o aplicativo Uber, diga-se de passagem, é um desses aplicativos que chegou e movimentou o mercado de transportes individual de passageiros, atuando em diversos países, incluindo o Brasil.

Primeiramente, compete elucidar que o aplicativo *Uber*, trata-se de um sistema bem simples, que é utilizado através de uma ferramenta virtual para *smartphones* lançado no mercado de consumo pela empresa estadunidense *Uber Technologies Inc.*, no ano de 2009. No Brasil essa pessoa jurídica chegou no ano de 2014.

A priori, pode parecer uma prestação de serviço simples e corriqueira, ou seja, mais uma inovação, um avanço da tecnologia que facilita a vida de muitos nesses dias atuais, são caronas pagas contratadas por meio de aplicativo de celular. Nada obstante, existe um serviço nesse sentido já praticado, que são os taxistas que divergem quanto ao sistema implantado por essas empresas que ofertam o serviço de transporte individual de passageiros, não concordam com esse sistema com alegação de que gera uma concorrência desleal a respeito do referido aplicativo. Já os motoristas que trabalhando por seu intermédio alegam o direito à livre concorrência como garantia constitucional, impugnando o monopólio do serviço por parte dos taxistas.

Inovações surgem a todo momento, em sua maioria tende a facilitar ou até mesmo desburocratizar o sistema atual. No caso do aplicativo em estudo, a proposta é facilidade combinado com custo benefício, contudo de um serviço que já existe. A proposta do aplicativo é justamente desafogar o trânsito com uma proposta de econômica compartilhada.

A economia compartilhada é colaborativa, participativa e horizontal. Ela representa modelos de negócios e práticas que visam à igualdade e à partilha. Subordinação e exclusividade talvez sejam a antítese ideal de consumo colaborativo. Acesso pela propriedade, circulação de capitais entre as pessoas, conhecimento aberto, educação e informação, estas são as chaves com as quais o fenômeno do consumo colaborativo é normal e positivamente relacionado.

O fato que isto pode conduzir ao falecimento dos monopólios e ao início de um aumento na competição entre fornecedores privados e comerciais foi particularmente perceptível na indústria de táxis, com suas licenças, preços protegidos, e especificações organizacionais estritamente regulamentadas. É por isso também que



as disputas (legais) com o serviço de transporte Uber têm sido conduzidas de forma tão agressiva atualmente. (Meller-Hanich, 2016. p. 21)

Inegavelmente a economia compartilhada, de forma óbvia traz importantes mudanças no sistema capitalista, chega a colidir com o que é pregado pelo sistema capitalista, de certa forma em outros tempos essa expressão “compartilhar” seja bens ou serviços não havia espaço, pois o culto ao acúmulo de bens era apenas o que importava. Com a constitucionalização dos direitos, as mudanças são impactantes, começando uma mudança no aspecto mais humanitário, com preocupações em resguardar direitos e proteger pessoas, como exemplo do art. 5.º, XXXII da Constituição Federal de 1988, que de forma literal constitui o consumidor como sujeito especial de direitos, e exige que o Estado proteja os direitos do consumidor.

Quando olhamos para o desenvolvimento econômico, talvez em um primeiro olhar não identificaremos, mas em uma análise mais centrada, analisando o contexto, o cenário político, o cenário econômico, o desemprego em um crescente alarmante e as pessoas tendo que arcar com seus sustentos, podem encontrar nesse aplicativo uma forma de fomentar suas rendas, diante de uma problemática econômica existem para milhares de pessoas.

Nos dizeres de Ignacy Sachs, vejamos:

“A economia capitalista é louvada por sua inigualável eficiência na produção de bens (riquezas), porém ela também se sobressai por sua capacidade de produzir males sociais e ambientais. Para os ideólogos do fundamentalismo de mercado, estes males são o preço inevitável do progresso econômico. Só podem ser mitigados e compensados mediante a produção de bens públicos, tais como a redução da pobreza ou a proteção do meio ambiente. Em outras palavras, o desemprego maciço, o subemprego e as desigualdades sociais são inerentes ao sistema *capitalista*, porém estes inconvenientes seriam mais do que compensados pela eficiência da economia capitalista de mercado.” (SACHS 2008, p. 84)

Nos últimos tempos observa-se uma característica peculiar para oferecer produtos e serviços, de certa forma eclode em momentos de crise, com a insuficiência de recursos e com o esgotamento dos recursos naturais, uma característica do modelo capitalista do mercado. Neste formato de economia não há relevância a propriedade, pois a ideia central é compartilhar, na essência da palavra é dividir os bens e serviços com outras pessoas. O foco é compartilhar serviços e produtos, com foco no desenvolvimento econômico e sustentável do mercado.



