

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA MARIA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS
CURSO DE DIREITO

Wagner Matos Vanelli

**A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE
TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O CONFLITO
ENTRE TAXISTAS E UBER**

**Santa Maria, RS
2016**

Wagner Matos Vanelli

**A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE
INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O CONFLITO ENTRE TAXISTAS E UBER**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da
Universidade Federal de Santa Maria
(UFSM,RS), como requisito parcial para
obtenção do grau de **Bacharel em Direito**.

Orientador: Prof. Dr. Rafael Santos de Oliveira

Santa Maria, RS
2016

Wagner Matos Vanelli

**A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE
INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O CONFLITO ENTRE TAXISTAS E UBER**

Monografia apresentada ao Curso de Direito da
Universidade Federal de Santa Maria
(UFSM,RS), como requisito parcial para
obtenção do grau de **Bacharel em Direito**.

Aprovado em 14 de dezembro de 2016:

Rafael Santos de Oliveira, Dr. (UFSM)
(Presidente/Orientador)

Francieli Puntel Raminelli, Ma. (UFSM)

José Fernando Lutz Coelho, Me. (UFSM)

Santa Maria, RS
2016

RESUMO

A CARONA REMUNERADA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: O CONFLITO ENTRE TAXISTAS E UBER

AUTOR: Wagner Matos Vanelli
ORIENTADOR: Rafael Santos de Oliveira

O transporte público é um tema que tem ganhado muita importância no cenário político, já que os congestionamentos de trânsito são cada vez maiores e mais frequentes, e a resposta dada pelo Poder Público a esses problemas é insatisfatória, assim como o atual modelo de transporte público nos grandes centros urbanos. Nesse contexto, surgiu o Uber, uma empresa que oferece um serviço de carona remunerada por meio de um aplicativo para celulares. Por oferecer um serviço muito parecido com os táxis, transportar pessoas mediante remuneração, o Uber foi alvo de vários protestos organizados por taxistas quando iniciou suas operações no Brasil, embora a empresa alegue que o serviço que oferece ainda não é regulado pela Lei brasileira. O presente trabalho analisa se o Uber é, de fato, irregular ou atua em uma lacuna legislativa, bem como apontar soluções para resolver o conflito entre taxistas e Uber. Para atingir esse objetivo, serão analisadas uma série de hipóteses que poderiam solucionar tal conflito, a partir de uma análise de legislações, projetos de lei, doutrina e jurisprudência, e da identificação das semelhanças e diferenças entre o táxi e o Uber. Concluiu-se que o Uber, inicialmente, era irregular, pois a atividade de transportar pessoas mediante remuneração é considerada privativa dos taxistas, mas que pode ser regularizado mediante Lei federal ou municipal, e que a melhor maneira de resolver o conflito entre taxistas e Uber é com uma ampla desregulamentação, tanto dos requisitos de entrada quanto de preços, do sistema de transporte individual de passageiros.

Palavras-chave: Uber. Táxi. Transporte individual de passageiros.

ABSTRACT

THE PRIVATE RIDE IN BRAZILIAN LAW OF INDIVIDUAL TRANSPORT OF PASSENGERS: THE CONFLICT BETWEEN TAXI DRIVERS AND UBER

AUTHOR: WAGNER MATOS VANELLI
ADVISOR: RAFAEL SANTOS DE OLIVEIRA

The public transport is a topic that has gained a lot of importance in the politic environment, since the traffic jams are getting bigger and more frequents, and the answer given by the Public Power to these problems is unsatisfactory, as the current model of public transport in the large urban centers. In this context, emerged the Uber, a company that offers a private ride service through a mobile app. For offers a service very similar to taxis, transport people for money, the Uber has been target of several protests organized by taxi drivers when started its operations in Brazil, although the company says that the service offers is not yet regulated by the Brazilian Law. This research analyzes whether Uber is, in fact, irregular or operate in a legislative gap, as well as indicates solutions to solve the conflict between taxi drivers and Uber. To reach this objective, a range of hypotheses that could solve such conflict will be analyzed, by a research in legislation, bills, doctrine and jurisprudence, and the identification of similarities and differences between the taxi and Uber. It was concluded that Uber, firstly, was irregular, because their practice of transport people for money is consider exclusively to taxi drivers, however it can be regulated by federal or municipal law, and the best way to solve the conflict between taxi drivers and Uber is with a wide deregulation of the entry requeriments and pricing policy of the individual transport of passengers system.

Keywords: Uber. Taxi. Individual transport of passengers.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	06
1 O TRANSPORTE INDIVIDUAL E SEUS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS	08
1.1 O TÁXI: DO SURGIMENTO AO MODELO ATUAL	11
1.1.1 A história do táxi: os <i>public takeovers</i>	11
1.1.2 A natureza jurídica do táxi: serviço público ou privado?	13
1.1.3 O atual sistema de táxis: espécies de táxis e organização	15
1.1.4 O processo para ser taxista	19
1.1.5 Os aplicativos de táxi: a concorrência com as associações e cooperativas	24
1.2 O TÁXI CLANDESTINO: CONCEITO E TIPIFICAÇÃO PENAL	26
1.3 A CARONA SOLIDÁRIA: A DEFINIÇÃO DE TRANSPORTE GRATUITO	28
2 UBER – A EMPRESA DE CARONA REMUNERADA	31
2.1 O UBER E A ECONOMIA COMPARTILHADA	33
2.2 O UBER E OS TÁXIS: SEMELHANÇAS E DIFERENÇAS	35
2.3 O UBER E A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA	37
2.3.1 A competência para legislar sobre o Uber	41
2.4 AS POSSÍVEIS SOLUÇÕES PARA O CONFLITO ENTRE TAXISTAS E UBER	44
2.4.1 A proibição do Uber	45
2.4.2 A regulamentação do Uber	47
2.4.3 A liberação total do Uber	48
2.4.4 A desregulamentação do transporte individual de passageiros	49
CONCLUSÃO	52
REFERÊNCIAS	55

INTRODUÇÃO

A discussão sobre a carona remunerada ganhou importância com a chegada do Uber ao Brasil, uma empresa americana que oferece um serviço de transporte individual por meio de um aplicativo para celulares, conectando motoristas a passageiros que desejam uma carona. Por oferecer um serviço muito semelhante aos táxis tradicionais, cada vez que a empresa inicia suas atividades em um país novo, é acompanhada por uma enorme polêmica acerca de sua legalidade, envolvendo, muitas vezes, protestos, agressões e depredações por parte dos taxistas. No Brasil não foi diferente, enquanto os taxistas acusam o Uber de operar clandestinamente, a empresa diz que opera em um vácuo legislativo, pois não haveria lei regulamentando o seu funcionamento.

Dessa forma, a presente monografia tem como tema a carona remunerada na legislação brasileira de transporte individual de passageiros, mais especificamente, a questão controversa da legalidade do Uber e o conflito de interesses entre Uber e taxistas.

O trabalho parte do seguinte problema de pesquisa: o que a legislação brasileira tem a dizer sobre o Uber e os outros aplicativos que oferecem um serviço semelhante? Qual seria a solução para o conflito existente entre os taxistas e o Uber?

Por isso, a principal finalidade desse trabalho é analisar a legalidade, ou ilegalidade, das caronas remuneradas no Brasil, apontando soluções para o conflito existente entre taxistas e Uber. Outras finalidades da pesquisa são: definir a natureza jurídica do serviço de táxi e o que se enquadra como táxi clandestino; apontar as diferenças e semelhanças entre o táxi, o Uber e o táxi clandestino; verificar como a doutrina e a jurisprudência estão tratando o Uber e os demais aplicativos de carona remunerada no Brasil e no mundo; analisar as leis e os projetos de leis existentes no Brasil que visam regulamentar o Uber; e buscar uma solução legislativa a ser adotada no Brasil.

A importância desse trabalho se reflete no fato de que o transporte público é um tema que tem ganhado cada vez mais notoriedade nos últimos anos. Num país em que os congestionamentos de veículos são cada vez mais frequentes e o número de carros em circulação não para de aumentar, é natural que os governantes busquem soluções para reduzir os problemas de trânsito.

Embora a maioria das discussões acerca do transporte público ainda girem em torno do transporte coletivo, a chegada do Uber ao Brasil tem demonstrado cada vez mais a necessidade de se discutir o atual modelo de transporte público individual.

Como a chegada do Uber no Brasil ainda é muito recente, não há nenhuma jurisprudência consolidada sobre ele, e a doutrina ainda é parca, mas já há inúmeros projetos de lei, tanto versando sobre a sua proibição, quanto versando sobre a sua regulamentação, sem que se tenha havido uma discussão aprofundada a respeito do tema.

Diante da carência de embasamento teórico sobre o assunto, é extremamente necessária a elaboração de um trabalho científico que analise todas as questões que envolvem o problema do Uber, como a sua legalidade, ou ilegalidade, a competência para elaborar leis a seu respeito, formas de resolver o conflito entre taxistas e Uber e possíveis soluções para melhorar o atual sistema de transporte individual de passageiros.

O método de abordagem utilizado foi o hipotético-dedutivo, uma vez que, partindo da grave crise atual do transporte, da análise dos modelos de transporte tradicional, e da insegurança – não apenas jurídica – que envolve o Uber, foram analisadas diferentes hipóteses para corrigir a aparente lacuna legislativa na qual o Uber opera, buscando analisar qual seria hipótese que realmente solucionaria o conflito entre Uber e taxistas e traria um maior retorno para a sociedade, tanto em termos de desenvolvimento quanto de segurança, as hipóteses são: a proibição do Uber, a sua regulamentação, a sua liberação total e a desregulamentação de todo o sistema de transporte individual de passageiros.

Já os métodos de procedimento adotados foram o monográfico e o comparativo. O monográfico porque foi necessário analisar as legislações, bem como os projetos de lei, doutrinas, jurisprudências e até notícias que existem sobre o Uber e as outras empresas que oferecem serviços semelhantes, a fim de averiguar como a carona remunerada está sendo tratada no Brasil. O comparativo porque foi necessário analisar as semelhanças e diferenças entre o Uber, os táxis tradicionais e o que a lei entende como táxis clandestinos, para assim verificar a necessidade, ou não, de se fazer leis diferenciadas para esses diferentes serviços.

Para atingir os objetivos propostos, a presente monografia foi estruturada em dois capítulos: o primeiro deles trata sobre o transporte individual tradicional, analisando o modelo de táxis tradicional, o táxi clandestino e a carona solidária, enquanto o segundo capítulo trata sobre o Uber, analisando as suas semelhanças e diferenças com o serviço de táxis, o que a legislação brasileira diz a seu respeito e, por fim, analisando as possíveis soluções para o problema que envolve o Uber.

1 O TRANSPORTE INDIVIDUAL E SEUS IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS

O trânsito é um dos maiores problemas que os moradores dos grandes centros urbanos no Brasil precisam enfrentar diariamente, os congestionamentos são situações cada vez mais frequentes na vida do cidadão brasileiro. A cidade de São Paulo, por exemplo, que é a maior do Brasil, com mais de 11 milhões de habitantes, também possui a maior frota de veículos do país, com mais de 8 milhões de veículos em circulação, sendo que, de acordo com a opinião de especialistas, e considerando a extensão da malha viária de São Paulo (17 mil quilômetros), o número de veículos circulando na cidade não poderia ser maior que um milhão¹.

O grande número de veículos em circulação causa, além de congestionamentos, diversos impactos na economia e na qualidade de vida da população. Os impactos de ordem econômica são, principalmente, a perda de produção não concretizada e o gasto extra de combustíveis, valor que, considerando as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, chega a impressionantes R\$ 98 bilhões². Os impactos na qualidade de vida são vários: estresse, poluição, problemas respiratórios, ilhas de calor, etc.

Diante de tantos problemas, é natural que o trânsito seja um dos alvos principais das políticas públicas de âmbito municipal. Em São Paulo, as principais políticas públicas são meramente paliativas: construção de ruas e túneis, eliminação de canteiros, proibição de circulação de caminhões em determinadas vias e rodízio de veículos³. No entanto, todos os especialistas e políticos parecem concordar em um ponto: a solução passa por maiores investimentos no transporte público coletivo.

Até pouco tempo atrás, o tema do transporte coletivo dominou praticamente todas as discussões políticas acerca dos problemas de trânsito. Os meios de transporte individual eram vistos, praticamente, como um fardo para a sociedade, que precisava ser combatido, e todas as políticas públicas agem no sentido de desestimular as pessoas a usarem os meios de transporte individual para aderirem ao transporte coletivo. Não é à toa que até hoje, por exemplo, uma

¹ PINHO, M. São Paulo bate a marca de 8 milhões de veículos. **G1**, São Paulo, 25 maio 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/05/sao-paulo-bate-marca-de-8-milhoes-de-veiculos.html>>. Acesso em: 7 out. 2016.

² OS custos da (i)mobilidade nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo. **FIRJAN**, Rio de Janeiro, 28 jul. 2014. Disponível em: <<http://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8F4EBC426A014EC051E736421F&inline=1>>. Acesso em: 7 out. 2016.

³ O rodízio de veículos funciona da seguinte forma: todos os veículos são proibidos de circular em um dia na semana, os veículos com placas terminadas em 1 e 2 não circulam nas segundas, os terminados em 3 e 4 nas terças, os terminados em 5 e 6 nas quartas, os terminados em 7 e 8 nas quintas, e os terminados em 9 e 0 nas sextas.

parte do custo da gasolina é usada para subsidiar o preço do óleo diesel, combustível dos ônibus⁴, pelo fato de o óleo diesel ser considerado um “combustível social”.

A importância do transporte coletivo para a cidade é tão grande que, cada vez que um aumento nas tarifas de ônibus é anunciado, esse aumento geralmente é acompanhado por uma onda de protestos, organizados por vários movimentos sociais e partidos políticos que utilizam a estatização do transporte coletivo e o passe livre como bandeiras, em que pese a manifesta inviabilidade econômica de tais medidas.

O ápice dessas manifestações ocorreu em junho de 2013, quando a Prefeitura Municipal de São Paulo anunciou um aumento de 20 centavos na tarifa de ônibus. A notícia desencadeou uma onda de protestos que, em alguns dias, atingiu proporções nacionais, tendo levado às ruas quase dois milhões de brasileiros em 438 cidades, no dia 20 de junho de 2013. Tais protestos ficaram conhecidos como Jornadas de Junho⁵.

Em resposta a esses protestos, foram instituídas várias mudanças legislativas acerca do transporte público, às quais podemos citar: a criação de várias modalidades de passe livre, como o passe livre estudantil, em algumas cidades⁶, e a inclusão do transporte como direito social na Constituição Federal, por meio da PEC 74/2013, de autoria da Deputada Federal Luiza Erundina⁷.

No entanto, em maio de 2014, ocorreu um fenômeno que provocou uma enorme alteração em todo o sistema de transporte brasileiro: a chegada do Uber ao Brasil. O Uber, em síntese, é uma empresa americana que oferece um serviço de transporte individual por meio de um aplicativo para celulares, conectando motoristas a passageiros que desejam uma carona.

Pelo fato de o serviço oferecido pelo Uber ser muito semelhante ao serviço de táxi, transportar passageiros sob remuneração, a sua chegada ao Brasil foi acompanhada de muita polêmica, mas além disso, a chegada do Uber ao Brasil trouxe à tona os problemas e as contradições do sistema de transporte público individual do Brasil, bem como a importância de se discutir o modelo de transporte individual de passageiros, que foi, por muitos anos, um tema praticamente ignorado pelos políticos e especialistas.

⁴ MARCHI, D. Há muito governo na nossa gasolina. **Instituto Mises Brasil**, [S.l.], 13 fev. 2015. Disponível em: <<http://www.mises.org.br/Article.aspx?id=2032>>. Acesso em: 7 out. 2016.

⁵ PROTESTOS no Brasil em 2013. **Wikipédia**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Protestos_no_Brasil_em_2013>. Acesso em: 8 out. 2016.

⁶ TARSO Genro sanciona lei que cria passe livre estudantil no RS. **G1**, Porto Alegre, 25 set. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/09/tarso-genro-sanciona-lei-que-cria-passe-livre-estudantil-no-rs.html>>. Acesso em: 8 out. 2016.

⁷ TRANSPORTE passa a ser direito social na Constituição. **Agência Senado**, Brasília, 9 set. 2015. Disponível em: <<http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/09/transporte-passa-a-ser-direito-social-na-constituicao>>. Acesso em: 8 out 2016.

Luiz Alberto Esteves, em um estudo realizado sobre o mercado de transporte individual de passageiros, em setembro 2015, demonstrou o impacto que as políticas públicas de transporte individual exercem na geografia urbana das cidades⁸.

De acordo com Esteves, as variações nos custos de deslocamento urbano afetam variáveis relativas à configuração da cidade, bem como ao uso e ocupação do solo urbano, quais sejam, o preço dos imóveis, dos aluguéis e até mesmo a taxa de crescimento e espraiamento das cidades (*sprawl* urbano)⁹.

Dessa forma, políticas públicas que atuem no sentido de reduzir os custos do transporte dentro das cidades acabam gerando, como efeito colateral, um aumento do grau de *sprawl* urbano, já que o custo menor do deslocamento possibilita que estes sejam mais longos.

O problema disso é que os economistas e planejadores urbanos, de modo geral, veem o espraiamento das cidades como algo negativo, defendendo que a compactação das cidades é uma maneira mais eficiente e sustentável de alocar recursos escassos e de lidar com o uso e a ocupação do solo urbano¹⁰.

Por esse motivo, vários especialistas recomendam políticas públicas que elevem deliberadamente o custo do deslocamento das pessoas, como a criação de pedágios urbanos que, de acordo com Esteves, pode reduzir em até 10% o tamanho das cidades¹¹.

Daí deriva a importância de que toda política pública que envolva o transporte individual seja amplamente discutida, e tenha muito bem analisadas todas as possíveis externalidades que podem decorrer de sua implementação. É possível que uma política pública de redução dos custos de deslocamento, como uma revisão no modelo de transporte individual de passageiros, opere de forma neutra-*sprawl* ou até mesmo em consonância com uma agenda anti-*sprawl*, construindo modelos de equilíbrio geral.

Uma possibilidade de construir esse modelo de equilíbrio é mitigar os efeitos de políticas públicas de redução dos custos de deslocamento com outras políticas públicas que aumentem os custos de deslocamento, como pedágios urbanos e subsídios.

Porém, não se pode ignorar o fato de que um mercado de transporte individual bem estruturado pode contribuir com políticas anti-*sprawl*. Por exemplo, se o mercado de transporte individual de passageiros conseguir absorver uma fração significativa do público que usava

⁸ ESTEVES, L. A. Uber: o mercado individual de transporte individual de passageiros: regulação, externalidades e o equilíbrio urbano. **Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)**, Brasília, 4 set. 2015. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf>>. Acesso em: 9 out. 2016.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

carros particulares, que até então eram utilizados com o objetivo de transportar pessoas até os seus locais de trabalho, o número de carros em circulação, assim como a demanda por estacionamentos no centro da cidade serão reduzidos, abrindo assim espaço para um maior grau de adensamento nos centros urbanos, além de maior compactação das cidades.

Portanto, todos esses fatores devem ser analisados quando se discute acerca políticas públicas que afetem o transporte individual de passageiros, como desregulamentação do serviço de táxi, regulamentação do Uber, fiscalização de táxis clandestinos, legalização de caronas pagas, etc.