Os aplicativos emanam aderindo cada vez mais adeptos, seja motoristas dispostos ao novo modo de trabalho, seja os consumidores que encontraram na palma da mão um novo jeito de deslocamento urbano, utilizando de forma compartilhada a propriedade de outra pessoa, bem como uma análise do melhor custo benefício. O transporte urbano individual anteriormente era prioritário dos taxistas, estes ficam em suas praças determinadas, quanto os aplicativos já existentes no mercado como, Uber, Cabify, 99POP, dentre outros, oferecem uma viatura através da solicitação e no local onde está o solicitante. Neste diapasão, preponderante entender sobre os efeitos do desenvolvimento, globalização que trouxe uma nova realidade para o mundo, ou seja, uma nova realidade, modificando comportamentos, concepções, tradições e apresentando desafios em diversas searas. Essas transformações no mercado implicam também em novas condutas dos consumidores, com novos comportamentos, tais comportamentos fomentam essas inovações.

### **3. AUTONOMIA OU PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO**

No mundo do trabalho uma boa ideia pode fazer sucesso e render dinheiro. Quando o negócio realmente beneficia e facilita a vida do consumidor é ainda melhor, este é o caso de aplicativos de celular criados para vender algum produto ou serviço. Uber, Colmeia, Lavô e tantos outros aplicativos caíram no gosto de quem procura praticidade, rapidez, comodidade e qualidade. Para quem oferece o serviço a possibilidade de trabalhar em horários alternativos é a chance de ter uma renda extra no final do mês.

Como as relações de trabalho tem modificado com o advento de novas tecnologias? Quando pensamos em uma relação de trabalho imagina-se um contrato com uma empresa, um chefe e empregados, que é o modelo trabalhista tradicional seguido por anos, porém, com a chegada dos smartphones e a criação de aplicativos essa relação de emprego tem mudado. Um mercado milionário se esconde atrás de ícones que estão em nossos celulares, pois eles mudaram a forma de pensar do mercado e facilitaram a vida de inúmeras pessoas, ao passo que essas startups conectam motoristas e passageiros de uma forma mais rápida e mais barata, funcionam como uma ponte entre as pessoas e as empresas na oferta de produtos e serviços.

Um dos gigantes do ramo e também um dos pioneiros foi a Uber, diga-se de passagem, é objeto do estudo nesse presente artigo, pois esse aplicativo já atinge algumas



centenas de cidades ao redor do mundo. Esse aplicativo deu origem ao termo “uberização” de alguns negócios que estão surgindo a cada dia.

Existem ainda outros aplicativos que mudaram a rotina de muitas pessoas e movimentaram a econômica, como no caso do Airbnb, Ifood, Bilheteria Digital, dentre outros que conseguiram tal façanha. Neste modelo de negócio existe a startup Colmeia, que reúne universitários e professores que oferecem aulas particulares. Os pais do aluno solicitam um professor de determinada matéria e o aplicativo informa uma serie de candidatos que estão dispostos a lecionar na casa do aluno contratante, já sabendo o valor que será gasto por cada hora aula. No caso concreto os professores trabalham em forma de parceria com a plataforma, pois segundo as informações do app, não há relação de emprego, pois o professor tem total autonomia para aceitar o serviço ou recusa-lo.

Outro APP que vem conquistando cada vez mais adeptos é o Lavô, que presta um serviço de cadastro para lavadores de carros, que se cadastram no APP e ficam à espera de uma solicitação de um consumidor que deseja ter seu carro lavado. No final das contas funciona como o Uber, porém, ao invés de solicitar um carro para o transporte, o consumidor solicita um lavor de carros, que vai até onde o carro estiver.