1.1 O TÁXI: DO SURGIMENTO AO MODELO ATUAL

O táxi é um automóvel destinado ao transporte de passageiros e provido de um taxímetro¹². No Brasil, o taxista é responsável pelo transporte individual público remunerado de passageiros, e sua função é regulada pela Lei nº 12.468/2011, pela Lei nº 12.587/2012, pelas regras do contrato de transporte do Código Civil (Lei nº 10.406/2002), pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e pelas leis municipais da localidade da prestação do serviço.

1.1.1 A história do táxi: os *public takeovers*

Embora o táxi seja conceituado como um veículo provido de taxímetro, a origem do transporte individual de pessoas mediante remuneração é quase tão antiga quanto a própria civilização humana. A sua origem vem dos riquixás, um carro de duas rodas puxado por uma pessoa, que existia, em pouca abundância, nas principais cidades da Antiguidade¹³.

Nas ruas da Roma Antiga, era comum a circulação de liteiras, cadeiras carregadas por dois ou quatro escravos, que transportavam quem quer que os solicitasse, tendo que desembolsar um preço previamente estipulado pelo amo dos escravos. Embora já existissem veículos com rodas, eles não eram utilizados na Roma Antiga para esse tipo de transporte em razão das movimentadas vias de comunicação da metrópole¹⁴.

Depois da queda do Império Romano do Ocidente, que deu início à Idade Média, os carros e carruagens começaram a desaparecer das metrópoles, assim como a população, que

¹² FERREIRA, A. B. H. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

¹³ HISTÓRIA do Táxi. **Wikipédia**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_do_t%C3%A1xi>. Acesso em: 31 out. 2016.

¹⁴ Ibid.

migrou para o meio rural à procura de subsistência. Até o fim da Idade Média, praticamente não existiram serviços de transporte¹⁵.

O serviço voltou a se popularizar em Londres, no Século XVII, quando proprietários de carroças começaram a estabelecer tarifas para levar pessoas a diversas partes da cidade, em um serviço chamado de *Hackney Carriage*. Nesta mesma época, o francês Nicolas Sauvage começou a oferecer o mesmo serviço em Paris, chamando-o de “fiacres”¹⁶.

A primeira regulamentação do serviço data de 1654, quando o Parlamento Britânico aprovou os *Hackney-Coachmen*, visando limitar o número de cocheiros em Londres e Região Metropolitana¹⁷.

Em 1834, Joseph Hansom introduziu as carroças Hansom, que passaram a ter um taxímetro para medir a tarifa. Em 1897, começaram a surgir os primeiros táxis motorizados com taxímetro, criados pelo engenheiro alemão Gottlieb Daimler e adquiridos por Friedrich Greiner. Em cerca de dez anos, os táxis motorizados se espalharam pelo mundo, estando presentes em todas as principais cidades¹⁸.

O modelo de táxis atual é basicamente o mesmo desde então, tendo havido poucas alterações no decorrer dos anos, podendo citar como as principais alterações a implementação da comunicação por rádio, no final dos anos 40; e, mais recentemente, a implementação da comunicação por meio de aplicativos para *smartphones*¹⁹.

No entanto, apesar de não ter havido grandes alterações na estrutura dos táxis a partir de 1897, o grande marco regulatório do sistema de táxis ocorreu no período da Grande Depressão. Pois, naquela época, na cidade de Nova Iorque, muitas pessoas que estavam sem emprego começaram a oferecer serviços de táxi, fazendo com que a frota de táxis circulando na cidade chegasse a cerca de 30 mil (atualmente há 13 mil táxis em Nova Iorque). Devido ao excesso de frota, os motoristas circulavam por longas horas nas ruas em busca de clientes, gerando vários problemas, como desgaste físico dos condutores e dos veículos, bem como congestionamentos; sendo, por isso, necessária uma regulamentação do setor²⁰.

¹⁵ HISTÓRIA do Táxi. **Wikipédia**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_do_t%C3%A1xi>. Acesso em: 31 out. 2016.

¹⁶ TÁXIS: a história completa, das carroças ao Uber. **MSN**, [S.l.], 8 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.msn.com/pt-br/carros/curiosidades/t%C3%A1xis-a-hist%C3%B3ria-completa-das-carro%C3%A7as-ao-uber/ss-AAgirwg>>. Acesso em: 10 out. 2016.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid.

²⁰ ESTEVES, L. A. Uber: o mercado individual de transporte individual de passageiros: regulação, externalidades e o equilíbrio urbano. **Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)**, Brasília, 4 set. 2015. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/acesso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf>>. Acesso em: 9 out. 2016.

Dessa forma, pode-se observar que o serviço de táxi é marcado por *public takeovers*, ou seja, é um serviço que começou sendo oferecido de forma privada e se tornou público por conta de suas “imperfeições de mercado”. Porém, o fato da história dos transportes urbanos ser marcada por *public takeovers* não significa que processos de desregulamentação não podem ser bem-sucedidos. De acordo com Esteves, os mercados de táxis são historicamente marcados por alguns períodos de regulamentação mais rígida e outros de maior desregulamentação²¹.

1.1.2 A natureza jurídica do táxi: serviço público ou privado?

O fato de o sistema de transporte ser um *public takeover* pode gerar alguma confusão acerca da natureza jurídica do serviço de táxi, pois a própria Lei nº 12.468/2011 classifica o táxi como um serviço de transporte individual público de passageiros. Eros Grau, por exemplo, considera os táxis um serviço público²². Essa classificação do táxi como serviço público é o que tem servido, ao longo dos tempos, como motivo para se criar cada vez mais regulações ao setor.

Conforme Hely Lopes Meirelles, o serviço público pode ser definido da seguinte forma: “Serviço público é todo aquele prestado pela Administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais de interesse geral”²³.

Como se pode notar, o conceito de serviço público é bastante amplo, por isso a doutrina hoje prefere classificar o serviço público através de princípios e características. Fernando Herren Aguillar²⁴ aponta quatro meios de identificação do serviço público, diferenciando-os das atividades econômicas privadas.

O primeiro elemento de identificação de serviços públicos é o fato de que nem todo serviço público é delegado a particulares, mas todo serviço público desempenhado por particulares só poderá sê-lo mediante concessão ou permissão. Há, no entanto, casos em que se verifica delegação de serviços públicos a particulares por meio de autorização, mas estes ou estão previstos na constituição (art. 21, XI e XII), ou na realidade são serviços privados objeto de licença, com utilização de nome iuris de autorização²⁵.

²¹ ESTEVES, L. A. Uber: o mercado individual de transporte individual de passageiros: regulação, externalidades e o equilíbrio urbano. **Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)**, Brasília, 4 set. 2015. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf>>. Acesso em: 9 out. 2016.

²² GRAU, E. Parecer. **Consultor Jurídico**, São Paulo, 23 nov. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

²³ MEIRELLES, H. L. **Direito Administrativo brasileiro**. 29. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

²⁴ AGUILLAR, F. H. **Serviços Públicos**. São Paulo: Saraiva, 2011.

²⁵ NASSER, A. Serviço de táxi: natureza jurídica e equívocos da legislação - caso do Rio de Janeiro. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, 30 jan. 2014. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/26567>>. Acesso em: 15 out. 2016.

Outro ponto que Aguillar destaca é o fato de que atividades desempenhadas por particulares que não o sejam mediante concessão ou permissão não são serviços públicos, ou então estão em situação irregular.

O terceiro ponto destacado pelo autor é que nem toda atividade concedida ou permitida é serviço público (a concessão é aplicável a outras situações jurídicas, como a lavra de minerais, e são inúmeros os casos de permissão no direito brasileiro), mas todo serviço público pode ser concedido ou permitido a particulares.

E o último ponto que Aguillar afirma é que se uma atividade puder ser desempenhada por particulares sem a concessão ou permissão, ela não pode ser considerada serviço público.

Diante desses pontos, cabe conceituar as quatro formas de delegação de serviços públicos a particulares existentes no direito brasileiro: concessão, permissão, autorização e licença. Concessão é a delegação feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado²⁶. Permissão, para Marçal Justen Filho, é o ato administrativo de delegação da prestação de serviços públicos a particular, sem imposição de deveres de investimento amortizáveis em prazo mínimo de tempo²⁷. Autorização é o ato administrativo, discricionário, sem prazo determinado, de caráter negocial, através do qual, a requerimento, a administração pública, no interesse público, de forma excepcional, possibilita a realização, por particular requerente, de atividade ou direito de titularidade do estado ou uso de bem público, sem a necessidade de licitação e de maneira precaríssima²⁸. Por fim, a licença é o ato por meio do qual a Administração Pública declara terem sido preenchidos os requisitos legais e constitui o direito de um particular ao exercício de uma profissão ou atividade privada determinadas²⁹.

O serviço de táxi, como visto na seção anterior, é um serviço que começou de forma privada e foi aos poucos sendo regulado pelo Estado, por isso há uma padronização dos táxis nas cidades que possuem o serviço, como a fixação de uma tarifa, por lei municipal. No entanto, apesar de haver uma grande regulamentação do setor, há diversas características do serviço de táxis que o afastam do conceito de serviço público, como a possibilidade de transferência do

²⁶ BRASIL. Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 fev. 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987cons.htm>. Acesso em: 15 out. 2016.

²⁷ JUSTEN FILHO, M. **Curso de Direito Administrativo**. 12. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

²⁸ NASSER, A. Serviço de táxi: natureza jurídica e equívocos da legislação - caso do Rio de Janeiro. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, 30 jan. 2014. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/26567>>. Acesso em: 15 out. 2016.

²⁹ FILHO, M. J. op. cit.

direito de operar, a ausência de modicidade (pois os táxis são voltados à classe média e alta, não é acessível a toda a sociedade), a ausência de impessoalidade (pois existem táxis voltados a grupos ou lugares específicos, como os turísticos) e a ausência de regularidade em sua prestação³⁰.

Além disso, a Constituição não tratou dos táxis em nenhum de seus artigos, embora tenha tratado de outros meios de transporte, como o transporte coletivo e o rodoviário. Por isso, embora o serviço de táxis tenha relevância social, ele não pode ser considerado essencial. Não se exige, por exemplo, que o Estado preste tal serviço, seja diretamente ou por delegação³¹.

Portanto, verifica-se que os serviços de táxis não preenchem uma série de características essencialmente relacionadas ao conceito de serviço público. Os serviços de táxis se amoldam ao conceito de serviço de interesse econômico geral, ou seja, um serviço de utilidade pública, mas que possui natureza privada e, dessa forma, é objeto de licença³².

Nesse mesmo sentido, está em tramitação a Proposta de Emenda à Constituição nº 425/2014, que acrescenta um parágrafo ao artigo 175 da Constituição Federal, excluindo da incumbência do Poder Público a prestação dos serviços de táxi, que passam a ser considerados serviços de utilidade pública³³.

1.1.3 O atual sistema de táxis: espécies de táxis e organização

Definida a natureza privada do serviço de táxis, disso resulta que o proprietário da licença de taxista é um autônomo, contudo nem todo taxista é autônomo para a legislação. Isso porque a Lei 12.468/2011 trouxe quatro espécies de taxistas: o taxista autônomo, o taxista empregado, o auxiliar de condutor autônomo e o taxista locatário. O conceito de cada espécie está no artigo 4º da referida Lei³⁴:

Art. 4º Os profissionais taxistas são classificados da seguinte forma:

³⁰ NASSER, A. Serviço de táxi: natureza jurídica e equívocos da legislação - caso do Rio de Janeiro. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, 30 jan. 2014. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/26567>>. Acesso em: 15 out. 2016.

³¹ *Ibid.*

³² *Ibid.*

³³ BRASIL. Proposta de Emenda à Constituição n. 245, de 13 de agosto de 2014. Acrescenta parágrafo ao art. 175 da Constituição Federal, excluindo da incumbência do poder público a prestação dos serviços de táxi, que passam a ser considerados serviços de utilidade pública. **Câmara dos Deputados**, Brasília, 13 ago. 2014. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=7E4D908CA79948EDA1B38BFCF5B02B9E.proposicoesWeb1?codteor=1272240&filename=PEC+425/2014>. Acesso em: 24 out. 2016.

³⁴ BRASIL. Mensagem nº 341, de 26 de agosto de 2011. **Diário Oficial da União**, Brasília, [2011]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Msg/VEP-341.htm>. Acesso em: 17 out. 2016.

I - autônomo: motorista que detém autorização, emitida pelo órgão competente, para prestar, por conta própria, serviço de transporte público individual remunerado de passageiros, nos termos do art. 1º desta Lei;

II - empregado: motorista que trabalha, com subordinação, em veículo de propriedade de empresa autorizada pelo órgão competente a prestar serviço de transporte público individual remunerado de passageiros, nos termos do art. 1º desta Lei;

III - auxiliar de condutor autônomo: motorista que possui certificação para exercer a atividade profissional, em consonância com as disposições estabelecidas na Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974;

IV - locatário: motorista que aluga veículo de propriedade de pessoa jurídica titular de autorização, regido por contrato de locação, nos moldes dos arts. 565 e seguintes da Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 - Código Civil.

Parágrafo único. Somente uma única autorização será delegada ao profissional de que trata o inciso I.

Embora o artigo supracitado tenha sido vetado, pelo motivo de invadir a competência dos Municípios para regulamentar os serviços públicos de interesse local³⁵, as definições que ele traz são bastante precisas, com exceção do conceito de taxista empregado, no inciso II, pois são consideradas como empregador apenas as empresas autorizadas, excluindo as pessoas físicas, fato que vai de encontro à legislação, doutrina e jurisprudência trabalhistas: “MOTORISTA DE TÁXI. Não tendo sido provado que a relação havida entre as partes decorreu de contrato de locação, e presentes os pressupostos, correto seu reconhecimento como de emprego”³⁶.

Quanto aos direitos do taxista empregado, o artigo 6º da Lei 12.468/2011 dispõe o seguinte³⁷:

Art. 6º São direitos do profissional taxista empregado:

I - piso remuneratório ajustado entre os sindicatos da categoria;

II - aplicação, no que couber, da legislação que regula o direito trabalhista e da do regime geral da previdência social.

Além disso, de acordo com o artigo 9º da Lei dos Taxistas, é assegurado a todos os taxistas o direito de constituir entidades nacionais, estaduais ou municipais que os representem, as quais poderão cobrar taxa de contribuição de seus associados, sendo devidas a elas inclusive

³⁵ BRASIL. Mensagem nº 341, de 26 de agosto de 2011. **Diário Oficial da União**, Brasília, [2011]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Msg/VEP-341.htm>. Acesso em: 17 out. 2016.

³⁶ BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). **Acórdão que negou provimento ao Recurso Ordinário contra sentença que julgou procedentes os pedidos da Reclamação Trabalhista**. Recurso Ordinário n. 0072700-23.2009.5.04.0001. Adão Lopes Alves e Rejane Correa. Relator: Desembargador João Ghisleni Filho. 13 de agosto de 2013. Disponível em: <<http://www.trt4.jus.br/consulta-processual-portlet/servlet/download.html?tipo=complemento&processo=0072700-23.2009.5.04.0001&chave=788833379K7759X&andamento=36751009&ordem=1&data=2010-12-01&origem=TRT>>. Acesso em: 17 out. 2016.

³⁷ BRASIL. Lei n. 12.468, de 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 ago. 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 20 out. 2016.

a contribuição sindical obrigatória³⁸. Além de sindicatos, podem ser criadas associações e cooperativas (geralmente são frotas maiores, tendo mais de cem associados) de taxistas, que podem oferecer vantagens e serviços e cobrar taxas de seus associados.

Já os deveres dos taxistas estão previstos no artigo 5º da Lei 12.468/2011 e são os seguintes³⁹:

Art. 5º São deveres dos profissionais taxistas:

I - atender ao cliente com presteza e polidez;

II - trajar-se adequadamente para a função;

III - manter o veículo em boas condições de funcionamento e higiene;

IV - manter em dia a documentação do veículo exigida pelas autoridades competentes;

V - obedecer à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, bem como à legislação da localidade da prestação do serviço.

Outras regras que se aplicam aos taxistas são as do contrato de transporte, que estão previstas no Código Civil, entre os artigos 730 e 742, que englobam deveres como a responsabilidade objetiva do transportador, a impossibilidade de se recusar caronas, parar a viagem em havendo solicitação do passageiro, mesmo depois de iniciada, sendo devida restituição proporcional, e direitos como o de reter a bagagem ou outros bens pessoais do passageiro para pagar o valor da viagem⁴⁰. Ainda que parte da doutrina entenda que não se aplicam aos táxis as regras do contrato de transporte, por entender que há uma mera prestação de serviço, já que o trajeto é definido pelo transportado, a maioria da doutrina considera que o serviço de táxi é um contrato de transporte⁴¹.

Ressalte-se que a legislação municipal tem a competência para organizar, fiscalizar e disciplinar os serviços de transporte individual público de passageiros, 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 cobradas⁴².

Por fim, outras vantagens que os taxistas possuem, por exemplo, são as de ordem tributária. No momento da compra do carro que será destinado ao transporte de passageiros, os

³⁸ BRASIL. Lei n. 12.468, de 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 ago. 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 20 out. 2016.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ BRASIL. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**, Brasília, 11 jan. 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm>. Acesso em: 10 nov. 2016.

⁴¹ AGUIAR JÚNIOR, R. R. **Contrato De Transporte De Pessoas E O Novo Código Civil**. Renovar: São Paulo, p. 617-633, 2003.

⁴² BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, 3 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 20 out. 2016.

taxistas possuem isenção de IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e IOF (Imposto sobre Operações Financeiras)⁴³, além de possuírem isenção de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços)⁴⁴ e IPVA (Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores)⁴⁵ na maioria dos estados. A maioria dos Municípios também concede isenção de ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza) aos taxistas⁴⁶.

Os táxis são comumente divididos em três segmentos: (i) o segmento de pontos de táxi, também conhecido como *taxi rank*, que é o táxi que opera em um ponto fixo definido pela legislação municipal; (ii) o segmento de rua, conhecido como *hailing*, que são os táxis que circulam à procura de passageiros, modelo em extinção na maioria das cidades; e (iii) o segmento porta a porta, também conhecido por *phone booking*, que é o táxi que opera somente quando solicitado por um passageiro⁴⁷.

Outra forma de classificar os táxis é dividi-los em comum e especial, este pode ser um táxi que opera com rádio (rádio táxi), um táxi que oferece um nível de conforto mais elevado (táxis executivos), ou que são vinculados a pontos turísticos ou locais com grande circulação de pessoas (estações rodoviárias e aeroportos).

Enfim, há uma última espécie de táxis existente na legislação brasileira, que é o táxi de frota. Este táxi é o táxi que pertence às pessoas jurídicas titulares de autorização, e que o motorista pode alugar mediante o pagamento de uma taxa. O motorista que aluga os táxis de frota é considerado, na legislação brasileira, como taxista locatário.

Obviamente, a maioria dos Municípios não possui todas as modalidades de táxi, a legislação brasileira desobriga o taxista até mesmo de instalar um taxímetro no carro – algo

⁴³ ISENÇÃO do IPI e IOF para Taxistas. **Receita Federal**, [S.l.], 23 jun. 2016. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/tributaria/isencoes/isencao-do-ipi-iof-para-aquisicao-de-veiculo/isencao-do-ipi-iof-para-taxistas>>. Acesso em: 20 out. 2016.

⁴⁴ ICMS, Imunidades/isenções, Taxi. **Secretaria da Fazenda**, São Paulo, [20--]. Disponível em: <http://www.fazenda.sp.gov.br/guia/icms/isencao_taxi.shtm>. Acesso em: 20 out. 2016.

⁴⁵ IPVA, Imunidade e Isenção. **Secretaria da Fazenda**, São Paulo, [20--]. Disponível em: <<http://www.fazenda.sp.gov.br/guia/ipva/imunidade.shtm>>. Acesso em: 20 out. 2016.

⁴⁶ BELO HORIZONTE. Lei n. 10.692, de 30 de dezembro de 2013. Concede isenção do Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis por Ato Oneroso Intervivos - ITBI - às transmissões que menciona, isenção do Imposto sobre Serviço de Qualquer Natureza - ISSQN - para o Serviço de Transporte Público Urbano de Pessoas por Táxi do Município; e altera as leis n.ºs 1.310/66, 5.492/88, 7.378/97, 8.468/02, 8.725/03 e 10.082/11. **Diário Oficial do Município**, Belo Horizonte, 30 dez. 2013. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1113458>>. Acesso em: 20 out. 2016.

⁴⁷ ESTEVES, L. A. Uber: o mercado individual de transporte individual de passageiros: regulação, externalidades e o equilíbrio urbano. **Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)**, Brasília, 4 set. 2015. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf>>. Acesso em: 9 out. 2016.

que, como visto antes, acompanha o próprio conceito de táxi –, nas cidades com menos de 50 mil habitantes⁴⁸.

Diante de todo o exposto, pode-se verificar como o serviço de táxi é diversificado, existindo diversas modalidades de táxis, taxistas e entidades representativas, bem como pode-se verificar o extenso rol de direitos e de deveres que os taxistas possuem, o que demonstra como a regulamentação do serviço de táxi no Brasil é rígida.

1.1.4 O processo para ser taxista

O Brasil é um país que impõe diversas restrições para a entrada de taxistas no mercado. Por isso, além dos deveres já mencionados anteriormente, a Lei nº 12.468/2011 prevê que o profissional deve atender a alguns requisitos e condições para exercer a profissão de taxista. Dessa forma, o motorista que deseja obter uma licença de taxista precisa passar por um burocrático procedimento administrativo, muitas vezes precisando recorrer ao mercado negro para exercer a profissão.

Art. 3º A atividade profissional de que trata o art. 1º somente será exercida por profissional que atenda integralmente aos requisitos e às condições abaixo estabelecidos:

I - habilitação para conduzir veículo automotor, em uma das categorias B, C, D ou E, assim definidas no art. 143 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997;

II - curso de relações humanas, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica e elétrica básica de veículos, promovido por entidade reconhecida pelo respectivo órgão autorizatório;

III - veículo com as características exigidas pela autoridade de trânsito;

IV - certificação específica para exercer a profissão, emitida pelo órgão competente da localidade da prestação do serviço;

V - inscrição como segurado do Instituto Nacional de Seguridade Social - INSS, ainda que exerça a profissão na condição de taxista autônomo, taxista auxiliar de condutor autônomo ou taxista locatário; e

VI - Carteira de Trabalho e Previdência Social - CTPS, para o profissional taxista empregado.⁴⁹

Os requisitos para obter o cadastro de taxista no Município são os seguintes: escolaridade mínima (normalmente ensino fundamental), apresentação de atestado de antecedentes criminais, Curso de Formação de Condutores e apresentação de carro, que pode ser próprio ou de empresa (táxi de frota). Alguns Municípios ainda exigem que o motorista faça

⁴⁸ BRASIL. Lei n. 12.468, de 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 ago. 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 20 out. 2016.

⁴⁹ Ibid.

um curso específico para taxista. O cadastro tem o mesmo prazo de validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que normalmente é de cinco anos⁵⁰.

Depois de obtido o cadastro junto ao Município, o motorista deve ir à agência do DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito) mais próxima e solicitar a inclusão na sua CNH da observação “Exerce Atividade Remunerada” (EAR). O motorista que possui o EAR deve realizar avaliação psicológica toda vez que for renovar a CNH⁵¹.

Realizado esse procedimento, o motorista está regularizado para trabalhar como taxista empregado, auxiliar ou locatário. No entanto, se o motorista deseja atuar como taxista autônomo, ele também precisará de um documento que autorize o veículo a transportar passageiros⁵² – a licença, também chamada de alvará –, e depois disso deverá colocar uma placa especial, de cor vermelha, no carro, indicando que o veículo exerce algum tipo de transporte remunerado⁵³.

Os principais problemas com a licença são os seguintes: o número de licenças expedidas pelos Municípios é muito menor que o número de interessados em obtê-las; as licenças são expedidas em nome do condutor, embora sejam para o veículo; o número de licenças geralmente é limitado, podendo o condutor ter apenas uma, ou duas licenças; e, por serem consideradas um bem público, as licenças, na maioria das cidades, não são passíveis de alienação, embora sua locação, empréstimo ou doação sejam permitidas. Todos esses obstáculos fazem com que o motorista fique sem opção, dentro das vias legais, de atuar como taxista autônomo, tendo que recorrer ao mercado negro para conseguir obter a licença⁵⁴.

Como o sistema de táxis no Brasil possui diversas restrições à entrada de novos motoristas, é natural que, devido à alta demanda pelo serviço e à baixa oferta de taxistas, o lucro da atividade seja muito alto. Por isso, mesmo que a legislação municipal insista em negar a realidade, permitindo apenas a transferência gratuita da licença, é evidente que a transferência da licença terá um valor de mercado e, mesmo diante da proibição de alienação, os interessados

⁵⁰ CONFIRA o que é preciso para ser um taxista em seu município. **Esplanada News**, [S.l.], 9 jul. 2011. Disponível em: <<http://esplanadanews.com.br/portal/noticia.php?id=812>>. Acesso em: 21 out. 2016.

⁵¹ BRASIL. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, 23 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 21 out. 2016.

⁵² BRISO, C. B. Lojas do Rio cobram até R\$ 170 mil para vender ilegalmente licenças para dirigir táxis. **O Globo**, Rio de Janeiro, 17 set. 2016. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/lojas-do-rio-cobram-ate-170-mil-para-vender-ilegalmente-licencas-para-dirigir-taxis-17516666>>. Acesso em: 21 out. 2016.

⁵³ CZERWONKA, M. Você sabe o significado das cores das placas de veículos? Veja aqui. **Portal do Trânsito**, [S.l.], 25 mar. 2015. Disponível em: <<http://portaldotransito.com.br/noticias/voce-sabe-o-significado-das-cores-das-placas-de-veiculos-veja-aqui/>>. Acesso em: 21 out 2016.

⁵⁴ BRISO, C. B. op. cit.

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.⁵⁹

A transferência de que trata o artigo supracitado é a transferência a título gratuito da licença, sendo permitido também o seu empréstimo e a locação. O Senador Gim Argello, ao justificar a criação do parágrafo segundo do artigo 12-A, que dá direito à transferência da licença aos sucessores, em caso de falecimento do outorgado, destaca que atualmente há mais de seis mil viúvas de taxistas no país, que estão com o carro-táxi e não têm condições de rodar pela cidade⁶⁰.

Outra polêmica que existe em torno das licenças de táxi é relativa à necessidade de licitação para sua outorga e prorrogação. Na maioria dos Municípios, a legislação prevê que a outorga das licenças será feita mediante sorteio entre todos os condutores que preenchem os requisitos legais exigidos⁶¹.

Na cidade de São Paulo, por exemplo, o Ministério Público Estadual (MPE) ajuizou uma Ação Civil Pública contra o Município, pois o procedimento escolhido para outorga das licenças do táxi preto (modalidade de táxi executivo criado em São Paulo em 2015) foi o sorteio, enquanto o MPE defende que o Município deveria realizar uma licitação para a escolha dos taxistas⁶².

A Ação Civil Pública tem como fundamento legal o artigo 175 da Constituição Federal, que prevê que: “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”⁶³.

A licitação é um procedimento, em regra, obrigatório para as contratações feitas pelo Poder Público, tem por objetivo assegurar que estas selecionarão sempre a melhor proposta com as melhores e mais vantajosas condições para a Administração, salvaguardando, também, o direito à concorrência igualitária entre os participantes do certame, a publicização dos atos, assegurando a transparência e probidade do mesmo, etc. Ou seja, a licitação é uma forma de

⁵⁹ BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, 3 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 20 out. 2016.

⁶⁰ MENDES, P. Em sindicato, Dilma sanciona licença hereditária de táxis. **G1**, Brasília, 9 out. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/10/em-sindicato-dilma-sanciona-licenca-hereditaria-de-taxis.html>>. Acesso em: 23 out. 2016.

⁶¹ PROMOTOR aciona Justiça contra sorteio de táxis pretos. **UOL Notícias**, São Paulo, 20 fev. 2016. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2016/02/20/promotor-aciona-justica-contrasorteio-de-taxis-pretos.htm>>. Acesso em: 23 out. 2016.

⁶² Ibid.

⁶³ BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. **Diário Oficial da União**, Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 23 out. 2016.

obedecer aos princípios que norteiam a Administração Pública, que estão previstos no artigo 37 da Constituição Federal:

Art. 37 - A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

XXI - Ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.⁶⁴

Com efeito, em relação à outorga de licença para taxistas, a Jurisprudência também tem se posicionado a favor da obrigatoriedade da realização de licitação:

ADMINISTRATIVO – MANDADO DE SEGURANÇA – LICITAÇÃO – PERMISSÃO TÁXI – AUSÊNCIA – DIREITO LÍQUIDO E CERTO – INEXISTÊNCIA.

1. Inexiste o alegado direito líquido e certo, porquanto não comporta dúvida alguma sobre a necessidade de licitação para permissão da atividade de prestação de transporte por taxímetro.
2. A atividade de prestação de transporte por taxímetro é um serviço público e, como tal, necessita, para ser delegado ao particular, licitação, nos moldes previstos na Lei n. 8.987/95.
3. In casu, não se pôde delegar diretamente, sem licitação, a atividade de exploração de transporte por taxímetro sem licitação ao particular, como fez in casu, sendo nula a transferência assim realizada.
4. Como muito bem pontuou o parecer do MPF: Com efeito, consoante o art. 175 da Constituição Federal/88, 'incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos'. Na mesma esteira, a Lei de Regência das Concessões e Permissões (Lei nº 8.987/95) também impõe a realização de licitação para a ocorrência de permissão. Ora, a redação do art. 175 da CF/88 não abre espaço para a almejada permissão do serviço de transporte para a exploração de táxi SEM o prévio procedimento licitatório; ao contrário, a convalidação de tais permissões SEM observância das formalidades exigidas, pela Administração Pública (que, frise-se, deve compromisso maior com os princípios da legalidade, moralidade, publicidade, impessoalidade e eficiência), vem justamente de encontro à finalidade constitucional conferida ao regime da licitação pública, que visa propiciar igualdade de condições e oportunidades para todos os que querem contratar obras e serviços com a Administração, além de atuar como fator de transparência e moralidade dos negócios públicos.
5. Precedentes: AROMS 15688/RJ Rel. Min. Francisco Falcão, DJ. 20.10.2003 e REsp 623197/MG Rel. Min. José Delgado, DJ 8.11.2004. Recurso ordinário improvido.⁶⁵

⁶⁴ BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. **Diário Oficial da União**, Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 23 out. 2016.

⁶⁵ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Acórdão de decisão que negou provimento a recurso ordinário em mandado de segurança**. Recurso em Mandado de Segurança n. 19.091. Sérgio Aureliano e Silva e Secretário de Transportes do Governo do Distrito Federal e outro. Relator: Ministro Humberto Martins. 4 de outubro de 2007.

No entanto, há um equívoco na decisão do Ministro Humberto Martins, bem como no argumento usado pelo MPE de São Paulo para ajuizar a Ação Civil Pública contra o Município de São Paulo: um erro na identificação da natureza jurídica do serviço de táxi. O Ministro, em sua decisão, considera o serviço de táxis como serviço público e, portanto, o ato administrativo que delega ao particular a prestação desse serviço público seria a permissão, na qual a licitação é obrigatória por força constitucional. No entanto, como fora mencionado anteriormente, o serviço de táxis é de natureza privada e, portanto, objeto de licença.

Verifica-se, dessa forma, que não há obrigatoriedade de licitação para a outorga das licenças de táxi, pois como o serviço de táxi é de natureza privada, mas de interesse econômico geral, o ato administrativo que autoriza a prestação do serviço não pode ser a permissão, mas sim a licença, razão pela qual o serviço de táxis está excluído do âmbito de aplicação do artigo 175 da Constituição Federal.

Diante do exposto, pode-se concluir que os Municípios podem seguir realizando a outorga das licenças por meio de sorteio, já que tal prática não viola nenhum dos princípios da Administração Pública.

1.1.5 Os aplicativos de táxi: a concorrência com as associações e cooperativas

Como fora mencionado anteriormente, na década de 40 foram criados os primeiros táxis que operavam com comunicação por rádio, esse sistema de comunicação foi tão bem aceito pelos taxistas, pelo seu auxílio na captação de clientela, que até hoje a grande maioria dos táxis operam através desse sistema de comunicação, são os chamados rádio táxis.

Diante do sucesso dos rádio táxis, muitos taxistas começaram a se organizar em associações e cooperativas cuja principal finalidade era a de manter um sistema de comunicação por rádio. Tais associações ou cooperativas, como contrapartida ao serviço de comunicação via rádio que é oferecido, cobram um valor mensal dos taxistas associados.

No entanto, apesar dos rádio táxis ainda serem maioria no Brasil, esse panorama começou a mudar a partir de 2012, com a criação do Easy Taxi, que é uma empresa que opera através de um aplicativo para *smartphones* que conecta passageiros que desejam uma corrida a

taxistas⁶⁶. Devido ao sucesso do Easy Taxi, hoje existem várias outras empresas que oferecem o mesmo tipo de serviço, como a 99Taxis, a Taxibeat, etc.

O Easy Taxi funciona da mesma maneira que o Uber, mas enquanto o primeiro aceita como motoristas apenas taxistas cadastrados, no Uber qualquer pessoa, via de regra, pode ser aceita como motorista.

No entanto, embora os aplicativos de táxi aceitem apenas taxistas regularizados como motoristas, a sua chegada ao mercado brasileiro, assim como a do Uber, foi marcada com uma polêmica envolvendo tais aplicativos e as associações e cooperativas de táxi.

A polêmica se deu pelo fato de que, enquanto as associações e cooperativas são obrigadas a pagar tributos como ISSQN (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza), PIS/Cofins, e recolher o INSS dos taxistas, os aplicativos não eram regulados, e por isso não pagavam os mesmos tributos nem tinham as mesmas obrigações⁶⁷.

A diferença entre as associações/cooperativas e os aplicativos de táxi se manifesta também no valor que o taxista precisa pagar a cada um deles. Enquanto algumas cooperativas cobram como taxa de adesão valores como R\$ 40 mil, além de prestações mensais de R\$ 660, o Easy Taxi cobra um valor de apenas R\$ 2 por corrida⁶⁸.

Com receio de que a disparidade entre os valores cobrados levasse os taxistas a abandonarem as associações e cooperativas para usarem apenas os serviços oferecidos pelos aplicativos, as associações e cooperativas começaram a pressionar as prefeituras para regulamentar os aplicativos.

Contra essa tentativa de regulamentar os aplicativos de táxi, Tallis Gomes, diretor da Easy Taxi, afirma que sua empresa não é uma empresa de táxi, mas sim de tecnologia, e faz apenas a ponte entre o passageiro e o taxista. Para Paulo Veras, da 99Taxis, a diferença entre os aplicativos de táxi e uma cooperativa é o fato do taxista não ser diretamente vinculado à empresa responsável pelo aplicativo – como ele é vinculado à cooperativa⁶⁹.

Entretanto, embora existam algumas diferenças entre o serviço ofertado pelos aplicativos e pelas cooperativas, a principal função dos dois serviços é a mesma: a captação de

⁶⁶ SORDI, J. Criador do Easy Taxi: "No início, fui visto com muita descrença". **Zero Hora**, [Porto Alegre], 7 set. 2014. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2014/09/criador-do-easy-taxi-no-inicio-fui-visto-com-muita-descrenca-4592643.html>>. Acesso em: 24 out. 2016.

⁶⁷ CARRERA, M. Cooperativas brigam pela regulamentação de aplicativos de chamada de táxi. **Brasil Econômico**, São Paulo, 4 jun. 2013. Disponível em: <<http://economia.ig.com.br/2013-06-04/cooperativas-brigam-pela-regulamentacao-de-aplicativos-de-chamada-de-taxi.html>>. Acesso em: 24 out. 2016.

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ JUNQUEIRA, D. O novo intermediário: como os apps de táxi facilitam nossa vida e dos taxistas, e incomodam cooperativas. **Gizmodo Brasil**, [S.l.], 30 jul. 2013. Disponível em: <<http://gizmodo.uol.com.br/apps-de-taxi/>>. Acesso em: 24 out. 2016.

clientela para os taxistas. Enquanto as cooperativas que exploram comunicação por rádio usam o sistema para alertar os taxistas de clientes, os aplicativos também fazem a intermediação entre taxistas e passageiros, avisando o taxista quando houver um cliente disponível, e ambas cobram pelo serviço realizado.

Ante o exposto, fica evidente que o fato de as empresas que operam através de aplicativos de táxi não pagarem o ISSQN configura concorrência desleal com as associações e cooperativas que operam os sistemas de rádio táxis, pois ambas as entidades, apesar de oferecerem o serviço de forma distinta, oferecem-no com a mesma finalidade – a captação de clientela – e a uma mesma categoria econômica – os taxistas.

1.2 O TÁXI CLANDESTINO: CONCEITO E TIPIFICAÇÃO PENAL

Definida a natureza jurídica do serviço de táxi e demonstrado todo o processo administrativo necessário para se obter uma licença para táxi, fica bastante claro o conceito do taxista clandestino: é o motorista que, desrespeitando os procedimentos exigidos em legislação federal e municipal, realiza o transporte remunerado de passageiros. Nesse sentido, o taxista clandestino pode ser tanto um motorista que, embora dirija um veículo regularizado, não seja cadastrado como taxista, quanto um motorista, cadastrado ou não, que realiza o transporte em veículo não regularizado como táxi, que é o caso mais comum.

Porém, apesar do conceito de taxista clandestino ser bastante perceptível, o mesmo não ocorre com a tipificação penal do crime cometido pelo taxista clandestino; pois, aparentemente, há pelo menos dois tipos penais diferentes em que a conduta de transportar passageiros sob remuneração de forma irregular pode se amoldar: o artigo 47 da Lei das Contravenções Penais e o artigo 265 do Código Penal.

Art. 47. Exercer profissão ou atividade econômica ou anunciar que a exerce, sem preencher as condições a que por lei está subordinado o seu exercício:

Pena – prisão simples, de quinze dias a três meses, ou multa, de quinhentos mil réis a cinco contos de réis.⁷⁰

Art. 265 - Atentar contra a segurança ou o funcionamento de serviço de água, luz, força ou calor, ou qualquer outro de utilidade pública:

Pena - reclusão, de um a cinco anos, e multa.⁷¹

⁷⁰ BRASIL. Decreto-Lei n. 3.688, de 3 de outubro de 1941. Lei das Contravenções Penais. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, 3 out. 1941. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3688.htm>. Acesso em: 24 out. 2016

⁷¹ BRASIL. Decreto-Lei n. 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, 7 dez. 1940. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em: 24 out. 2016.

Essa falta de clareza faz com que, muitas vezes, diferentes Promotorias dos Ministérios Públicos ofereçam denúncias do mesmo crime com uma capitulação diferente, o que acaba gerando uma situação de insegurança jurídica, já que não se sabe ao certo qual crime o taxista clandestino está cometendo.