O trabalhador autônomo está inserido não apenas na legislação trabalhista, vedando sua aplicabilidade, encontrando também um conceito na legislação civil e previdenciária. A lei 8212/1991, em seu artigo 12, v, “h”, como sendo “a pessoa física que exerce, por conta própria, atividade econômica de natureza urbana, com fins lucrativos ou não”.

Diante deste conceito devemos pensar nos que trabalham de forma solitária, como por exemplo o artesão, mas também podemos visualizar os profissionais liberais, advogados, odontólogos, médicos, contadores, entre outros.

A condição para ser um motorista de um desses aplicativos é fazer o cadastro diretamente na plataforma digital, apresentar uma certidão criminal, cadastrar o veículo com ano mínimo 2010, quatro portas, ar condicionado e assistir uma aula de 20 minutos de direção defensiva e modos de tratamento para com os clientes. O motorista escolhe o horário e dia para ficar online para receber corridas, com preços já determinados por parte da plataforma com base nas informações de localização e destino dos passageiros.



Analisando que o motorista escolhe o horário de trabalho, o dia que quer trabalhar, ficando online quando pretende receber solicitações de passageiros, podendo ficar off-line quando não quiser receber solicitações, podendo ainda trabalhar um dia e nunca mais querer ligar o aplicativo para receber solicitações. Neste ponto não há como dizer que exista vínculo, ou ainda subordinação.

A Constituição Federal de 1988, a CLT e leis esparsas, de forma igual Declarações e Convenções internacionais, tratam sobre a proteção ao trabalho, ao trabalhador e a vedação a trabalho precário. Neste diapasão a subordinação aparece como um dos requisitos que demonstram as relações de emprego, caracterizando o vínculo empregatício.

Para Murilo Carvalho Sampaio Oliveira:

Fora da noção clássica de “subordinação jurídica”, estes trabalhadores dependentes integrantes desta atipicidade são excluídos da tutela legal da relação de emprego. Entretanto, a realidade desses dependentes desprotegidos repete o problema da excessiva exploração do trabalhador que culminou no surgimento do Direito do Trabalho, embora o faça de forma distintas da relação de trabalho subordinada clássica”. (2012, p. 129)

O trabalhador subordinado recebe ordens, o que não se enxerga no caso dos aplicativos, pois os motoristas fazem seus horários, sua rotina ou ainda o dia que vai ou não ligar o aplicativo para receber oportunidades de corridas pagas. O que divergem de algumas opiniões é justamente a ausência de direitos garantidos na Constituição Federal de 1988, mais especificamente no artigo 7º, que são os direitos dos trabalhadores que visam a melhoria da condição social.

Falar em precarização do trabalho por ausência desses direitos apenas será plausível quando existir o preenchimento de todos os requisitos que vinculam o trabalhador ao empregador, conforme descrito na constituição, na CLT e nas leis esparsas, pois por outro lado a atividade desenvolvida pelos motoristas de aplicativos de transporte individual de passageiros, atuam mais de forma autônoma, ou ainda praticando a livre concorrência e livre iniciativa, ambos garantidos constitucionalmente.

Neste sentido, os aplicativos disparam em um distanciamento do controle estatal, tentando acabar com o meio interventor, a desburocratização na oferta do serviço e pregando uma maior liberdade aos prestadores de serviço, que trabalhando em horário a sua conveniência, podendo ainda ter outro trabalho ou até mesmo não ficar subordinado a



qualquer pessoa, apenas seguindo as orientações da empresa que escolher prestar o serviço, seja Ubedr, Cabify, 99POP, entre outras.

Fazendo um comparativo com os taxistas que exercem a atividade, os mesmos estão subordinados ao sindicato dos taxistas, a cooperativas e ainda ao poder público. Como o trabalho é desenvolvido por meio de uma concessão pública. Tal concessão não assegura os direitos previstos no artigo 7º da Constituição Federal, CLT, bem como em Lei esparsas, pois a precarização do trabalho é identificada quando do não cumprimento dessas leis que protegem o trabalhador.