Contudo, basta uma simples leitura dos dois dispositivos legais para perceber que, embora algumas Promotorias entendam que a conduta está tipificada no artigo 265 do Código Penal⁷², a tipificação correta da conduta está no artigo 47 da Lei das Contravenções Penais.

Embora os taxistas clandestinos gerem prejuízo para os taxistas regularizados, e os serviços de táxi sejam de utilidade pública, não se pode enquadrar tal conduta no núcleo do tipo penal capitulado no artigo 265 do Código Penal, pois “atentar” significa “impedir”, “atrapalhar” ou “colocar em risco”⁷³. Os taxistas clandestinos em nenhum momento colocam em risco o fornecimento do serviço de táxis, apenas oferecem-no de forma irregular.

Já o artigo 47 da Lei das Contravenções Penais se amolda perfeitamente à conduta perpetrada pelo taxista clandestino, já que ele simplesmente oferece um serviço sem respeitar os requisitos legais exigidos para a sua prestação.

Além da sanção criminal, o taxista clandestino sofre algumas sanções administrativas, como, por exemplo:

Ao ser flagrado fazendo transporte ilegal, o motorista recebe multa, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, de R\$ 86. Se for pego dentro da cidade, o município poderá, também, aplicar sua multa. Conduzir o veículo é considerado crime. Além da multa, o motorista é levado para a delegacia onde assina um termo circunstanciado e, depois, é liberado. O termo é encaminhado ao juiz. Este é considerado um crime de menor potencial ofensivo, onde normalmente se oferece a pena de serviço comunitário ou compra de cesta básica.⁷⁴

Um exemplo de multa aplicada por Municípios, além da multa prevista no Código de Trânsito Brasileiro, é a multa aplicada pelo Município de Salvador, na Bahia, em legislação recentemente aprovada:

A prefeitura destacou que conforme o regulamento do Setax, qualquer outro transporte individual de passageiros que não siga a norma será considerado ilegal.

⁷² SANTOS, L. Um táxi clandestino é flagrado a cada dia por fiscalização. **A Tarde**, Salvador, 2 mar. 2015. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1663703-um-taxi-clandestino-e-flagrado-a-cada-dia-por-fiscalizacao>>. Acesso em: 25 out. 2016.

⁷³ MOSSIN, H. A.; MOSSIN, J. C. O. G. **Comentários ao Código Penal**. Leme: JH Mizuno, 2011.

⁷⁴ GULARTE, J. Transporte clandestino: rápido, mas perigoso e ilegal. **Diário Gaúcho**, Porto Alegre, 30 ago. 2014. Disponível em: <<http://diariogaucha.clicrbs.com.br/rs/dia-a-dia/noticia/2014/08/transporte-clandestino-rapido-mas-perigoso-e-ilegal-4586947.html>>. Acesso em: 25 out. 2016.

Com isso, a multa será de R\$ 250 e apreensão do veículo. O proprietário do carro pagará ainda R\$ 350 por dia que o veículo fique no pátio do Detran.⁷⁵

Verifica-se, dessa forma, que as sanções administrativas ao taxista clandestino são, muitas vezes, mais graves que a própria sanção penal, provavelmente por isso muitas Promotorias do Ministério Público tentam enquadrar a conduta no artigo 265 do Código Penal, que prevê pena muito maior que a do artigo 47 da Lei das Contravenções Penais, porém a conduta do taxista clandestino configura claramente um exercício ilegal de profissão, razão pela qual, de acordo com a legislação brasileira, a melhor forma de coibir os taxistas clandestinos é continuar buscando sanções alternativas ao Direito Penal.

1.3 A CARONA SOLIDÁRIA: A DEFINIÇÃO DE TRANSPORTE GRATUITO

A outra modalidade de transporte individual admitida pela legislação brasileira é a carona solidária, que se diferencia dos táxis pelo fato de ser gratuita. Sua previsão legal está no artigo 736 do Código Civil:

Art. 736. Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia.

Parágrafo único. Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas.⁷⁶

Pela legislação brasileira atual, quando a carona é cobrada o motorista passa a ser considerado um taxista clandestino, sujeito às sanções penais e administrativas descritas anteriormente⁷⁷.

A polêmica que envolve a carona é o momento em que ela deixa de ser solidária e passa a ser considerada um serviço de transporte clandestino, mais precisamente: se o fato de o motorista cobrar os custos com combustível do passageiro extingue a solidariedade da carona.

Os próprios agentes fiscalizadores divergem nessa questão. Por exemplo, em 2011, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aplicou uma multa a um grupo de amigos

⁷⁵ NOVO regulamento de táxis amplia período de cobrança da bandeira 2. **G1**, Salvador, 14 mar. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2016/03/novo-regulamento-de-taxis-amplia-periodo-de-cobranca-da-bandeira-2.html>>. Acesso em: 25 out. 2016.

⁷⁶ BRASIL. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**, Brasília, 11 de janeiro de 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm>. Acesso em: 25 out. 2016.

⁷⁷ JUNQUEIRA, R. A carona paga nos tempos dos smartphones. **Congresso em Foco**, [S.l.], 8 mar. 2014. Disponível em: <<http://congressoemfoco.uol.com.br/noticias/outros-destaques/a-carona-paga-nos-tempos-dos-smartphones/>>. Acesso em: 25 out. 2016.

que disse estar dividindo os custos da gasolina em uma viagem. Em 2014, porém, a multa foi cancelada, pois a agência entendeu que se tratava de carona solidária⁷⁸.

Raphael Junqueira, servidor da ANTT, contudo, não concorda com a decisão da agência de cancelar a multa, em sua opinião: “Na realização da denominada carona solidária não poderá haver qualquer cobrança ou recebimento de vantagem. Ou seja, carona solidária é o ato de transportar pessoa sem auferir qualquer vantagem. Uma mera divisão nos custos de combustível já extingue a solidariedade da carona”⁷⁹.

O parágrafo único do artigo 736 do Código Civil estabelece que se o transportador auferir vantagens indiretas pelo transporte, ainda que sem receber remuneração por este, o transporte não será considerado gratuito.

Dessa forma, está correta a análise de Raphael Junqueira, pois ao dar uma carona e cobrar dos passageiros a divisão do custo do combustível, ainda que isso não seja considerado remuneração, pois o dinheiro não será pago ao motorista pelo transporte, mas para dividir o combustível, tal prática configura uma vantagem indireta para o motorista, pois a carona deixa de ser dada gratuitamente, de forma solidária, para ser oferecida como uma forma de o motorista economizar dinheiro com combustível.

Evidentemente, o fato de a análise de Junqueira estar correta não significa que a legislação brasileira não está defasada, em razão de todas as vantagens que o incentivo às caronas traz ao trânsito centros urbanos, com a redução do número de veículos em circulação, e conseqüentemente ao meio ambiente e à saúde; já que, com menos veículos circulando, há menos gases poluentes sendo emitidos na atmosfera.

Nesse sentido, o Município de São Paulo autorizou, recentemente, que os motoristas possam dividir os custos da carona com os passageiros, desde que não obtenham lucro⁸⁰.

O problema de autorizar, indiscriminadamente, a divisão dos custos da carona entre motorista e passageiros é que isso torna muito difícil a fiscalização e a identificação dos taxistas clandestinos, pois é muito fácil que o taxista clandestino, se for flagrado pelas autoridades, diga que está apenas dando uma carona e cobrando pelos seus custos.

⁷⁸ ANTT reconhece erro ao aplicar multa a condutor do DF que dividiu gasolina. **G1**, Brasília, 2 jun. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2014/06/antt-reconhece-erro-ao-aplicar-multa-condutor-do-df-que-dividiu-gasolina.html>>. Acesso em: 25 out. 2016.

⁷⁹ JUNQUEIRA, R. A carona paga nos tempos dos smartphones. **Congresso em Foco**, [S.l.], 8 mar. 2014. Disponível em: <<http://congressoemfoco.uol.com.br/noticias/outros-destaques/a-carona-paga-nos-tempos-dos-smartphones/>>. Acesso em: 25 out. 2016.

⁸⁰ PINHO, M. Haddad autoriza Uber em São Paulo por decreto. **G1**, São Paulo, 10 maio 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/haddad-assina-decreto-e-libera-uber-em-sao-paulo.html>>. Acesso em: 25 out. 2016.

Portanto, verifica-se que existe uma equação difícil de ser balanceada entre as vantagens e as desvantagens que a autorização para a divisão dos custos da carona pode trazer aos centros urbanos, e que atualmente a legislação federal proíbe a divisão, mas o Município de São Paulo a autoriza. Algumas possibilidades para resolver esse problema serão analisadas no próximo capítulo.

2 UBER – A EMPRESA DE CARONA REMUNERADA

O Uber é uma *startup* (empresa do ramo da tecnologia) multinacional americana, criada em março de 2009, na cidade de São Francisco (EUA), que atua através de um aplicativo para *smartphones*. Por meio desse aplicativo, a empresa oferece um serviço de conexão entre passageiros, que desejam realizar um transporte, e motoristas previamente cadastrados na empresa, que efetuam o transporte mediante remuneração⁸¹.

Embora o serviço oferecido pelos motoristas do Uber seja, no mínimo, muito semelhante ao oferecido pelos taxistas, o Uber rejeita o rótulo de empresa de táxi, e alega que o serviço que oferece é de “carona remunerada”, “carona compartilhada”; ou, ainda, “transporte individual privado de passageiros”⁸².

O aplicativo funciona da seguinte maneira: o passageiro, depois de realizar um cadastro no Uber, solicita um motorista, o pedido será enviado aos motoristas que estiverem mais próximos do local onde o passageiro se encontra, que podem aceitar ou rejeitar a carona, ao final da corrida o passageiro deverá avaliar o motorista, e vice-versa.

O pagamento é feito antes mesmo da corrida, pois o valor é calculado automaticamente pelo próprio aplicativo, e pode ser feito em cartão de crédito, diretamente ao Uber, que posteriormente repassará os valores aos motoristas, descontando a taxa cobrada pela empresa, ou em dinheiro, ocasião em que o valor será pago ao motorista, mas este terá o valor da taxa descontado dos repasses que terá pelas corridas pagas com cartão de crédito⁸³.

O Uber opera em quatro modalidades diferentes: o Uber Black, que é o serviço clássico da empresa, o Uber Lux, uma divisão de luxo, o UberX, uma modalidade mais econômica, e o Uber Táxi, que é uma divisão que atua apenas com veículos que possuem licença de táxi. O Brasil possui apenas as modalidades Uber Black e UberX⁸⁴.

Cada modalidade do Uber possui tarifas diferentes. No Uber Black, a tarifa é de R\$ 5,00 por bandeirada e R\$ 2,42 por quilômetro percorrido, preço equivalente ao dos táxis na maioria das cidades, já o UberX possui preços 35% menores que a modalidade tradicional⁸⁵. Porém, o

⁸¹ SOUZA, L. Uber chega ao Brasil e não quer polêmica. **Baguete**, [S.l.], 27 maio 2014. Disponível em: <<http://www.baguete.com.br/noticias/27/05/2014/uber-chega-ao-brasil-e-nao-quer-polemica>>. Acesso em: 31 out. 2016.

⁸² Ibid.

⁸³ FERREIRA, A. Uber começa a aceitar pagamento em dinheiro no Rio na segunda-feira (29). **G1**, Rio de Janeiro, 23 ago. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/08/uber-comeca-aceitar-pagamento-em-dinheiro-no-rio-na-segunda-29.html>>. Acesso em: 31 out. 2016.

⁸⁴ ALVES, P. UberX e UberBLACK: entenda a diferença entre as modalidades do Uber. **Techtudo**, [S.l.], 24 jul. 2015. Disponível em: <<http://www.techtudo.com.br/noticias/noticia/2015/07/uber-no-brasil-qual-e-diferenca-entre-uberx-e-uberblack.html>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

⁸⁵ Ibid.

Uber aplica também a chamada tarifa dinâmica, que permite que o preço das corridas suba em determinadas datas e horários, em razão da oferta e procura⁸⁶.

Cada modalidade possui, também, requisitos distintos para o motorista ingressar como parceiro da empresa, embora para todas as modalidades seja exigido seguro para passageiro, certificado de antecedentes criminais, certificado de registro e licenciamento do veículo válido, carteira de motorista válida (com a inclusão do EAR – Exerce Atividade Remunerada) e as licenças necessárias para dirigir profissionalmente na cidade. Além disso, o Uber Black exige carros fabricados a partir de 2012, com quatro portas e cinco lugares, ar-condicionado, bancos de couro, modelo sedan ou SUV e na cor preta, já o UberX exige carros fabricados no máximo até 2008, com ar-condicionado, quatro portas e cinco lugares⁸⁷.

Os deveres dos motoristas do Uber, depois de aceitos como parceiros da empresa, também diferem em cada modalidade. No Uber Black, o motorista deve pagar uma taxa de 20% do preço da corrida para o Uber, no UberX essa taxa é de 25%⁸⁸. Além disso, ao término da corrida, o passageiro poderá avaliar o motorista, lhe dando uma nota de um a cinco, o motorista que tiver nota inferior a 4.7 pode ficar suspenso temporariamente do trabalho⁸⁹.

Uma das críticas a esse sistema de avaliações é que o Uber pode punir os motoristas sem lhes dar direito de defesa. Isso ficou bem claro em maio de 2016, quando após um relato de uma mulher em uma rede social de que teria sofrido assédio de um motorista do Uber, este motorista foi imediatamente banido da empresa, sem ser lhe dado direito de defesa, e apesar de a história relatada pela mulher fosse manifestamente inverossímil e carecesse de qualquer meio probatório⁹⁰.

Porém, esse sistema de avaliações traz uma enorme vantagem aos consumidores, pois como o motorista precisa ser constantemente bem avaliado para se manter na empresa, isso exige que o motorista trate o passageiro com educação e cordialidade, e oferecendo certos luxos,

⁸⁶ SOUZA, E. Uber: como funciona o preço dinâmico. **Techtudo**, [S.l], 24 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.techtudo.com.br/dicas-e-tutoriais/noticia/2015/12/uber-como-funciona-o-preco-dinamico.html>>. Acesso em: 1 nov. 2011.

⁸⁷ UBER: O que é e como ser motorista parceiro da empresa?. **QC Veículos**, [S.l], [2016]. Disponível em: <<http://qcveiculos.com.br/uber-o-que-e-e-como-ser-motorista-da-empresa/>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

⁸⁸ KATCHIBORIAN, P. Afinal, quanto ganha um motorista do Uber?. **Free the Essence**, [S.l], 10 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.freetheessence.com.br/nova-economia/consumo-colaborativo/quanto-ganha-um-motorista-do-uber/>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

⁸⁹ BLASS, M. Sua avaliação para o motorista do Uber pode bani-lo do aplicativo; entenda. **33giga**, [S.l], 21 jul. 2016. Disponível em: <<http://33giga.com.br/sua-avaliacao-para-o-motorista-do-uber-pode-bani-lo-do-aplicativo-entenda/>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

⁹⁰ MACHADO, L. Após denúncia de assédio, motorista do Uber é excluído do aplicativo. **G1**, São Paulo, 30 maio 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/apos-denuncia-de-assedio-motorista-da-uber-e-excluido-do-aplicativo.html>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

como água, doces e internet wi-fi, algo que não é exigido pelo Uber, mas se tornou praxe dos motoristas.

Outra modalidade de serviço que o Uber oferece no Brasil é o Uber Pool, que permite que os passageiros compartilhem a corrida com outros passageiros que vão para destinos semelhantes, porém esse serviço é pouco utilizado, uma vez que muitos criminosos fazem uso dele para assaltar os passageiros e motoristas⁹¹.

Devido ao sucesso do Uber, hoje existem no mercado várias outras empresas que oferecem o serviço de carona remunerada, como o Cabify e o Lyft. Até mesmo algumas empresas cujos aplicativos eram voltados unicamente aos taxistas regularizados estão entrando no ramo da carona remunerada, como é o caso da Easy Taxi, que criou recentemente o aplicativo Easy Go, voltado a motoristas que não são taxistas.

2.1 O UBER E A ECONOMIA COMPARTILHADA

O Uber faz parte, juntamente com outras empresas como Airbnb, Spotify e Netflix, de uma nova tendência do capitalismo mundial do Século XVI, possibilitada pelo acesso cada vez maior à internet e à tecnologia, chamada de economia compartilhada, ou consumo colaborativo, que é um sistema de economia que incentiva o aluguel e o empréstimo de bens, ao invés da transferência da propriedade destes⁹², mais especificamente:

O consumo colaborativo permite que as pessoas percebam o benefício do acesso aos produtos ao invés da sua posse. Com isso, elas economizam dinheiro, tempo, espaço, além de terem a chance de fazer novos amigos e se legitimar como cidadãos conscientes e ativos. Com essa dinâmica, o consumo colaborativo possui uma configuração que permite que ele cresça cada vez mais (BOTSCHAN e ROGERS, 2011). Bardhi and Eckhardt (2012), citados por Belk (2013), apontam para uma concordância ao afirmar em que “Em vez de comprar e possuir coisas, os consumidores querem ter acesso aos bens e preferem pagar pela experiência de acessá-los temporariamente” (BELK, 2013, p.3).⁹³

⁹¹ LOUREIRO, R. Após assaltos, motoristas alertam para perigo do Uber Pool. **Olhar Digital**, [S.l.], 31 out. 2016. Disponível em: <<http://olhardigital.uol.com.br/noticia/apos-assaltos-motoristas-alertam-para-perigo-do-uber-pool/63365>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

⁹² LAFLOUFA, J. Pode confiar: a economia compartilhada ganha força no Brasil. **Revista Galileu**, [S.l.], 26 fev. 2015. Disponível em: <<http://revistagalileu.globo.com/Revista/noticia/2015/02/pode-confiar.html>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

⁹³ ANDRADE, H. G. C.; PINTO, M. R. “O que é meu é seu ?!” - Seria o Consumo Colaborativo uma Inovação Social?. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS DO CONSUMO, 7., 2014, Rio de Janeiro. **Anais eletrônicos...** Rio de Janeiro: Puc-Rio, 2014. Disponível em: <http://www.estudosdoconsumo.com.br/artigosdoenec/ENEC2014-GT08-Andrade_Pinto-O_que_e_meu_e_seu_seria_o_consumo_colaborativo_uma_inovacao_social.pdf>. Acesso em: 1 nov. 2016.

A economia compartilhada produz um fenômeno muito interessante: o Airbnb, por exemplo, que é um aplicativo onde qualquer pessoa pode oferecer um quarto de sua casa para aluguel, é considerado a maior rede de hospedagem do planeta, mas não é dono de uma única cama, assim como o Uber é considerado a maior companhia de transporte privado do mundo sem ser dono de um único carro.

O principal problema desses serviços é o fato de que a economia compartilhada é um fenômeno ainda muito recente, e nenhuma legislação no planeta está preparada para resolver os conflitos decorrentes da chegada desses novos serviços ao mercado, principalmente porque grande parte desses serviços concorre com setores tradicionais da economia: o Uber concorre com os táxis, o Airbnb com a rede hoteleira, o Netflix com as emissoras de TV a cabo, etc.

Normalmente, a primeira ação dos órgãos públicos no momento da chegada desse novo tipo de serviço é aplicar a legislação vigente, embora ela esteja defasada, o que gera uma série de problemas, como o fato de alguns países e cidades proibirem o Uber e o Airbnb e o de fiscais de trânsito frequentemente autuarem os motoristas do Uber como taxistas clandestinos, aplicando-lhes multas e outras penalidades. A existência desse problema levou a União Europeia a emitir uma diretiva alertando os governos de seus países membros para que não proibam os serviços de economia compartilhada, salvo em último recurso, e que qualquer proibição deve ser justificada e proporcional ao interesse público em jogo⁹⁴.

Outro problema é que, mesmo quando o serviço de economia compartilhada não ofende, a princípio, nenhuma legislação vigente, muitas vezes os setores tradicionais que são afetados pelo novo concorrente buscam outras maneiras de prejudicar seu funcionamento e crescimento.

Um exemplo claro disso se dá com a Netflix, empresa que oferece séries e filmes pela internet, e concorre diretamente com empresas de TV por assinatura, que no Brasil são as mesmas que oferecem serviços de internet, como a Oi, Claro, NET, Vivo, etc. Mesmo que o serviço ofertado pela Netflix não seja proibido, as empresas que estavam sendo prejudicadas pelo novo concorrente buscaram uma forma alternativa de impedir o seu crescimento: pressionar a Anatel para impor uma limitação de dados na internet fixa⁹⁵.

Por meio da limitação de dados da internet, proposta pela Anatel no início de 2016, serviços como a Netflix seriam extremamente prejudicados, já que, como a Netflix se trata de um serviço que transmite filmes e séries pela internet, se um usuário começasse a assistir vários

⁹⁴ FIORETTI, J.; AUCHARD, E. UE alerta governos contra proibição de Uber e Airbnb. **Reuters Brasil**, [S.l.], 31 maio 2016. Disponível em: <<http://br.reuters.com/article/internetNews/idBRKCN0YM2LA>>. Acesso em 1 nov. 2016.

⁹⁵ HIGA, P. Limite de consumo na banda larga fixa é benéfico, segundo Anatel. **Tecnoblog**, [S.l.], [2016]. Disponível em: <<https://tecnoblog.net/191752/anatel-franquia-banda-larga-fixa/>>. Acesso em: 1 nov. 2011.

filmes, rapidamente passaria do limite permitido pela empresa provedora de internet e teria sua internet cortada, ou ficaria com velocidade reduzida⁹⁶.

Felizmente, em razão da enorme rejeição popular à proposta de impor limites à internet fixa, a Anatel voltou atrás e proibiu as operadoras de limitar o acesso à internet⁹⁷. Entretanto, as dificuldades, impostas pelos órgãos públicos, que muitas outras empresas como Uber, Airbnb e Netflix precisam enfrentar para se estabelecer no mercado, mostram como a legislação brasileira não está preparada para a inovação e a concorrência, e como setores específicos da economia podem influenciar legisladores para proteger seus interesses em detrimento de toda a sociedade.

2.2 O UBER E OS TÁXIS: SEMELHANÇAS E DIFERENÇAS

O caso do Uber, porém, é ainda mais grave que o das outras empresas de economia compartilhada: enquanto estas eram combatidas apenas através das vias institucionais, o Uber sofreu, além disso, com a violência e os protestos organizados por taxistas insatisfeitos, não apenas no Brasil, mas em cada país que o Uber iniciava suas atividades.

Desde a chegada do Uber no Brasil, em março de 2014, se acumularam nos veículos de mídia notícias do tipo: “taxistas organizam protesto contra o Uber”, “motorista do Uber é agredido”, “veículos do Uber são depredados por taxistas”, e ainda “homem é confundido com motorista do Uber e é agredido por taxistas”. A violência foi tanta que chegou ao ponto do presidente do Sindicato dos Taxistas de São Paulo declarar publicamente, em uma audiência na Câmara de Vereadores de São Paulo, que, se o Uber não fosse proibido, os taxistas iriam matar os concorrentes⁹⁸.

Os taxistas alegam que os motoristas do Uber não cumprem os requisitos legais para fazer o transporte de passageiros, enquanto o Uber se defende dizendo que o serviço que presta não é de táxi, mas sim de carona remunerada, que ainda não é regulado pela legislação, e que, portanto, opera em um vazio jurídico. De acordo com o Sintáxi (Sindicato dos Taxistas de Porto

⁹⁶ HIGA, P. Limite de consumo na banda larga fixa é benéfico, segundo Anatel. **Tecnoblog**, [S.l.], [2016]. Disponível em: <<https://tecnoblog.net/191752/anatel-franquia-banda-larga-fixa/>>. Acesso em: 1 nov. 2011.

⁹⁷ ANATEL proíbe limites na internet de banda larga 'por prazo indeterminado'. **G1**, São Paulo, 22 abr. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2016/04/anatel-proibe-limites-na-internet-de-banda-larga-por-prazo-indeterminado.html>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

⁹⁸ SOUZA, F. 'Vai ter morte', diz taxista sobre regulamentação do aplicativo Uber. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 19 jun. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/06/1644905-vai-ter-morte-diz-taxista-sobre-regulamentacao-do-aplicativo-uber.shtml>>. Acesso em: 2 nov. 2016.

Alegre), entre novembro de 2014 e março de 2015, a chegada do Uber em Porto Alegre resultou em um prejuízo de 30% aos taxistas⁹⁹.

Para averiguar se o Uber estava de fato causando um prejuízo aos taxistas, o CADE (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) promoveu um estudo, por meio de seu economista-chefe Luiz Alberto Esteves, para avaliar o impacto do Uber nas corridas de táxi. O estudo concluiu que o Uber não causou um impacto significativo no negócio dos taxistas, e que na verdade o Uber conquistou uma parcela significativa de novos consumidores, que antes não utilizavam o serviço de táxi¹⁰⁰.

De fato, mesmo se os prejuízos observados pelos taxistas sejam reais, não se pode presumir que a principal causa deles seja o Uber, e não outro fator externo, por exemplo, a notória crise econômica que o Brasil enfrenta desde 2014, período que coincidiu com a chegada do Uber nas principais cidades brasileiras.

Outra reclamação dos taxistas é que o Uber não paga impostos, por isso pode oferecer o serviço a preços mais competitivos. De fato, o Uber não paga ISSQN, por entender que o serviço que presta não é regulado e não há previsão legal para a cobrança do tributo. O problema desse argumento é que, como foi visto anteriormente, os taxistas possuem isenção de vários impostos (IPI, IOF, ICMS, IPVA e ISS), enquanto o Uber não paga apenas o ISS, mas seus motoristas devem arcar com todos os outros impostos que os taxistas são isentos. O único custo que os taxistas possuem que o motorista do Uber não precisa pagar é a taxa destinada às cooperativas ou associações, cuja filiação a essas entidades sequer é obrigatória, e mesmo assim o motorista do Uber precisa pagar uma taxa ao Uber no valor de 20 a 25% do preço da corrida. Portanto, o custo para manter um veículo do Uber é muito maior que o custo para manter um táxi.

Na verdade, o preço cobrado pelo Uber é mais competitivo porque durante muitos anos os taxistas trabalharam praticamente sem concorrência, e por isso sempre pressionaram os legisladores municipais a aumentarem cada vez mais as tarifas, visando garantir maiores lucros à categoria. Com a chegada de um novo concorrente que cobra preços mais justos, os taxistas agora se veem em um grave problema, já que são proibidos de cobrar preços menores que os

⁹⁹ EM Porto Alegre, Uber causa prejuízo de 30% a taxistas, diz sindicato. **Metro Jornal**, [S.l.], 28 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.metrojornal.com.br/nacional/foco/uber-causa-prejuizo-de-30-a-taxistas-diz-sindicato-268840>>. Acesso em: 2 nov. 2016.

¹⁰⁰ 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 (CADE)**, Brasília, 15 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/12/art20151215-04.pdf>>. Acesso em: 2 nov. 2016.

definidos na legislação municipal, e o preço artificialmente alto das tarifas pode fazer com que os consumidores migrem para o serviço mais barato oferecido pelo Uber.

Evidentemente, não se pode considerar todos os taxistas como vilões, e nem o Uber como o mocinho nessa guerra. Existem exemplos de taxistas que, ao invés de protestarem contra o Uber, resolveram melhorar seu serviço, tentando competir de forma saudável com a concorrente¹⁰¹. Já quanto ao Uber, não faltam críticas ao serviço por desrespeito com os motoristas¹⁰², sobretudo pelos já mencionados desligamentos sem direito de defesa, e com os outros aplicativos concorrentes, como o Lyft, por sabotagem, ao marcar falsas corridas, cancelando-as posteriormente¹⁰³.

Ante o exposto, verifica-se que, salvo raras exceções, pode-se sintetizar toda a polêmica envolvendo os taxistas e o Uber da seguinte forma: ao invés de lutarem para tornar o serviço de táxi mais competitivo, com medidas como a desregulamentação das tarifas e a oferta de vantagens para os clientes, os taxistas lutam furiosamente para destruir o novo concorrente, que oferece um serviço com um melhor custo-benefício, por meio de protestos, ameaças, agressões e depredações.

2.3 O UBER E A LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Como já fora mencionado anteriormente, a chegada do Uber ao Brasil, assim como em todos os outros países em que a empresa opera, foi marcada por muita polêmica envolvendo a empresa e os taxistas, já que os serviços ofertados pelo Uber são muito semelhantes àqueles ofertados pelos taxistas.

Os taxistas alegam que os motoristas do Uber são taxistas clandestinos, já que não se sujeitam às exigências legais para exercer a profissão de taxista. O argumento dos taxistas encontra respaldo no artigo 2º da Lei nº 12.468/2011, que estabelece que: “é atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para o

¹⁰¹ AO invés de brigar, taxista de BH inova e decide oferecer serviço tão bom quanto Uber. **Bhaz**, [S.l.], 11 ago. 2015. Disponível em: <<http://bhaz.com.br/2015/08/11/ao-inves-de-brigar-taxista-de-bh-inova-e-decide-oferecer-servico-tao-bom-quanto-uber/>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

¹⁰² AMÉRICO, J. Motoristas da Uber se unem a sindicato para lutar por melhores benefícios. **Olhar Digital**, [S.l.], 25 abr. 2016. Disponível em: <<http://olhardigital.uol.com.br/pro/noticia/motorista-do-uber-se-unem-a-sindicato-para-lutar-por-melhores-beneficios/57566>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

¹⁰³ MACDONALD, C. Uber's tactics against rival Lyft crossed the ethical double-yellow. **Canadian Business**, [S.l.], 4 set. 2014. Disponível em: <<http://www.canadianbusiness.com/blogs-and-comment/uber-lyft-competitive-ethics/>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo, 7 (sete) passageiros”¹⁰⁴.

Por outro lado, o Uber e a maior parte da doutrina defendem que o serviço ofertado pela empresa não se trata de um serviço de transporte público de passageiros, mas sim de “carona remunerada” ou “transporte privado de passageiros”, modalidade de transporte que está prevista no artigo 3º, § 2º, III, ‘b’, da Lei nº 12.587/2012, mas que ainda não é regulamentada, além de se basearem nos princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência, que são norteadores das normas que disciplinam as atividades econômicas no Brasil¹⁰⁵.

Porém, como fora analisado na seção 1.1.2 desta monografia, o serviço de táxis é considerado transporte individual público de passageiros não porque ele é um serviço que o Estado tem o dever de fornecer (ou delegar a terceiros), mas porque é uma atividade econômica de natureza privada considerada de utilidade pública. Como o Uber também oferece um serviço de transporte remunerado de passageiros, este também será considerado de utilidade pública e, portanto, um serviço de transporte individual público, se regulado. Razão pela qual não existe no Brasil a modalidade de “transporte privado de passageiros” na forma remunerada¹⁰⁶.

Nesse sentido dispõe o artigo 4º da Lei 12.587/2012, que define as modalidades de transporte elencadas no artigo 3º da mesma Lei:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

[...]

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

[...]

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;¹⁰⁷

Denota-se claramente que a lei conceitua o transporte individual privado não como um serviço, mas sim como um meio de transporte, como os carros utilizados pelos seus proprietários, ou as caronas, deixando de colocar, inclusive, o termo “remunerado”, que aparece

¹⁰⁴ BRASIL. Lei n. 12.468, de 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 ago. 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 8 nov. 2016.

¹⁰⁵ SARMENTO, D. Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o “caso Uber”. **Consultor Jurídico**, Rio de Janeiro, 13 jul. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 8 nov. 2016.

¹⁰⁶ GRAU, E. Parecer. **Consultor Jurídico**, São Paulo, 23 nov. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

¹⁰⁷ BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, 3 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 8 nov. 2016.

no conceito de transporte público individual¹⁰⁸. Portanto, qualquer serviço de transporte remunerado individual será classificado nos termos do inciso VIII, o que faz com que a única forma do Uber ser regulado no Brasil é considerando seus motoristas como taxistas, nos termos do artigo 2º da Lei nº 12.468/2011, e sujeitando-os a todos as regras contidas nesta Lei.

Sarmiento propõe ainda que a Lei nº 12.587/2012 receba uma interpretação conforme à Constituição, no sentido de permitir o funcionamento do Uber com base nos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência¹⁰⁹. No entanto, a aplicação dessa interpretação é impossível, uma vez que a única forma de se permitir a existência da modalidade de “transporte privado de passageiros” na forma remunerada, de acordo com a legislação vigente, seria com a revogação ou a declaração de inconstitucionalidade do artigo 2º da Lei nº 12.468/2011, que dá somente aos taxistas o direito de exercer a atividade de transporte individual remunerado de passageiros.

Verifica-se, então, que o Uber, de acordo com a legislação brasileira vigente no momento de sua chegada ao país, é um serviço irregular, o que sujeita os seus motoristas à condição e às penas de taxistas clandestinos. Nem mesmo a outra forma que o Uber usa comumente para conceituar o serviço que presta – “carona remunerada” – pode ser usada como argumento para se diferenciar dos serviços de táxi, já que a carona sob remuneração é proibida pelo artigo 736 do Código Civil, como já fora analisado na seção 1.3 deste trabalho.

Definida a irregularidade do Uber no momento de sua chegada aos municípios brasileiros, foi exatamente dessa forma que a empresa fora tratada inicialmente em todas as cidades: vários motoristas foram multados e tiveram seus veículos apreendidos por prestar serviços para o Uber.

Mesmo com as sanções impostas pelos órgãos públicos, o Uber não deixou de prestar os seus serviços, por entender que seu serviço não era irregular. Além disso, vários motoristas entraram com ações judiciais para garantir o direito de trabalhar, e estavam obtendo decisões favoráveis, como a seguinte:

AGRAVO DE INSTRUMENTO. MANDADO DE SEGURANÇA. MOTORISTA PROFISSIONAL. APLICATIVO UBER. TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS. INDEFERIMENTO DA LIMINAR. ART. 170, IV, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. LIVRE INICIATIVA. PRESENÇA DOS REQUISITOS AUTORIZADORES DA MEDIDA. PROVIMENTO DO RECURSO. 1. Trata-se na origem do mandado de segurança impetrado pela ora agravante contra

¹⁰⁸ MONTEIRO, R. L. Proibição da Uber: a inconstitucionalidade do PL 349/2014 do Município de São Paulo. **Migalhas**, [S.l.], 8 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: 8 nov. 2016.

¹⁰⁹ SARMENTO, D. Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o “caso Uber”. **Consultor Jurídico**, Rio de Janeiro, 13 jul. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 8 nov. 2016.

o Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro e o Município do Rio de Janeiro a fim de assegurar à recorrente o exercício de sua atividade laborativa como motorista profissional no transporte privado individual de passageiros, por meio do aplicativo Uber. 2. Presença dos requisitos necessários à concessão da liminar, entendidos estes como o justo receio de violação ao direito líquido e certo e o risco de dano de difícil reparação. 3. A Constituição Federal estabelece que o Estado Democrático de Direito possui como fundamento a livre iniciativa. Trata-se de indiscutível liberdade fundamental garantida a todos os indivíduos pelos artigos 1º, IV, e 170 da Carta Magna. Como extensão dessa garantia, figura também na Constituição o direito ao livre exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, estabelecido no inciso XIII do artigo 5º. 4. Além disso, numa análise cognitiva sumária, não há óbice para que a agravante exerça sua atividade remunerada, tendo em vista que o aplicativo utilizado pela motorista particular opera em diversas partes do mundo, como fórmula de acesso a um serviço de transporte de boa qualidade e útil à sociedade, não sendo razoável e nem proporcional, à luz da Constituição da República, a simples e imotivada proibição da atividade. 5. Ademais, a Lei Federal nº 8.987/95, que deu efetividade ao art. 175 da Constituição Federal, dispozo sobre a prestação dos serviços públicos, em consonância com os princípios e garantias nela insculpidos, tal como a recente Lei nº 12.587/2012, previu a coexistência do sistema público e privado em atividades econômicas do mesmo setor. 6. Justo receio de violação a direito líquido e certo do impetrante. 7. Perigo da demora consubstanciado na necessidade de resguardar a agravante em face de ato coator que a impeça de auferir renda para sustentar a sua família e arcar com suas necessidades habituais. 8. Recurso a que se dá provimento, nos termos do artigo 557, §1º-A, do Código de Processo Civil.¹¹⁰

Em razão desse quadro, vários Municípios começaram a editar leis proibindo o Uber, como foi o caso de São Paulo, onde os vereadores aprovaram por ampla maioria o PL 349/2014, que proibia as empresas de carona remunerada por aplicativo, mas o Projeto acabou arquivado depois de ter sido vetado pelo prefeito Fernando Haddad¹¹¹.

O Legislativo Federal também tentou dificultar o funcionamento do Uber no Brasil, incluindo na Medida Provisória nº 673/2015 uma alteração no Código de Trânsito Brasileiro que endurecia as penas para quem exerce transporte de pessoas quando não for licenciado para este fim, mas a proposta de modificação também foi vetada pela Presidente Dilma Rousseff¹¹².

No entanto, como a maioria da população estava ao lado do Uber nesse conflito, aos poucos os vereadores e prefeitos foram cedendo à pressão popular e começaram a regulamentar o aplicativo. A primeira tentativa de regulamentar o Uber partiu do Município de São Paulo,

¹¹⁰ RIO DE JANEIRO. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. **Acórdão que deu provimento a agravo de instrumento contra decisão que indeferiu pedido liminar em mandado de segurança**. Agravo de instrumento nº 0048007-96.2015.8.19.0000. Meire Ferreira Teixeira e Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro. Relator: Desembargador Elton M. C. Leme. 16 de dezembro de 2015. Disponível em: <<http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=0004FE6F882D7B008EFB64758A3705B21335C50442144502>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

¹¹¹ SÃO PAULO (Município). Projeto de Lei n. 344, de 6 de agosto de 2014. Dispõe no âmbito do Município de São Paulo sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, São Paulo, 7 ago. 2014. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/projeto/PL0349-2014.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

¹¹² BRASIL. Mensagem n. 292, de 30 de julho de 2015. **Diário Oficial da União**, Brasília, [2015]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Msg/VEP-292.htm>. Acesso em: 10 nov. 2011.

que criou um modelo de táxi chamado de “Táxi Preto”, que era uma modalidade de táxi de luxo que funcionava de forma semelhante ao Uber, mas a empresa rejeitou participar desse sistema por entender que não é uma empresa de táxi; porém, mesmo com a rejeição do Uber, o modelo foi colocado em operação¹¹³.

O próprio Município de São Paulo foi o primeiro que regulamentou o Uber no Brasil, através do Decreto nº 56.981/2016, que autorizou o funcionamento do Uber e de outras empresas semelhantes mediante o pagamento de uma taxa por quilômetro rodado¹¹⁴. A regulamentação do Uber em São Paulo foi um marco legislativo brasileiro e está sendo usado como base para que outras cidades também regulem o aplicativo, como é o caso de Porto Alegre.