#### 4. OS APLICATIVOS À LUZ DA ORDEM ECONÔMICA

A Constituição Federal de 1988 instituiu uma ordem econômica intervencionista, firmada na liberdade de iniciativa econômica, consagrando uma economia de livre mercado, instituindo no artigo 170 princípios limitadores do processo econômico, estes com o intuito de propiciar melhoria da qualidade de vida e o bem-estar social.

Nos dizeres de Gilberto Bercovici;

“No Brasil, portanto, o direito concorrencial deu-se, nasce como consequência do liberalismo econômico, mas como repressão ao abuso do poder econômico, buscando proteger a população em geral e o consumidor em particular. Com este decreto-lei, pela primeira vez, proibem-se práticas abusivas, como manipulação de oferta e de procura, fixação de preços mediante acordo de empresas, venda abaixo do preço de custo etc. A preocupação principal era com relação aos preços, mais do que com a concorrência em si”. (BERCOVICI, 2005, p. 24)

Pontualmente José Afonso da Silva aborda a temática da seguinte maneira:

A livre concorrência está configurada no art. 170, IV, como um dos princípios da ordem econômica. Ela é uma manifestação da liberdade de iniciativa, e, para garanti-la, a Constituição estatui que a lei reprimirá o abuso do poder econômico que vise à denominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros (art. 173, §4º). (SILVA, 2002, p. 771)

Por outro lado, não se pode negar que existam repercussões na esfera de direitos dos consumidores dos serviços de transportes.

Outro importante ponto abordado em nossa Constituição Federal de 1988, foi justamente banir os monopólios da ordem jurídica brasileira, rechaçando toda e qualquer forma de concentração econômica nas mãos de particulares. Anteriormente apenas os taxistas





podiam exercer esse tipo de serviço, o que é alvo de discussão é que se o Estado pode ou não intervir para abolir o sistema *Uber* ou ainda regulamentá-lo.

Essencialmente, a ideia que ampara tal movimento é a do reaproveitamento dos produtos ou serviços excedentes, alicerçada na importância crescente da sustentabilidade e da flexibilização e massificação das relações consumeristas. Aliado a estes pressupostos, o desenvolvimento da tecnologia e a possibilidade de contratações pelos meios virtuais fez com que a economia se tornasse mais diligente, nesse aspecto, tornando a economia mais sustentável e desenvolvida. Em meio a tempos de crise, a ideia de desenvolvimento sustentável aflora cada vez mais. Definida em 1987 no Relatório de Braundtland, que o definiu como sendo “aquele que atende as necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem as suas próprias necessidades. (BARBIERI, p. 64)

Direito e Economia, estão bem próximos, diga-se de passagem que a certo ponto de forma heterogenia, pois o mercado, cada vez mais competitivo exige das empresas uma nova visão empresarial, como a busca incessante por baixos custos e lucros mais elevados com a finalidade de tornar a empresa ou melhor dizendo a atividade empresarial cada vez com custos menores, e principalmente facilitando a acessibilidade dos consumidores de serviços e produtos, bem como buscar feroz e desenfreadamente o lucro.

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, devendo apurar e conter abusos do poder econômico.

A Lei nº 12.529/2011 estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência - SBDC e dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico.

Explanadas essas considerações, e por ser um tema de tamanha importância e, por uma relevância significativa e peculiar, é que existe a necessidade de se averiguar, no cenário brasileiro em específico, observando o crescimento econômico e o aumento do consumo por parte de milhares de usuários do sistema *Uber*.

Para Gilberto Bercovici, em lição sobre a Constituição de 1988, aponta que:



A Constituição de 1988 tem expressamente uma Constituição Econômica voltada para a transformação das estruturas sociais, como veremos adiante. O capítulo da ordem econômica (arts. 170 a 192) tenta sistematizar os dispositivos relativos à configuração jurídica da economia e à atuação do Estado no domínio econômico, embora estes temas não estejam restritos a este capítulo do texto constitucional. Em sua estrutura, o capítulo da ordem econômica engloba, no art. 170, os princípios fundamentais da ordem econômica brasileira, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tendo por fim assegurar a todos uma existência digna de acordo com a justiça social. Entre esses princípios, podemos destacar, por exemplo, a soberania nacional, a função social da propriedade, a livre concorrência, a redução das desigualdades sociais e regionais e a busca do pleno emprego. Os arts. 171 (hoje revogado) a 181 versam sobre a estruturação da ordem econômica sobre o papel do Estado no domínio econômico, instituindo, segundo Eros Grau, uma ordem econômica aberta para a construção de uma sociedade de bem-estar. (BERCOVICCI. 2005, p. 31)