Em sentido contrário, Salvador foi a primeira cidade brasileira a proibir o Uber, a Lei nº 9.066/2016 proibiu o uso de carros particulares para o transporte remunerado de passageiros, embora o Uber continue em pleno funcionamento na capital baiana¹¹⁵. Recentemente, Rio de Janeiro também proibiu o funcionamento da empresa, com a Lei nº 6.106/2016, se tornando a segunda cidade brasileira a proibir o Uber¹¹⁶.

Portanto, pode-se perceber que o Uber e as outras empresas que oferecem o mesmo tipo de serviço, quando iniciaram as suas operações no Brasil, eram um serviço irregular, embora a legislação brasileira sobre o assunto possa ser considerada defasada e alheia às novas tendências do mercado global. Contudo, a maioria dos municípios, com exceção de Salvador e Rio de Janeiro, estão aos poucos regulamentando o Uber ou discutindo propostas de regulamentação do aplicativo.

2.3.1 A competência para legislar sobre o Uber

¹¹³ VENTURA, F. Uber rejeita modelo de “táxi preto” em SP e consegue liminar contra proibição no RJ. **Gizmodo Brasil**, [S.l.], 9 out. 2015. Disponível em: <<http://gizmodo.uol.com.br/uber-apos-proibicao-sp-rj/>>. Acesso em: 12 nov. 2016.

¹¹⁴ SÃO PAULO (Município). Decreto n. 56.981, de 10 de maio de 2016. Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor. **Diário Oficial do Município**, São Paulo, 11 maio 2016. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56981-de-10-de-maio-de-2016/>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

¹¹⁵ SALVADOR. Lei n. 9.066, de 1. de junho de 2016. Dispõe sobre a proibição de veículos particulares para o transporte remunerado de pessoas, individual ou coletivo, no âmbito do Município de Salvador. **Diário Oficial do Município**, Salvador, 2 jun. 2016. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2016/907/9066/lei-ordinaria-n-9066-2016-dispoe-sobre-a-proibicao-de-veiculos-particulares-para-o-transporte-remunerado-de-pessoas-individual-ou-coletivo-no-ambito-do-municipio-de-salvador>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

¹¹⁶ RIO DE JANEIRO (Município). Lei n. 6.106, de 25 de novembro de 2016. Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares para o transporte remunerado de pessoas no Município do Rio de Janeiro e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Rio de Janeiro, 28 nov. 2016. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=332302>>. Acesso em: 29 nov. 2016.

No momento em que os municípios começaram a discutir a criação de leis proibindo o Uber, vários juristas renomados, como Daniel Sarmento, Nancy Andrichi e, principalmente, José Joaquim Gomes Canotilho elaboraram pareceres considerando a legislação municipal incompetente para regulamentar o Uber, devendo o serviço ofertado pela empresa ser regulado por Lei Federal¹¹⁷. Na contramão da doutrina majoritária, o ex-Ministro do STF, Eros Grau, declarou, em parecer, que a competência é, de fato, municipal¹¹⁸.

Atualmente, os municípios, para regulamentar ou proibir o Uber, estão se baseando no artigo 12 e no *caput* do artigo 12-A da Lei 12.587/2012, que preveem o seguinte:

Art. 12. 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.
Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.¹¹⁹

Para Canotilho, e os demais doutrinadores que consideram a legislação municipal incompetente, o principal argumento é o de que o serviço ofertado pelo Uber não é um serviço de transporte individual público, mas sim de transporte individual privado, que ainda não é regulamentado em legislação, por isso não se aplicaria os artigos 12 e 12-A da Lei nº 12.587/2012 ao Uber, dessa forma, o contrato de transporte celebrado entre o passageiro e o motorista da Uber rege-se pelas regras do Código Civil, cuja competência legislativa é privativa da União, conforme o artigo 22, I, da Constituição Federal de 1988¹²⁰.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:
I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;
[...]
XI - trânsito e transporte.¹²¹

¹¹⁷ CANOTILHO, J. J. G. Parecer. **Migalhas**, Lisboa, 4 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/11/art20151109-03.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

¹¹⁸ GRAU, E. Parecer. **Consultor Jurídico**, São Paulo, 23 nov. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

¹¹⁹ BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, 3 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 10 nov. 2016.

¹²⁰ CANOTILHO, J. J. G. Op cit.

¹²¹ BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. **Diário Oficial da União**, Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 10 nov. 2016.

Em primeiro lugar, o argumento de que o táxi constitui um serviço de transporte individual público e o Uber um serviço de transporte individual privado já foi suficientemente refutado na seção anterior, já que o artigo 2º da Lei nº 12.468/2011 prevê que a atividade de transporte individual público é privativa dos taxistas, e o artigo 4º da Lei nº 12.587/2012 dá apenas ao transporte individual público, e não ao privado, o *status* de serviço, permitindo que aquele seja exercido de forma remunerada e este não, de modo que o Uber, se regularizado, automaticamente sairia do conceito de táxi clandestino e entraria na definição de transporte individual público.

Em segundo lugar, acerca da competência privativa da União para legislar sobre o contrato de transporte, assiste razão à Canotilho, uma vez que o contrato entre o taxista e o passageiro também é de transporte e é também regulado pela União, na Lei dos Taxistas, nas Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, em algumas regras do Código de Trânsito Brasileiro e nas regras aplicáveis ao contrato de transporte previstas no Código Civil.

Ocorre que o Parágrafo Único do artigo 22 da Constituição Federal traz a hipótese de que Lei Complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias de competência privativa da União. A Constituição não permite que essa autorização seja dada por Lei Ordinária, nem que seja dada aos Municípios, e é exatamente isso que os artigos 12 e 12-A da Lei nº 12.587 fazem: dão aos Municípios, através de Lei Ordinária, competência para legislar questões específicas de matéria de competência privativa da União.

Diante disso, observa-se que há um problema gravíssimo de validade das legislações municipais que regulam tanto os táxis quanto o Uber, pois é de praxe em todo o território nacional que os Municípios regulem questões como as tarifas cobradas pelos taxistas. Nunca a jurisprudência e a doutrina foram confrontadas com essa questão, mas toda a jurisprudência envolvendo a competência para legislar sobre o serviço de táxis estabelece que a competência é municipal, baseada no artigo 30, I, da Constituição Federal, que prevê que é de competência dos Municípios legislar sobre os assuntos de interesse local¹²², regra que também deve ser aplicada, agora, ao Uber:

ADMINISTRATIVO E CONSTITUCIONAL. MANDADO DE SEGURANÇA. PERMISSÃO. SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL (TÁXI). AUSÊNCIA DE PROVA PRECONSTITUÍDA. LIMITAÇÕES E CONDICIONAMENTOS. LEGISLAÇÃO MUNICIPAL. COMPETÊNCIA. - Alegada a existência de permissão para exploração de serviço de transporte individual, cabe ao impetrante produzir prova preconstituída da existência da

¹²² BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. **Diário Oficial da União**, Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 10 nov. 2016.

autorização e cumprimento dos requisitos que encerra. - O Município é competente para legislar, organizar e regulamentar a prestação de serviços de transporte, de maneira que não está eivada de inconstitucionalidade a fixação de condições e restrições ao exercício da atividade.¹²³

Portanto, pode-se verificar que a questão da competência para legislar sobre o Uber é muito mais complexa do que Canotilho, Eros Grau e os outros doutrinadores imaginavam, já que se pode discutir o duplo desrespeito ao Parágrafo Único do artigo 22 da Constituição Federal. A questão é tão nebulosa que, em outubro de 2013, a Presidente Dilma Rousseff sancionou a Lei que permite a transferência hereditária das licenças de táxis; mas, poucos meses antes, havia vetado outro Projeto de Lei que versava sobre as transferências de licenças, por entender que tais regras deveriam ser estabelecidas pela legislação municipal¹²⁴.

Contudo, o sistema que se pode considerar existe hoje, de acordo com a praxe legislativa e a Jurisprudência, é uma espécie de competência concorrente entre a União e os Municípios, em que a União elabora as normas gerais acerca do transporte individual público, pois trata-se de um contrato de transporte regido pelo Direito Civil, no entanto, os artigos 12 e 12-A da Lei nº 12.587 autorizam os Municípios a legislar sobre questões específicas envolvendo o serviço de táxi, regra que também se aplica ao Uber, já que proibir ou regulamentar o Uber trata-se de estabelecer requisitos mínimos para o transporte individual público de passageiros – ressalte-se que, de acordo com a lei, a única possibilidade de o Uber poder ser regulado é se os seus motoristas sejam considerados taxistas, nos termos do artigo 2º da Lei nº 12.468/2011. Desse modo, as leis municipais que proíbem ou regulamentam o Uber são válidas, e continuarão sendo, a menos que a União também decida regulamentar ou proibir o Uber.

2.4 AS POSSÍVEIS SOLUÇÕES PARA O CONFLITO ENTRE TAXISTAS E UBER

Encontrar uma solução para os conflitos entre taxistas e Uber e que, ao mesmo tempo, seja vantajoso para a sociedade como um todo é algo que precisa ser debatido com profundidade entre todos os setores envolvidos nessa questão, mas que ao mesmo tempo é de suma

¹²³ MINAS GERAIS. Tribunal de Justiça de Minas Gerais. **Acórdão que negou provimento à apelação interposta pela autora em Mandado de Segurança**. Apelação n. 1.0090.08.019793-3/001. Thamirys Joyce Almeida Menezes Dornas e Município de Brumadinho. Relator: Desembargador Alberto Vilas Boas. 17 de março de 2009. Disponível em: <http://www5.tjmg.jus.br/jurisprudencia/pesquisaNumeroCNJEspelhoAcordao.do?jsessionid=3FF341ACEF03602569786B1192ED4D22.juri_node1?numeroRegistro=1&totalLinhas=1&linhasPorPagina=10&numeroUnico=1.0090.08.019793-3%2F001&pesquisaNumeroCNJ=Pesquisar>. Acesso em: 12 nov. 2016.

¹²⁴ MENDES, P. Em sindicato, Dilma sanciona licença hereditária de táxis. **G1**, Brasília, 9 out. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/10/em-sindicato-dilma-sanciona-licenca-hereditaria-de-taxis.html>>. Acesso em: 23 out. 2016.

importância e urgência, já que, enquanto a maioria dos Municípios, assim como a União, ainda se omitem do seu dever de solucionar esse conflito, eles permitem que continuem se perpetuando os casos de violência, depredações e protestos pelo país envolvendo os taxistas e os motoristas do Uber.

Resolver esse conflito entre taxistas e Uber é importante à medida em que confere maior segurança jurídica às relações entre passageiros e motoristas do Uber, e em que confere maior segurança aos motoristas do Uber para poderem trabalhar sem medo de acabarem vítimas da fúria de taxistas. Além disso, se os poderes Legislativo e Executivo continuarem se omitindo de seu dever, a solução para esses conflitos terá que ser dada pelo Poder Judiciário, o que pode levar muitos anos para acontecer, e gerar uma série de divergências que acarretam em insegurança jurídica, apesar de que a maioria da Jurisprudência tem se posicionado de forma favorável ao Uber.

Dessa forma, podem ser consideradas quatro as hipóteses de soluções que podem ser dadas a esse conflito: a proibição do Uber, a sua regulamentação, a sua liberação total e, por fim, a desregulamentação do transporte individual de passageiros. Ressalte-se que quando se fala em Uber, está se tratando de todo e qualquer aplicativo que ofereça serviços de transporte individual de passageiros mediante remuneração em veículos particulares.

2.4.1 A proibição do Uber

A proibição do Uber é a alternativa defendida pelos taxistas e alguns prefeitos, como Antônio Carlos Magalhães Neto, de Salvador, e Eduardo Paes, do Rio de Janeiro. Ressalte-se que, como já mencionado neste capítulo, a legislação brasileira já proíbe o Uber e as outras empresas que oferecem um serviço semelhante, podendo a empresa ser legalizada apenas se houver autorização do Legislativo Federal ou Municipal, em razão da exclusividade que os taxistas têm garantida por Lei.

No Mundo, são várias as cidades e países que já proibiram o Uber, podendo-se citar como exemplos a França, Espanha, Itália, Alemanha, Holanda e Bélgica. Nestes países, o Uber pode operar apenas com motoristas licenciados para exercer a profissão de taxista. Em outros países como Índia e Tailândia, apesar de ter sido proibido, o Uber continua em operação¹²⁵.

¹²⁵ MAROTTA, T. Confira a lista dos países onde o aplicativo do Uber é proibido. **Brasileiros**, [S.l.], 29 maio 2016. Disponível em: <<http://brasileiros.com.br/2016/05/confira-lista-dos-paises-onde-o-aplicativo-uber-e-proibido/>>. Acesso em: 13 nov. 2016.

Certamente, proibir o Uber (ou mantê-lo proibido) é a opção mais cômoda para os legisladores, já que não exige grandes discussões com a sociedade, acalmaria os ânimos dos taxistas e não faria nenhuma mudança no sistema de transportes, já que manteria as coisas exatamente como funcionavam antes da chegada do Uber.

O problema é que o sucesso do Uber se deve justamente ao fato de que o modelo de transporte existente antes de sua chegada era insatisfatório aos olhos da sociedade, não é à toa que 80% dos brasileiros se manifestaram de forma favorável ao Uber em uma pesquisa realizada pelo Instituto Conecta, enquanto apenas 10% são contrários¹²⁶.

Não são poucas as críticas que se fazem ao serviço de táxis, entre elas estão o alto preço das corridas, o uso, que alguns taxistas por vezes fazem, de rotas “alternativas” que aumentam o preço da corrida, e o fato de que muitos taxistas acabam se acomodando com a falta de concorrência, e não adaptam os seus serviços às novas exigências dos consumidores, um exemplo disso é que muitos taxistas até hoje aceitam pagamentos apenas em dinheiro, já que a maioria das cidades não os obriga a aceitarem pagamento por cartão de débito ou crédito.

Evidentemente, é natural que, quando um setor da economia é protegido de concorrentes pelo Poder Público, os seus membros acabam se esforçando o mínimo necessário para atrair os clientes, já que eles têm uma reserva de mercado e, portanto, lucros garantidos. Obviamente, os taxistas ainda competem entre si pelos clientes, mas como a demanda por táxis é muito maior que a sua oferta, tal competição não chega perto da competição que existe em um sistema de livre-mercado, que exige que os concorrentes busquem a todo tempo oferecer o melhor serviço pelo menor custo possível.

O Uber representa exatamente isso: a chegada de um novo concorrente (ainda que de forma inicialmente irregular) a um setor da economia que estava acomodado pelos privilégios garantidos pela Lei, oferecendo aos consumidores um serviço de maior qualidade, com maior conforto, a um preço menor.

Portanto, observa-se que a proibição do Uber não é a alternativa ideal para a resolução do seu conflito com os taxistas. Ela pode até acalmar os ânimos dos taxistas, já que estes teriam mantida a sua reserva de mercado e os demais privilégios, mas isso traria um alto custo para a sociedade, já que todas as pessoas teriam que ser obrigadas a aceitar um serviço de menor qualidade, a um preço maior, apenas para garantir os lucros de um cartel. Além de demonstrar

¹²⁶ PAYÃO, F. 80% dos brasileiros aprovam a chegada da Uber. **Tecmundo**, [S.l.], 5 jul. 2016. Disponível em: <<http://www.tecmundo.com.br/uber/106897-80-brasileiros-aprovam-chegada-uber.htm>>. Acesso em: 13 nov. 2016.

ao mundo que o Brasil é um país fechado a inovações tecnológicas e experiências de livre-mercado.

2.4.2 A regulamentação do Uber

A regulamentação do Uber é a alternativa defendida por vários Prefeitos de Municípios brasileiros, mas até hoje apenas a cidade de São Paulo expediu uma regulamentação para o serviço ofertado pelo Uber, embora muitos outros Municípios já tenham leis em tramitação. É a alternativa também defendida pela maior parte da população.

No Mundo, o Uber é regulado na maioria das cidades dos Estados Unidos, e em países como México, Índia, Austrália e Filipinas. Algumas regulamentações, naturalmente, são mais rígidas em algumas cidades, exigindo requisitos como programas de treinamento para os motoristas e seguro, mas nas Filipinas, por exemplo, a Lei exige somente o cadastramento do motorista e o pagamento de uma taxa anual¹²⁷. Logicamente, a quantidade de burocracia que envolve a regulamentação vai ser um fator determinante no custo final que o serviço terá ao consumidor em cada localidade, de modo que o Uber nas Filipinas terá um preço muito menor que nos outros países em que a empresa foi regulada de forma mais rígida.

A regulamentação do Uber é uma boa solução para o conflito entre os taxistas e motoristas do Uber à medida em que confere maior segurança jurídica ao Uber, e pelo fato de os taxistas não terem mais o argumento de que o Uber é um serviço irregular para incitar protestos contra a empresa, mas é preciso atentar a um ponto muito importante: a regulamentação não pode transformar o Uber em uma vítima (ou em um vilão) da “captura regulatória”¹²⁸.

O Uber pode se tornar uma vítima do fenômeno da captura regulatória quando a regulamentação onera tanto o serviço que as vantagens que tinha inicialmente em relação aos táxis desaparecem, ou seja, ao invés da regulamentação buscar melhorar o serviço de táxis para que este se torne um concorrente à altura do Uber, ela busca frear o desenvolvimento do Uber

¹²⁷ CORRÊA, A. Uber: Conheça as polêmicas globais e onde já foi regulamentado. **BBC Brasil**, [S.l.], 12 ago. 2015. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/08/150812_uber_regulamentacao_pai_ac>. Acesso em: 13 nov. 2016.

¹²⁸ Captura regulatória é um fenômeno da economia que ocorre quando o Estado, em busca de corrigir “falhas de mercado”, ao invés de atuar em prol do interesse público, acaba atuando para favorecer grupos de interesses que dominam o setor que está encarregado de regular. Sobre o assunto: MAUAD, J. L. Captura Regulatória. **Instituto Ordem Livre**, [S.l.], 12 dez. 2012. Disponível em: <<http://ordemlivre.org/posts/captura-regulatoria>>. Acesso em: 13 nov. 2016.

através de amarras burocráticas que acabam tornando a qualidade do serviço menor e o seu custo maior em relação ao que era antes da regulamentação.

Um exemplo claro de captura regulatória está ocorrendo em Porto Alegre, onde o Projeto de Lei nº 271/2015, que regulamenta o Uber e ainda está em tramitação, foi aprovado pela Câmara de Vereadores com a exigência, em seu artigo 15, de que pelo menos 20% dos motoristas do Uber sejam do sexo feminino¹²⁹. Não há nenhum sentido em se exigir uma cota de mulheres motoristas, já que o Uber sequer impõe limites de motoristas cadastrados. Dessa forma, torna-se claro que o único propósito que o artigo 15 desse Projeto de Lei tem é o de limitar o número de motoristas do Uber e de outras empresas semelhantes em Porto Alegre, evitando que os taxistas tenham uma concorrência que pudesse prejudicar de forma significativa os seus lucros.

No entanto, o Uber também pode acabar se tornando um vilão da captura regulatória, caso venha a se aliar ao Poder Público e aos taxistas para prejudicar demais concorrentes ou tentar barrar inovações tecnológicas no setor de transporte individual que possam vir a se desenvolver no futuro.

Além disso, a regulamentação do Uber expõe uma nova contradição no modelo de transporte, uma vez que ela permite a utilização de veículos particulares (sem licença) para o transporte remunerado de passageiros, desde que esses motoristas sejam parceiros do Uber ou de outras empresas, mas o motorista que deseja atuar de forma independente com o seu carro particular, sem ter o dever de pagar taxas a alguma dessas empresas, continuará sendo um taxista clandestino, ou seja, um mero cadastramento em um aplicativo para celulares passa a separar a mesma conduta (transportar pessoas em veículos particulares) em criminosa e regular.

Dessa forma, verifica-se que a regulamentação do Uber pode ser uma boa forma de resolver os conflitos entre os taxistas e os motoristas do Uber, mas a grande possibilidade de que a regulamentação venha a transformar o Uber em uma vítima da captura regulatória, ou que venha a gerar, no futuro, novos conflitos no sistema de transporte individual, fazem com que esta também não seja a forma ideal de se resolver esse conflito.

2.4.3 A liberação total do Uber

¹²⁹ PORTO ALEGRE. Projeto de Lei n. 271, de 2 de dezembro de 2015. Institui, no Município de Porto Alegre, o serviço de transporte individual pago prestado mediante o compartilhamento de veículo solicitado por meio de rede digital estruturada por provedor de rede de transporte – PRT –, com ou sem motorista e por curto período. **Câmara de Vereadores**, Porto Alegre, 2 dez. 2015. Disponível em: <http://200.169.19.94/documentos/draco/processos/127106/PLL_271-15_FERNANDA_E_OUTROS_Intitui_o_transporte_individual_pago_intermediado_pelo_acesso_a_redes_digitais.doc>. Acesso em: 13 nov. 2016.

A liberação do Uber trata-se da possibilidade de a empresa continuar operando livremente, sem pagar os impostos e sem interferência estatal. Embora nenhum país tenha adotado esse modelo ao legalizar o Uber, é dessa forma que o Uber funciona, atualmente, na maioria das cidades brasileiras, através de determinações judiciais, já que tais Municípios ainda não o regulamentaram.

A liberação total do Uber corrigiria o problema apontado na hipótese anterior: a possibilidade do Uber se tornar uma vítima, ou um vilão, da captura regulatória. Sendo o serviço ofertado pelo Uber simplesmente liberado, a quantidade de inovação e concorrência que a sociedade experimentaria no setor de transporte individual seria inimaginável.

No entanto, a liberação do Uber não é uma resposta que agradaria aos taxistas, que provavelmente continuariam a organizar protestos e a incitar violência contra os motoristas da empresa. Além disso, a liberação do Uber manteria a contradição apontada na hipótese anterior, já que motoristas que desejam trabalhar de forma independente com seu veículo particular, sem precisar pagar taxas para nenhuma empresa, continuariam sendo considerados taxistas clandestinos.

Ante o exposto, verifica-se que a liberação total do serviço ofertado pelo Uber, embora traga algumas vantagens para a própria empresa e para a sociedade, não é uma hipótese capaz de resolver os conflitos entre os taxistas e os motoristas do Uber, nem de resolver falhas estruturais do modelo de transporte individual de passageiros.

2.4.4 A desregulamentação do transporte individual de passageiros

A desregulamentação do transporte individual de passageiros é certamente a hipótese mais complexa e a que traria mais modificações estruturais no modelo de transporte adotado atualmente no Brasil.

De acordo com Esteves, existem duas formas de regulamentar os serviços de táxi: com restrições de entrada (requisitos necessários para exercer a profissão) e de preços (fixação de tarifas). No Brasil, são aplicadas as duas modalidades. Esteves afirma, ainda, que é comum que o sistema de táxis passe por ciclos de maior regulamentação e de maior desregulamentação¹³⁰.

¹³⁰ ESTEVES, L. A. Uber: o mercado individual de transporte individual de passageiros: regulação, externalidades e o equilíbrio urbano. **Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)**, Brasília, 4 set. 2015. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf>>. Acesso em: 9 out. 2016.

Criar um modelo de desregulamentação nas restrições de entrada no sistema de táxis brasileiro é relativamente simples, e bastaria apenas a revogação, alteração ou a declaração de inconstitucionalidade do artigo 2º da Lei 12.468/2011, que prevê que a atividade de transporte individual remunerado de passageiros é privativa dos taxistas. Argumentos não faltam para suscitar a inconstitucionalidade desse artigo, já que ele viola vários princípios constitucionais como a livre iniciativa, livre concorrência e liberdade de profissão¹³¹, além da possível alegação de violar a competência municipal para legislar sobre assuntos de interesse local.

Em sendo adotada essa medida, a atividade de transportar pessoas sob remuneração poderia ser explorada por um maior número de pessoas, já que os requisitos de entrada seriam menos rígidos, o que acabaria por gerar uma maior concorrência no setor e, portanto, um aumento na qualidade do serviço.

Já a desregulamentação dos preços no Brasil seria uma tarefa mais complicada, pois ela perpassa por uma alteração legislativa em cada um dos Municípios, mas é uma tarefa extremamente necessária para o desenvolvimento do setor de transporte individual de passageiros. Hoje, por exemplo, uma das principais desvantagens que os taxistas têm em relação ao Uber é que, enquanto este oferece uma série de promoções e variedade de preços, o taxista está vinculado ao preço apontado no taxímetro.

Portanto, a desregulamentação dos preços, aliada à desregulamentação das restrições de entrada, é a melhor forma de garantir que todos os agentes que exploram o transporte individual de passageiros possam competir de forma livre, em condições de igualdade, e que possibilita uma maior variedade na oferta de serviços. Atualmente, o táxi é um serviço praticamente utilizado apenas pela classe média e média-alta, uma desregulamentação dos preços pode fazer com que o serviço seja também acessível às classes mais baixas.

Certamente os taxistas não ficariam muito satisfeitos, inicialmente, com essas medidas de desregulamentação, já que elas implicariam na perda de muitos privilégios que a categoria possui atualmente. Uma possibilidade de que uma alteração desse nível no modelo de transporte seja bem aceita pelos taxistas se dá com uma mudança na própria maneira de pensar os táxis: Esteves demonstra que, em países como a Holanda, o serviço de táxis funciona integrado à rede de transporte coletivo, servindo como alimentador para os terminais de ônibus e metrô¹³².

¹³¹ SARMENTO, D. Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o “caso Uber”. **Consultor Jurídico**, Rio de Janeiro, 13 jul. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 8 nov. 2016.

¹³² ESTEVES, L. A. Uber: o mercado individual de transporte individual de passageiros: regulação, externalidades e o equilíbrio urbano. **Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)**, Brasília, 4 set. 2015. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf>>. Acesso em: 9 out. 2016.

Outro privilégio que os taxistas já possuem, e dificilmente seria alterado no futuro, é a utilização de pontos de táxi fixos, espalhados pela cidade.

Porém, a manutenção de privilégios em demasia à categoria dos taxistas é algo que vai de encontro ao próprio interesse público e acaba prejudicando o crescimento e desenvolvimento do setor de transporte individual remunerado. Assim como grandes empresas podem ir à falência se não se adaptarem às constantes mudanças do mercado, os taxistas precisariam aceitar e se adaptar às mudanças trazidas pelo Uber, melhorar os seus serviços, e assim competir pela sua fatia no mercado com os outros concorrentes.

Outra crítica que poderia ser feita ao modelo de desregulamentação é a maior insegurança que este poderia causar aos passageiros, já que, em tese, qualquer pessoa poderia se tornar um explorador da atividade de transporte de passageiros, enquanto hoje em dia os taxistas são obrigados a cumprir alguns requisitos que visam garantir a segurança dos passageiros. Tal fato possibilitaria que, por exemplo, indivíduos poderiam se aproveitar da condição de motorista para cometer assaltos, estupros e outros crimes.

Entretanto, essa crítica faz parte de uma visão ultrapassada de que apenas o Estado pode garantir segurança às pessoas, por meio da regulamentação. Tanto não é verdade que o Poder Público é capaz de impedir que os taxistas também se aproveitem de sua condição para cometer crimes, quanto não é verdade que os agentes privados não são capazes de criar meios de garantir a segurança do passageiro, o próprio Uber criou, por exemplo, o sistema de avaliações.

Ante o exposto, verifica-se que a desregulamentação, tanto dos preços quanto dos requisitos de entrada, é a melhor maneira de resolver o conflito entre os taxistas e os motoristas do Uber, e que, ao mesmo tempo, traz mais vantagens para a sociedade como um todo, pois garante que possam existir vários tipos de serviço de transporte remunerado de passageiros, em diferentes níveis de qualidade, por diferentes preços, para cada tipo de consumidor.

CONCLUSÃO

A presente monografia demonstrou no primeiro capítulo a importância de se discutir e se aplicar com cuidado as políticas públicas de transporte urbano, já que cada mudança no setor pode causar inúmeras alterações de ordem econômica e ambiental, tais como o aumento ou redução dos congestionamentos, do nível de poluição do ar, do custo do transporte, do grau de espraiamento das cidades, etc.

Posteriormente, demonstrou-se que o serviço de táxi, principal modalidade de transporte individual de passageiros, é um serviço que se iniciou de forma privada e, aos poucos, foi sendo regulamentado pelo Poder Público, em um claro exemplo de *public takeover*. O grande marco regulatório dos táxis se deu posteriormente à Grande Depressão, na cidade de Nova Iorque, uma vez que, devido à crise econômica, muitas pessoas, sem emprego, passaram a oferecer serviço de transporte remunerado, o que causou diversos problemas sociais que levaram o governo da época a limitar o número de taxistas na cidade.

O fato de o serviço de táxis constituir uma modalidade de *public takeover* muitas vezes leva a uma confusão acerca de sua natureza jurídica: se é de serviço público ou privado, mas o presente trabalho demonstrou que o serviço de táxis não preenche diversos requisitos exigidos para um serviço ser classificado como público, como a possibilidade de transferência do direito de operar, a ausência de modicidade (pois os táxis são voltados à classe média e alta, não é acessível a toda a sociedade), a ausência de impessoalidade (pois existem táxis voltados a grupos ou lugares específicos, como os turísticos) e a ausência de regularidade em sua prestação. Todos esses requisitos indicam que o táxi é um serviço de natureza privada, mas de utilidade pública e, portanto, o direito de operar um táxi expedido pelo Poder Público se trata de uma licença.

Outra querela causada pela confusão da natureza jurídica do serviço de táxi é sobre a obrigatoriedade ou não da realização de licitação para a expedição das licenças (ou alvarás). A Jurisprudência, de modo geral, tem se posicionado de maneira favorável à exigência de licitação, mas no presente trabalho demonstrou-se que a licitação é um procedimento obrigatório quando a prestação do serviço público se dá através de concessão ou permissão, mas como o ato administrativo que autoriza a prestação do serviço de táxis é a licença, já que a natureza jurídica do serviço prestado é privada, não há a necessidade de se realizar licitação.

Acerca dos taxistas clandestinos, que são motoristas que transportam pessoas mediante remuneração de forma irregular, buscou-se analisar qual a tipificação correta do delito cometido pelos clandestinos: se era o crime de atentar contra serviço de utilidade pública (artigo 265 do

Código Penal) ou a contravenção de exercício irregular da profissão (artigo 47 da Lei de Contravenções Penais). Concluiu-se que a tipificação correta era a do artigo 47 da LCP, já que a mera conduta de transportar um passageiro irregularmente não coloca em risco o funcionamento do serviço de táxis.

Sobre a carona solidária, buscou-se definir em que momento o transporte deixa de ter um caráter solidário e passa a ter um caráter remuneratório, o que sujeita o motorista às mesmas sanções de um taxista clandestino. O ponto principal da questão era se uma mera divisão dos custos da viagem, prática comum no Brasil, seria suficiente para extinguir a solidariedade da carona. Verificou-se que a simples divisão de custos, ainda que o motorista não aufera lucro, já é suficiente para afastar a solidariedade da carona, uma vez que a lei também proíbe que o motorista aufera vantagens indiretas.

O Uber, serviço de carona remunerada, ou “transporte individual privado”, que atua por meio de um aplicativo para celulares, despertou a ira dos taxistas com sua chegada ao Brasil, por oferecer um serviço com mais qualidade e de forma mais barata. A fúria com que taxistas atacaram o Uber, com protestos, depredações e agressões, demonstrou que a categoria prefere lutar para destruir o novo concorrente do que lutar por medidas como a desregulamentação das tarifas e a possibilidade de oferecer vantagens aos clientes para competir em igualdade com o Uber.

No entanto, a ira dos taxistas não era totalmente injustificada. O presente trabalho demonstrou que, embora a Jurisprudência brasileira sempre tenha se posicionado de forma favorável ao Uber, a empresa, quando estreou no Brasil, estava operando de forma irregular, uma vez que o artigo 2º da Lei 12.468/2011 prevê que a atividade de transporte individual remunerado de passageiros é privativa dos taxistas.

Quando, por pressão dos taxistas, os Municípios começaram a expedir as primeiras legislações proibindo o Uber, vários doutrinadores começaram a debater se a competência para proibir ou regulamentar o Uber era dos Municípios ou da União. O presente trabalho encontrou dificuldades para responder a esta questão, pois se descobriu que, na prática, existe uma espécie de competência concorrente entre União e Municípios para legislar sobre os táxis, em que a União estabelece normas gerais que são complementadas pelos Municípios, mas tal prática não encontra respaldo na Constituição Federal. De acordo com a praxe legislativa, concluiu-se que as normas municipais proibindo e regulamentando o Uber são válidas, a menos que a União elabore uma norma em sentido contrário.

De acordo com tal cenário, foram discutidas quatro hipóteses de solucionar o conflito entre taxistas e Uber: a proibição do Uber, a sua regulamentação, a sua liberação total e a

desregulamentação do transporte individual de passageiros. A primeira hipótese se mostrou inviável, pois vai de encontro ao interesse público, obrigando a sociedade a aceitar um serviço mais caro e de menor qualidade. A regulamentação do Uber se mostrou uma boa hipótese para resolver o conflito, porém insuficiente, em razão da grande possibilidade do Uber se tornar uma vítima (ou vilão) da captura regulatória, e em razão dos novos conflitos que poderiam surgir da regulamentação. A liberação total do Uber foi descartada pois manteria os conflitos entre taxistas e motoristas do Uber. Por fim, a hipótese ideal encontrada foi a desregulamentação do sistema de transporte individual de passageiros, tanto das restrições de entrada quanto de preço, pois é a opção que, além de resolver o conflito de vez, traz as maiores vantagens para a sociedade como um todo, como o aumento da concorrência no setor de transporte individual.

Por fim, não se pode encarar o Uber como uma panaceia que irá resolver os problemas de trânsito nos grandes centros urbanos, mas abrir o mercado para mais concorrentes e outros tipos de serviço é uma reforma drástica no modelo de transporte que pode ser a solução para vários desses problemas de trânsito. A capacidade que o Uber terá de contribuir para a melhora no sistema de transportes irá depender do quão ousadas serão as medidas que os legisladores estarão dispostos a tomar.

REFERÊNCIAS

AGUIAR JÚNIOR, R. R. **Contrato De Transporte De Pessoas E O Novo Código Civil**. Renovar: São Paulo, p. 617-633, 2003.

AGUILLAR, F. H. **Serviços Públicos**. São Paulo: Saraiva, 2011.

ALVES, P. UberX e UberBLACK: entenda a diferença entre as modalidades do Uber. **Techtudo**, [S.l.], 24 jul. 2015. Disponível em: <<http://www.techtudo.com.br/noticias/noticia/2015/07/uber-no-brasil-qual-e-diferenca-entre-uberx-e-uberblack.html>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

AMÉRICO, J. Motoristas da Uber se unem a sindicato para lutar por melhores benefícios. **Olhar Digital**, [S.l.], 25 abr. 2016. Disponível em: <<http://olhardigital.uol.com.br/pro/noticia/motorista-do-uber-se-unem-a-sindicato-para-lutar-por-melhores-beneficios/57566>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

ANATEL proíbe limites na internet de banda larga 'por prazo indeterminado'. **G1**, São Paulo, 22 abr. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2016/04/anatel-proibe-limites-na-internet-de-banda-larga-por-prazo-indeterminado.html>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

ANDRADE, H. G. C.; PINTO, M. R. “O que é meu é seu ?!” - Seria o Consumo Colaborativo uma Inovação Social?. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS DO CONSUMO, 7., 2014, Rio de Janeiro. **Anais eletrônicos...** Rio de Janeiro: Puc-Rio, 2014. Disponível em: <http://www.estudosdoconsumo.com.br/artigosdoenec/ENEC2014-GT08-Andrade_Pinto-O_que_e_meu_e_seu_seria_o_consumo_colaborativo_uma_inovacao_social.pdf>. Acesso em: 1 nov. 2016.

ANTT reconhece erro ao aplicar multa a condutor do DF que dividiu gasolina. **G1**, Brasília, 2 jun. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2014/06/antt-reconhece-erro-ao-aplicar-multa-condutor-do-df-que-dividiu-gasolina.html>>. Acesso em: 25 out. 2016.

AO invés de brigar, taxista de BH inova e decide oferecer serviço tão bom quanto Uber. **Bhaz**, [S.l.], 11 ago. 2015. Disponível em: <<http://bhaz.com.br/2015/08/11/ao-inves-de-brigar-taxista-de-bh-inova-e-decide-oferecer-servico-tao-bom-quanto-uber/>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

BELO HORIZONTE. Lei n. 10.692, de 30 de dezembro de 2013. Concede isenção do Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis por Ato Oneroso Intervivos - ITBI - às transmissões que menciona, isenção do Imposto sobre Serviço de Qualquer Natureza - ISSQN - para o Serviço de Transporte Público Urbano de Pessoas por Táxi do Município; e altera as leis n.ºs 1.310/66, 5.492/88, 7.378/97, 8.468/02, 8.725/03 e 10.082/11. **Diário Oficial do Município**, Belo Horizonte, 30 dez. 2013. Disponível em: <<http://portal6.pbh.gov.br/dom/iniciaEdicao.do?method=DetalheArtigo&pk=1113458>>. Acesso em: 20 out. 2016.

BERGAMIN JUNIOR, G. Preço de alvará de táxi despenca, e gestão Haddad libera comércio. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 9 jul. 2016. Disponível em:

<<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/07/1790006-preco-de-alvara-de-taxi-cai-e-haddad-libera-comercio.shtml>>. Acesso em: 21 out. 2016.

BLASS, M. Sua avaliação para o motorista do Uber pode bani-lo do aplicativo; entenda. **33giga**, [S.l.], 21 jul. 2016. Disponível em: <<http://33giga.com.br/sua-avaliacao-para-o-motorista-do-uber-pode-bani-lo-do-aplicativo-entenda/>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. **Diário Oficial da União**, Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 23 out. 2016.

_____. Decreto-Lei n. 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Código Penal. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, 7 dez. 1940. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2848compilado.htm>. Acesso em: 24 out. 2016.

_____. Decreto-Lei n. 3.688, de 3 de outubro de 1941. Lei das Contravenções Penais. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, 3 out. 1941. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3688.htm>. Acesso em: 24 out. 2016.

_____. Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 13 fev. 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987cons.htm>. Acesso em: 15 out. 2016.

_____. Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Brasília, 23 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 21 out. 2016.

_____. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**, Brasília, 11 jan. 2002. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm>. Acesso em: 10 nov. 2016.

_____. Lei n. 12.468, de 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei no 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 ago. 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 20 out. 2016.

_____. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, 3 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 20 out. 2016.

_____. Mensagem n. 292, de 30 de julho de 2015. **Diário Oficial da União**, Brasília, [2015]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Msg/VEP-292.htm>. Acesso em: 10 nov. 2011.