Com os olhos voltados para a economia, não se pode deixar de analisar a forma ampla de desenvolvimento econômica que uma ferramenta tecnológica pode trazer, haja vista, estamos na era digital, a era que o aparelho de fax se torna obsoleto e o e-mail ganha cada vez mais espaço. Feito essa premissa, e pensando há certa de 10 anos, poucas pessoas imaginariam fomentar a econômica atrás de um aplicativo que fosse possível solicitar um veículo de transporte individual que não fosse um taxi.

Os taxistas alegam que existe uma ilegalidade na prestação do serviço do aplicativo Uber, uma vez que não há lei que regulamente a prestação do serviço, por outro lado, de acordo com o princípio da legalidade, se não há uma norma que o proíba, a prestação do serviço não incorre em ilícito.

Diante disso, não significa dizer, no entanto, que a regulamentação não é necessária, distante disto, o processo democrático deve estabelecer as diretrizes para o seu funcionamento, pois as leis devem acompanhar as transformações trazidas com o advento da tecnologia digital, sendo nesse passo uma constante para sociedade.

De grande importância para o tema é uma análise acerca do artigo 12 da Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, pois existe uma interferência direta com a forma de prestação do serviço pelo aplicativo Uber, 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).



Segundo Hoffmann-Riem “inovações são consideradas melhorias significativas e sustentáveis, que contribuem para lidar com a gestão de conhecidos ou novos problemas”. O autor diz que inovações não são apenas tecnológicas, pois podem ser também sociais. (2015, p. 11-13)

Inovações geralmente tem como características relevantes para o mercado, pois produzem impactos entre as relações interpessoais, seja no preço, nas instituições privadas, sobre o mercado econômico interferindo diretamente na economia. As inovações também movimentam o mundo jurídico, trazem impactos e mudanças no direito, pois alteram significativamente no comportamento das pessoas, logo, podem impactar nos direitos fundamentais. Chamamos atenção neste ponto, pois é imperioso destacar, que uma inovação pode possibilitar que direitos sejam exercidos por meio delas, o que conseqüentemente as inovações acarretam riscos aos direitos e, mais além, na colisão de direitos, sendo por últimos, as inovações sendo objetos de demandas judiciais por todo o mundo.

As inovações carregam em si, desafios para o mundo jurídico, chagando a afetar as relações entre pessoas, seja por ausência de regulação ou por uma lacuna jurídica, dificultando a fiscalização ou aplicação das leis.

Diante de todas essas questões, temos ainda o fenômeno da economia compartilhada que vem se irradiando pelo mundo trazendo inovações para o mercado de consumo e utilização de produtos e serviços.

As inovações tecnológicas também nos remetem ao fenômeno da economia compartilhada, que, as palavras de Caroline Meller-Hanich asseveram da seguinte maneira:

“A economia compartilhada é colaborativa, participativa e horizontal. Ela representa modelos de negócios e práticas que visam à igualdade e à partilha. Subordinação e exclusividade talvez sejam a antítese ideal de consumo colaborativo. Acesso pela propriedade, circulação de capitais entre as pessoas, conhecimento aberto, educação e informação, estas são as chaves com as quais o fenômeno do consumo colaborativo é normal e positividade relacionado”.

Portanto a economia compartilhada é defendida como um novo jeito de ofertar produtos e serviço, trata-se de compartilhar, dividir produtos e serviços, enquadrando-se, por exemplo, o *Uber*.

A respeito do aplicativo Uber, objeto de estudo neste artigo, existe clamores de que esse aplicativo não pode ser considerado uma inovação, pois não, para uma determinada classe, os taxistas, não o consideram como inovação, haja visto a forma desabonadora que o aplicativo chegou ao mercado, causando prejuízos aos taxistas, que já ofereciam o serviço de



transporte individual de passageiros. Por outro lado, no Brasil já se utilizava de outros aplicativos para solicitação da modalidade de serviço transporte individual de passageiros, como referencial os aplicativos Easy Taxi e o 99 Taxi.

Para muitos o Uber é apenas uma inovação disruptiva, ou seja, aquela que não traz evolução, mas sim, uma maneira de superar um serviço já existente no mercado, no caso concreto, os taxis. Existe principalmente uma alegação por parte dos taxistas que o Uber faz uma concorrência desleal e não está regulamentado para oferecer o serviço de transporte individual, que apenas poderia ser exercido por taxistas, logo, incorrem no exercício ilegal da profissão, bem como fazendo transporte clandestino.

Por outro lado, os motoristas de Uber, alegam que existe um monopólio, o que é vedado por lei. Outra alegação plausível tem base na livre concorrência, no sentido constitucional, como um princípio econômico e a livre iniciativa que tem ligação profunda com a proteção do indivíduo, uma ligação oriunda do livre arbítrio no que diz respeito a produção e circulação de riquezas, defendidas na Constituição de Federal de 1988, conforme artigo 170 caput, bem como no inciso IV.

Outro ponto e alegação, está intimamente atrelado ao direito de escolha do consumidor, pois ao passo das inovações, principalmente as tecnológicas, os consumidores sempre estão buscando comodidade, melhores ofertas de serviços e principalmente o melhor custo benefício.

Nos dizeres de Miguel Reale:

“(...) não é senão a projeção da liberdade individual no plano da produção, circulação e distribuição das riquezas, assegurando não apenas a livre escolha das profissões e das atividades econômicas, mas também a autônoma eleição dos processos ou meios julgados mais adequados à consecução dos fins visados. Liberdade de fins e de meios informa o princípio da livre iniciativa, conferindo-lhe um valor primordial, como resulta da interpretação conjugada dos citados arts. 1.º e 170.” (2008, p. 178 )

Neste passo, no tocante ao aspecto constitucional, o artigo 21 em seu inciso XII, alínea, e, da Constituição Federal de 1988 estabelece que compete à União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, aos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Já o inciso XX do mesmo artigo, afirma que compete a União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos.



A lei 12.587 de 2012 institui as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Neste diapasão, encontram embasamento no artigo 12 da lei anteriormente mencionada, vejamos:

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).

Analisando apenas a lei supramencionada e o artigo citado, pode-se concluir que o serviço de transporte individual de passageiros, apenas será permitido mediante lei municipal que regulamente e fiscalize.

A luz da Constituição Federal de 1988 em seu artigo 5º, inciso II, nos deparamos com 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”. Nesta toada, entende-se que enquanto não houver lei que permita ou proíba, não há de se falar em inocorrência de ilegalidade.

Atualmente encontra-se em tramitação o Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2017, com a finalidade de Alterar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. A exigência gira em torno da formalização do motorista, passando a exigir que esse tenha registro como microempreendedor individual nos termos da Lei Complementar nº 128, de 19 de dezembro de 2008. Como justificativa apresentam a maior segurança para o passageiro/consumidor, porém, enxergamos que a grande mudança será para arrecadar impostos dos motoristas através das empresas individuais, pois essa será a maneira mais rápida e efetiva de se tributar os motoristas.

Outro ponto a ser analisado está encravado no artigo 170 da Constituição Federal de 1988, no que diz respeito a ordem econômica. A livre iniciativa tem caráter preponderante no tocante a liberdade econômica dos particulares, claro, obedecendo as imposições do Poder Público, bem como a livre concorrência.

No caso em tese, essas inovações são relevantes, pois causam impactos na órbita dos consumidores, quando reduzem os preços, na órbita dos taxistas que invocam a não regulamentação da profissão de motorista dos aplicativos, quanto no mercado econômico



propriamente dito. Sem dúvidas existe uma lacuna na lei, uma vez que, não existe ainda no ordenamento jurídico brasileiro a previsão legal do *Uber*, por exemplo.

Por outro lado, os motoristas dos aplicativos, acusam os taxistas de monopólio, dessa forma colidindo com a Constituição Federal que reprime “o abuso do poder econômico que vise à dominação de mercados, a eliminação de concorrência e o aumento arbitrário dos lucros”, conforme previsão do §4 do artigo 174 da Constituinte de 1988.