_____. Mensagem nº 341, de 26 de agosto de 2011. **Diário Oficial da União**, Brasília, [2011]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Msg/VEP-341.htm>. Acesso em: 17 out. 2016.

_____. Proposta de Emenda à Constituição n. 245, de 13 de agosto de 2014. Acrescenta parágrafo ao art. 175 da Constituição Federal, excluindo da incumbência do poder público a prestação dos serviços de táxi, que passam a ser considerados serviços de utilidade pública. **Câmara dos Deputados**, Brasília, 13 ago. 2014. Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=7E4D908CA79948EDA1B38BFCF5B02B9E.proposicoesWeb1?codteor=1272240&filename=PEC+425/2014>. Acesso em: 24 out. 2016.

_____. Superior Tribunal de Justiça. **Acórdão de decisão que negou provimento a recurso ordinário em mandado de segurança**. Recurso em Mandado de Segurança n. 19.091. Sérgio Aureliano e Silva e Secretário de Transportes do Governo do Distrito Federal e outro. Relator: Ministro Humberto Martins. 4 de outubro de 2007. Disponível em: <<http://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/19221616/recurso-ordinario-em-mandado-de-seguranca-rms-19091-df-2004-0143957-0/relatorio-e-voto-19221618>>. Acesso em: 23 out. 2016.

_____. Tribunal Regional do Trabalho (4. Região). **Acórdão que negou provimento ao Recurso Ordinário contra sentença que julgou procedentes os pedidos da Reclamação Trabalhista**. Recurso Ordinário n. 0072700-23.2009.5.04.0001. Adão Lopes Alves e Rejane Correa. Relator: Desembargador João Ghisleni Filho. 13 de agosto de 2013. Disponível em: <<http://www.trt4.jus.br/consulta-processual-portlet/servlet/download.html?tipo=complemento&processo=0072700-23.2009.5.04.0001&chave=788833379K7759X&andamento=36751009&ordem=1&data=2010-12-01&origem=TRT>>. Acesso em: 17 out. 2016.

BRISO, C. B. Lojas do Rio cobram até R\$ 170 mil para vender ilegalmente licenças para dirigir táxis. **O Globo**, Rio de Janeiro, 17 set. 2016. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/lojas-do-rio-cobram-ate-170-mil-para-vender-ilegalmente-licencas-para-dirigir-taxis-17516666>>. Acesso em: 21 out. 2016.

CANOTILHO, J. J. G. Parecer. **Migalhas**, Lisboa, 4 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.migalhas.com.br/arquivos/2015/11/art20151109-03.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

CARRERA, M. Cooperativas brigam pela regulamentação de aplicativos de chamada de táxi. **Brasil Econômico**, São Paulo, 4 jun. 2013. Disponível em: <<http://economia.ig.com.br/2013-06-04/cooperativas-brigam-pela-regulamentacao-de-aplicativos-de-chamada-de-taxi.html>>. Acesso em: 24 out. 2016.

CONFIRA o que é preciso para ser um taxista em seu município. **Esplanada News**, [S.l.], 9 jul. 2011. Disponível em: <<http://esplanadanews.com.br/portal/noticia.php?id=812>>. Acesso em: 21 out. 2016.

CORRÊA, A. Uber: Conheça as polêmicas globais e onde já foi regulamentado. **BBC Brasil**, [S.l.], 12 ago. 2015. Disponível em:

<http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/08/150812_uber_regulamentacao_pai_ac>. Acesso em: 13 nov. 2016.

CZERWONKA, M. Você sabe o significado das cores das placas de veículos? Veja aqui. **Portal do Trânsito**, [S.l], 25 mar. 2015. Disponível em: <<http://portaldotransito.com.br/noticias/voce-sabe-o-significado-das-cores-das-placas-de-veiculos-veja-aqui/>>. Acesso em: 21 out 2016.

EM Porto Alegre, Uber causa prejuízo de 30% a taxistas, diz sindicato. **Metro Jornal**, [S.l], 28 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.metrojornal.com.br/nacional/foco/uber-causa-prejuizo-de-30-a-taxistas-diz-sindicato-268840>>. Acesso em: 2 nov. 2016.

ESTEVES, L. A. Uber: o mercado individual de transporte individual de passageiros: regulação, externalidades e o equilíbrio urbano. **Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)**, Brasília, 4 set. 2015. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf>>. Acesso em: 9 out. 2016.

FERREIRA, A. Uber começa a aceitar pagamento em dinheiro no Rio na segunda-feira (29). **G1**, Rio de Janeiro, 23 ago. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/08/uber-comeca-aceitar-pagamento-em-dinheiro-no-rio-na-segunda-29.html>>. Acesso em: 31 out. 2016.

FERREIRA, A. B. H. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

FIORETTI, J.; AUCHARD, E. UE alerta governos contra proibição de Uber e Airbnb. **Reuters Brasil**, [S.l], 31 maio 2016. Disponível em: <<http://br.reuters.com/article/internetNews/idBRKCN0YM2LA>>. Acesso em 1 nov. 2016.

GRAU, E. Parecer. **Consultor Jurídico**, São Paulo, 23 nov. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

GULARTE, J. Transporte clandestino: rápido, mas perigoso e ilegal. **Diário Gaúcho**, Porto Alegre, 30 ago. 2014. Disponível em: <<http://diariogaucha.clicrbs.com.br/rs/dia-a-dia/noticia/2014/08/transporte-clandestino-rapido-mas-perigoso-e-ilegal-4586947.html>>. Acesso em: 25 out. 2016.

HIGA, P. Limite de consumo na banda larga fixa é benéfico, segundo Anatel. **Tecnoblog**, [S.l], [2016]. Disponível em: <<https://tecnoblog.net/191752/anatel-franquia-banda-larga-fixa/>>. Acesso em: 1 nov. 2011.

HISTÓRIA do Táxi. **Wikipédia**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_do_t%C3%A1xi>. Acesso em: 31 out. 2016.

ICMS, Imunidades/isenções, Taxi. **Secretaria da Fazenda**, São Paulo, [20--]. Disponível em: <http://www.fazenda.sp.gov.br/guia/icms/isencao_taxi.shtm>. Acesso em: 20 out. 2016.

IPVA, Imunidade e Isenção. **Secretaria da Fazenda**, São Paulo, [20--]. Disponível em: <<http://www.fazenda.sp.gov.br/guia/ipva/imunidade.shtm>>. Acesso em: 20 out. 2016.

ISENÇÃO do IPI e IOF para Taxistas. **Receita Federal**, [S.l.], 23 jun. 2016. Disponível em: <<http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/tributaria/isencoes/isencao-do-ipi-iof-para-aquisicao-de-veiculo/isencao-do-ipi-iof-para-taxistas>>. Acesso em: 20 out. 2016.

JUNQUEIRA, D. O novo intermediário: como os apps de táxi facilitam nossa vida e dos taxistas, e incomodam cooperativas. **Gizmodo Brasil**, [S.l.], 30 jul. 2013. Disponível em: <<http://gizmodo.uol.com.br/apps-de-taxi/>>. Acesso em: 24 out. 2016.

JUNQUEIRA, R. A carona paga nos tempos dos smartphones. **Congresso em Foco**, [S.l.], 8 mar. 2014. Disponível em: <<http://congressoemfoco.uol.com.br/noticias/outros-destaques/a-carona-paga-nos-tempos-dos-smartphones/>>. Acesso em: 25 out. 2016.

JUSTEN FILHO, M. **Curso de Direito Administrativo**. 12. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2016.

KATCHIBORIAN, P. Afinal, quanto ganha um motorista do Uber?. **Free the Essence**, [S.l.], 10 jul. 2016. Disponível em: <<https://www.freetheessence.com.br/nova-economia/consumo-colaborativo/quanto-ganha-um-motorista-do-uber/>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

LAFLOUFA, J. Pode confiar: a economia compartilhada ganha força no Brasil. **Revista Galileu**, [S.l.], 26 fev. 2015. Disponível em: <<http://revistagalileu.globo.com/Revista/noticia/2015/02/pode-confiar.html>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

LOUREIRO, R. Após assaltos, motoristas alertam para perigo do Uber Pool. **Olhar Digital**, [S.l.], 31 out. 2016. Disponível em: <<http://olhardigital.uol.com.br/noticia/apos-assaltos-motoristas-alertam-para-perigo-do-uber-pool/63365>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

MACDONALD, C. Uber's tactics against rival Lyft crossed the ethical double-yellow. **Canadian Business**, [S.l.], 4 set. 2014. Disponível em: <<http://www.canadianbusiness.com/blogs-and-comment/uber-lyft-competitive-ethics/>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

MACHADO, L. Após denúncia de assédio, motorista do Uber é excluído do aplicativo. **G1**, São Paulo, 30 maio 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/apos-denuncia-de-assedio-motorista-da-uber-e-excluido-do-aplicativo.html>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

MARCHI, D. Há muito governo na nossa gasolina. **Instituto Mises Brasil**, [S.l.], 13 fev. 2015. Disponível em: <<http://www.mises.org.br/Article.aspx?id=2032>>. Acesso em: 7 out. 2016.

MAROTTA, T. Confira a lista dos países onde o aplicativo do Uber é proibido. **Brasileiros**, [S.l.], 29 maio 2016. Disponível em: <<http://brasileiros.com.br/2016/05/confira-lista-dos-paises-onde-o-aplicativo-uber-e-proibido/>>. Acesso em: 13 nov. 2016.

MEIRELLES, H. L. **Direito Administrativo brasileiro**. 29. ed. São Paulo: Malheiros, 2004.

MENDES, P. Em sindicato, Dilma sanciona licença hereditária de táxis. **G1**, Brasília, 9 out. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/10/em-sindicato-dilma-sanciona-licenca-hereditaria-de-taxis.html>>. Acesso em: 23 out. 2016.

MINAS GERAIS. Tribunal de Justiça de Minas Gerais. **Acórdão que negou provimento à apelação interposta pela autora em Mandado de Segurança**. Apelação n. 1.0090.08.019793-3/001. Thamirys Joyce Almeida Menezes Dornas e Município de Brumadinho. Relator: Desembargador Alberto Vilas Boas. 17 de março de 2009. Disponível em:

<http://www5.tjmg.jus.br/jurisprudencia/pesquisaNumeroCNJEspelhoAcordao.do;jsessionid=3FF341ACEF03602569786B1192ED4D22.juri_node1?numeroRegistro=1&totalLinhas=1&linhasPorPagina=10&numeroUnico=1.0090.08.019793-3%2F001&pesquisaNumeroCNJ=Pesquisar>. Acesso em: 12 nov. 2016.

¹ MENDES, P. Em sindicato, Dilma sanciona licença hereditária de táxis. **G1**, Brasília, 9 out. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/10/em-sindicato-dilma-sanciona-licenca-hereditaria-de-taxis.html>>. Acesso em: 23 out. 2016.

MONTEIRO, R. L. Proibição da Uber: a inconstitucionalidade do PL 349/2014 do Município de São Paulo. **Migalhas**, [S.l.], 8 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: 8 nov. 2016.

MOSSIN, H. A.; MOSSIN, J. C. O. G. **Comentários ao Código Penal**. Leme: JH Mizuno, 2011.

NASSER, A. Serviço de táxi: natureza jurídica e equívocos da legislação - caso do Rio de Janeiro. **Revista Jus Navigandi**, Teresina, 30 jan. 2014. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/26567>>. Acesso em: 15 out. 2016.

NOVO regulamento de táxis amplia período de cobrança da bandeira 2. **G1**, Salvador, 14 mar. 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/bahia/noticia/2016/03/novo-regulamento-de-taxis-amplia-periodo-de-cobranca-da-bandeira-2.html>>. Acesso em: 25 out. 2016.

OS custos da (i)mobilidade nas regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo.

FIRJAN, Rio de Janeiro, 28 jul. 2014. Disponível em:

<<http://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8F4EBC426A014EC051E736421F&inline=1>>. Acesso em: 7 out. 2016.

PAYÃO, F. 80% dos brasileiros aprovam a chegada da Uber. **Tecmundo**, [S.l.], 5 jul. 2016. Disponível em: <<http://www.tecmundo.com.br/uber/106897-80-brasileiros-aprovam-chegada-uber.htm>>. Acesso em: 13 nov. 2016.

PINHO, M. Haddad autoriza Uber em São Paulo por decreto. **G1**, São Paulo, 10 maio 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/haddad-assina-decreto-e-libera-uber-em-sao-paulo.html>>. Acesso em: 25 out. 2016.

_____. São Paulo bate a marca de 8 milhões de veículos. **G1**, São Paulo, 25 maio 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/05/sao-paulo-bate-marca-de-8-milhoes-de-veiculos.html>>. Acesso em: 7 out. 2016.

PORTO ALEGRE. Projeto de Lei n. 271, de 2 de dezembro de 2015. Institui, no Município de Porto Alegre, o serviço de transporte individual pago prestado mediante o compartilhamento de veículo solicitado por meio de rede digital estruturada por provedor de rede de transporte – PRT –, com ou sem motorista e por curto período. **Câmara de Vereadores**, Porto Alegre, 2 dez. 2015. Disponível em: <http://200.169.19.94/documentos/draco/processos/127106/PLL_271-15_FERNANDA_E_OUTROS_Intitui_o_transporte_individual_pago_intermediado_pelo_aceso_a_redes_digitais.doc>. Acesso em: 13 nov. 2016.

PROMOTOR aciona Justiça contra sorteio de táxis pretos. **UOL Notícias**, São Paulo, 20 fev. 2016. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2016/02/20/promotor-aciona-justica-contrasorteio-de-taxis-pretos.htm>>. Acesso em: 23 out. 2016.

PROTESTOS no Brasil em 2013. **Wikipédia**. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Protestos_no_Brasil_em_2013>. Acesso em: 8 out. 2016.

RIO DE JANEIRO (Estado). Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. **Acórdão que deu provimento a agravo de instrumento contra decisão que indeferiu pedido liminar em mandado de segurança**. Agravo de instrumento nº 0048007-96.2015.8.19.0000. Meire Ferreira Teixeira e Departamento de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro. Relator: Desembargador Elton M. C. Leme. 16 de dezembro de 2015. Disponível em: <<http://www1.tjrj.jus.br/gedcacheweb/default.aspx?UZIP=1&GEDID=0004FE6F882D7B008EFB64758A3705B21335C50442144502>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

RIO DE JANEIRO (Município). Lei n. 6.106, de 25 de novembro de 2016. Dispõe sobre a proibição do uso de carros particulares para o transporte remunerado de pessoas no Município do Rio de Janeiro e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Rio de Janeiro, 28 nov. 2016. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=332302>>. Acesso em: 29 nov. 2016.

SALVADOR. Lei n. 9.066, de 1. de junho de 2016. Dispõe sobre a proibição de veículos particulares para o transporte remunerado de pessoas, individual ou coletivo, no âmbito do Município de Salvador. **Diário Oficial do Município**, Salvador, 2 jun. 2016. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a1/ba/s/salvador/lei-ordinaria/2016/907/9066/lei-ordinaria-n-9066-2016-dispoe-sobre-a-proibicao-de-veiculos-particulares-para-o-transporte-remunerado-de-pessoas-individual-ou-coletivo-no-ambito-do-municipio-de-salvador>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

SANTA MARIA. Lei n. 3.094, de 19 de dezembro de 1988. Faculta ao permissionário autônomo de automóvel de aluguel, táxi, a cessão de seu veículo e garante a outorga de permissão para exploração do serviço de táxi, nos casos que especifica. **Gabinete do Prefeito Municipal**, Santa Maria, 19 dez. 1988. Disponível em: <<http://pmsantamaria.rs.publicidademunicipal.com.br/Pages/HTMLGerador.aspx?param=cliente=Q8tiTiViTz0PPJnbaBbaBDB8twigIigigIig|versao=bgeSrP2YhqUigIig|codigo=xtOBbaBbaUmaMmaYbaBbasigIig>>. Acesso em: 21 out. 2016.

SANTOS, L. Um táxi clandestino é flagrado a cada dia por fiscalização. **A Tarde**, Salvador, 2 mar. 2015. Disponível em: <<http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1663703-um-taxi-clandestino-e-flagrado-a-cada-dia-por-fiscalizacao>>. Acesso em: 25 out. 2016.

SÃO PAULO (Município). Decreto n. 56.981, de 10 de maio de 2016. Dispõe sobre o uso intensivo do viário urbano municipal para exploração de atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, o serviço de carona solidária e o compartilhamento de veículos sem condutor. **Diário Oficial do Município**, São Paulo, 11 maio 2016. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56981-de-10-de-maio-de-2016/>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

_____. Projeto de Lei n. 344, de 6 de agosto de 2014. Dispõe no âmbito do Município de São Paulo sobre a proibição do uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, São Paulo, 7 ago. 2014. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/projeto/PL0349-2014.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2016.

SARMENTO, D. Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o “caso Uber”. **Consultor Jurídico**, Rio de Janeiro, 13 jul. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Acesso em: 8 nov. 2016.

SORDI, J. Criador do Easy Taxi: "No início, fui visto com muita descrença". **Zero Hora**, [Porto Alegre], 7 set. 2014. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/vida-e-estilo/noticia/2014/09/criador-do-easy-taxi-no-inicio-fui-visto-com-muita-descrenca-4592643.html>>. Acesso em: 24 out. 2016.

SOUZA, E. Uber: como funciona o preço dinâmico. **Techtudo**, [S.l.], 24 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.techtudo.com.br/dicas-e-tutoriais/noticia/2015/12/uber-como-funciona-o-preco-dinamico.html>>. Acesso em: 1 nov. 2011.

SOUZA, F. 'Vai ter morte', diz taxista sobre regulamentação do aplicativo Uber. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 19 jun. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/06/1644905-vai-ter-morte-diz-taxista-sobre-regulamentacao-do-aplicativo-uber.shtml>>. Acesso em: 2 nov. 2016.

SOUZA, L. Uber chega ao Brasil e não quer polêmica. **Baguete**, [S.l.], 27 maio 2014. Disponível em: <<http://www.baguete.com.br/noticias/27/05/2014/uber-chega-ao-brasil-e-nao-quer-polemica>>. Acesso em: 31 out. 2016.

TARSO Genro sanciona lei que cria passe livre estudantil no RS. **G1**, Porto Alegre, 25 set. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/09/tarso-genro-sanciona-lei-que-cria-passe-livre-estudantil-no-rs.html>>. Acesso em: 8 out. 2016.

TÁXIS: a história completa, das carroças ao Uber. **MSN**, [S.l.], 8 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.msn.com/pt-br/carros/curiosidades/t%C3%A1xis-a-hist%C3%B3ria-completa-das-carro%C3%A7as-ao-uber/ss-AAgirwg>>. Acesso em: 10 out. 2016.

TRANSPORTE passa a ser direito social na Constituição. **Agência Senado**, Brasília, 9 set. 2015. Disponível em: <<http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/09/transporte-passa-a-ser-direito-social-na-constituicao>>. Acesso em: 8 out 2016.

UBER: O que é e como ser motorista parceiro da empresa?. **QC Veículos**, [S.l], [2016]. Disponível em: <<http://qcveiculos.com.br/uber-o-que-e-e-como-ser-motorista-da-empresa/>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

VENTURA, F. Uber rejeita modelo de “táxi preto” em SP e consegue liminar contra proibição no RJ. **Gizmodo Brasil**, [S.l], 9 out. 2015. Disponível em: <<http://gizmodo.uol.com.br/uber-apos-proibicao-sp-rj/>>. Acesso em: 12 nov. 2016.