André Ramos Tavares, aponta o seguinte posicionamento:

“Sendo livre a concorrência, as leis do mercado determinarão as circunstâncias em que haverá ou não o êxito do empreendedor (livre-iniciativa). A livre concorrência não tolera o monopólio ou qualquer outra forma de distorção do mercado livre, com o afastamento artificial da competição entre os empreendedores. Pressupõe, pelo contrário, inúmeros competidores, em situação de igualdade. Sem concorrência livre não se pode, efetivamente, falar de economia de mercado, de sistema capitalista ou de Estado liberal.” (TAVARES. 2011, p. 256)

No tocante ao princípio da livre concorrência Fabio Ulhôa nos traz a seguinte contribuição:

“Por estas razões, é pressuposto jurídico do regime comercial uma Constituição que adote os princípios do liberalismo, ou de uma vertente neoliberal, no regramento da ordem econômica. Sem o regime econômico de livre-iniciativa, de livre competição, não há direito comercia” (ULHÔA. 2015, p. 50)

Por outro parâmetro, é reconhecido que a matéria de transporte de passageiros não está regulada, de forma plena na Constituição Federal. Atualmente a Constituição apenas se refere ao transporte público exclusivamente no tocante as competências administrativas e legislativas dos entes federados.

Nos dizeres de André Ramos Tavares:

“Livre concorrência é a abertura jurídica concedida aos particulares para competirem entre si, em segmento lícito, objetivando o êxito econômico pelas leis de mercado e a contribuição para o desenvolvimento nacional e a justiça social. (TAVARES. 2011, p. 256)

Portanto, estamos de fato, diante de uma lacuna legal, não existindo previsão para o assunto em estudo, o Estado é omissivo quanto à temática. Porém, nas palavras de Daniel Sarmiento, o mesmo destacou:

“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”.  
(SARMENTO. 2015, p.40)

Em um mercado concorrente, a tendência é expandir o direito e escolha do consumidor, serviços tendem a melhorar e os preços das mercadorias e serviços a cair, proporcionando melhorias.

Neste mesmo aspecto, o Núcleo de Estudos e Pesquisas da Consultoria Legislativa concluiu da seguinte maneira:

“A inexistência de legislação específica, ou a utilização de regramentos concernentes a modelos tradicionais, pode ocasionar situações de patente insegurança jurídica que são prejudiciais aos consumidores, aos prestadores do novo serviço e – de forma geral – a todo o mercado”.

O ponto cerne da questão dos aplicativos de transporte individual de passageiros reside na regulação, ou seja, uma lei que possa regular a atividade, neste caso, sendo de competência do município, conforme já visto anteriormente neste artigo.

Outro relevante aspecto, é a movimentação na economia fomentada pelo aplicativo em estudo, já que sabemos que para as viagens os consumidores cadastram um cartão de crédito para o pagamento de todas as viagens. Diferente do sistema dos taxis, que utilizam as famosas bandeiras, que são valores fixos, bastando entrar no veículo taxi, já existe um valor mínimo a ser pago dependendo do horário, pois existem a modalidade bandeira 1 e bandeira 2, essa última é cobrada em viagens após as 18 horas, conseqüentemente com um valor maior que o cobrado nas viagens com bandeira 1.

Portanto, considera-se relevante analisar a atuação do Estado perante as inovações tecnológicas, em especial os aplicativos de transporte individual de passageiros, bem como os impactos deste no mercado econômico e seus aspectos jurídicos com a prestação do serviço.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sem dúvidas as inovações chegaram para ficar e modificar os conceitos, contemporaneamente estamos atravessando a era digital. Anteriormente utilizamos o telefone para receber e efetuar ligações, com o avanço tecnológico essa ferramenta ganhou outros atributos, como solicitar um serviço de transporte individual.

A atuação do Estado em regulamentar a atividade desenvolvida pelos motoristas do Uber pode ser uma medida de dar maior segurança para os passageiros consumidores. De



outra banda, a regulamentação apenas vai transformar o Uber em Taxi. A intervenção do Estado também pode ferir a noção de livre iniciativa, que tem finalidade precípua do liberalismo econômico, bem como, assegurar condições de dignidade e de justiça social. Outro princípio que não deve ser infringido caso aconteça a regulamentação é o da livre concorrência, este tem profunda ligação com o princípio da livre iniciativa, garantidos de forma constitucional.

Os aspectos, tanto jurídicos quanto econômicos, fazem do aplicativo Uber um meio de sobrevivência em meio à crise que o país atravessa, sendo meio de sobrevivência de inúmeras pessoas que ficaram desempregadas nesses últimos anos, mas também virou alternativa para pessoas que usam o serviço.

O que antes era exercido apenas por taxistas, no parece um monopólio, agora começou a ser exercido por outras pessoas, barateando os custos para o consumidor e incentivando a concorrência no mercado econômico, fazendo com que repensem na melhor forma de prestar o serviço de transporte individual de passageiros.

Portanto, inegavelmente, por um melhor arredondamento dos serviços prestados, seja por taxistas quanto pelo Uber, o consumidor/passageiro/usuário deve exercer o seu direito à livre-escolha. Mesmo sendo uma forte tendência a regulamentação dos aplicativos de transporte individual de passageiros, será de fato indispensável essa autonomia que garante o bom desempenho das atividades, pois o contrário transformaria esses prestadores de serviços em taxistas.





## REFERÊNCIAS

BAUMAN, ZYGMUNT, 1925- Globalização: as consequências humanas; tradução Marcus Penchel. — Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1999

BERCOVICI, Gilberto. **Constituição econômica e desenvolvimento**: uma leitura a partir da Constituição de 1988. São Paulo: Malheiros, 2005.

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

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

\_\_\_\_\_. Lei nº 8.078/90. **Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências**. Brasília. 1990.

COELHO. Fabio Ulhoa. **Manual de Direito Comercial: direito e empresa**. 27ª edição. São Paulo: Saraiva, 2015. pág. 50.

HOFFMANN-RIEM, Wolfgang. **Direito, tecnologia e inovação**. In: MENDES, Gilmar Ferreira; SARLET, Ingo Wolfgang; COELHO, Alexandre Zavaglia. Direito, inovação e tecnologia. São Paulo: Saraiva, 2015.

SILVA, José Afonso. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 22ª Ed. 2002. São Paulo.

SARMENTO. Daniel. **Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o ‘caso Uber’**. Parecer s/n, Rio de Janeiro: 10 de julho de 2015, p.40. Disponível em: <http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>. Acesso em: 12 out.2017

MELLER-HANIC, Caroline. **Economia compartilhada e proteção do consumidor**. Trad Ardyllis Soares. Revista de Direito do Consumidor. Vol. 105. Ano 25. P. 19-31. São Paulo: Ed RT, mai0-jun. 2016.

Ministério Público Federal. **Transporte privado individual de passageiros deve ser regulamentado no Brasil, defende MPF**, Brasília. Procuradoria Geral da República. Disponível em:



<http://www.mpf.mp.br/pgr/noticias-pgr/transporte-privado-individual-de-passageiros-deve-ser-regulamentado-no-brasil-defende-mpf>. Acesso em: 12 out.2017

MENDES, F. S.; CEROY, F. M. **Economia Compartilhada e a Política Nacional de Mobilidade Urbana: Uma proposta de marco legal**. Brasília: Núcleo de Estudos e Pesquisas/CONLEG/Senado, Novembro/2015 (Texto para discussão nº 185). Disponível em: [www.senado.leg.br/estudos](http://www.senado.leg.br/estudos). Acesso em 12 fev. 2017.

OLIVEIRA, Murilo Carvalho Sampaio. A resignificação da dependência econômica. **Revista Trabalhista Direito e Processo**, ano 10, n. 40, São Paulo: LTr, p. 128-147. 2012.

REALE 1988 APUD PETTER, Josué Lafayette. **Princípios constitucionais na ordem econômica: o significado e o alcance do art. 170 da Constituição Federal**. 2. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais. 2008.

Sachs, Ignacy, 1927- Desenvolvimento: incluyente, sustentável, sustentado / Ignacy Sachs. - Rio de Janeiro: Garamond, 2008.