



**CENTRO UNIVERSITÁRIO PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS -
UNIPAC**

CURSO DE DIREITO

IURY CARLOS DA ROCHA

**MOTORISTAS DE APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA E SEUS DIREITOS
CONSTITUCIONAIS**

JUIZ DE FORA - MG

ANO 2024

IURY CARLOS DA ROCHA

**MOTORISTAS DE APLICATIVOS DE MOBILIDADE URBANA E SEUS DIREITOS
CONSTITUCIONAIS**

Monografia de conclusão de curso apresentada ao curso de Direito do Centro Universitário Presidente Antônio Carlos - UNIPAC, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Dr. Jose Rufino de Souza Junior

JUIZ DE FORA – MG

ANO 2024



CENTRO UNIVERSITÁRIO PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS
UNIPAC JUIZ DE FORA

FOLHA DE APROVAÇÃO

Tury Carlos da Rocha

Aluno

Motoristas de aplicativos de mobilidade urbana e seus direitos constitucionais

Tema

Monografia de conclusão de Curso apresentada ao Curso de Direito, da Universidade Presidente Antônio Carlos / Juiz de Fora, como exigência para obtenção do grau de Bacharel em Direito.

BANCA EXAMINADORA

Prof. José Rufino de Souza Júnior

Orientador

Prof.^a Luciana Maciel Braga Carmo

Membro 1

Prof.^a Inês Scassa Afonso Neto

Membro 2

Aprovada em 02/07/2024.

Dedico primeiramente ao meu Deus que me sustentou ate aqui, a minha esposa Erica Rocha e meu filho João Pedro que sempre foi a base de tudo para mim sempre me apoiando em tudo, ao meu falecido pai Jose Carlos que sempre me apoiou, a minha mãe que sempre financiou e me ajudou nos estudos, ao meu Pastor Francisco que sempre esteve orando por mim para chegar ao final dos estudos.

AGRADECIMENTOS

Agradecer primeiramente ao meu Deus que me sustentou ate aqui sempre me dando forças para vencer mais um dia e ter chegado até a este momento, sua misericórdia dura para sempre. Deus e fiel para cumprir o que prometeu.

Agradecer a minha esposa Erica e meu Filho João Pedro meus companheiros de todas as horas que sempre me deram todo o apoio necessário e foi a base de sustento para a caminhada final, muitas lagrimas e alegrias pelo caminho.

Agradecer ao meu falecido pai Jose Carlos sempre foi uma inspiração para mim um grande homem de Deus, a minha mãe Élvia que sempre me ajudou nos estudos financiando e dando apoio para continuar.

Agradeço ao meu Pastor Francisco que sempre esteve orando por mim para conseguir vencer cada período e chegar ao término do curso.

Agradecer ao meu orientador e professores que me aguentaram até hoje nesta trajetória, homem de fibra, garra, um dos melhores orientadores que um aluno pode ter.

O princípio da sabedoria é
reconhecer a própria ignorância.

Sócrates

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo contar a história da evolução dos computadores, celulares hoje como os smartphones, bem como a disruptura das plataformas de mobilidade urbana trouxeram ao mundo, descrever o contrato de transporte de passageiros e sua regulação no direito brasileiro; analisar a natureza do serviço prestado pelos aplicativos de transporte de passageiros e sua regulação. a plataformas de mobilidade urbana no ordenamento brasileiro, a nova lei que regulamenta os aplicativos e motoristas Lei nº: 13.610, a briga entre aplicativo de mobilidade urbana x taxi. O livre exercício dos motoristas de aplicativos em seu município, o princípio da livre iniciativa na Constituição de 1988, o transporte privado individual nas visões dos tribunais de justiça brasileiros.

Palavras-Chave: Direito Constitucional. Disrupção. Motorista de Aplicativos. Uber e 99 Pop.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	9
2 HISTÓRIA DAS PLATAFORMAS POR APLICATIVO.....	11
2.1 A inovação disruptiva e a apropriação de valores nas inovações.....	11
2.2 Uber e sua fundação e história.....	13
2.3 A 99 Pop e sua fundação e história	14
3 PLATAFORMAS DE MOBILIDADE URBANDA NA POLÍTICA BRASILEIRA.....	19
3.1 Nova lei que regulariza os aplicativos de mobilidade urbana Lei nº: 13.610.....	19
3.1.1 Aplicativo de mobilidade urbana x Taxistas.....	20
4 O LIVRE EXERCÍCIO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS EM SEU MUNICÍPIO.....	25
4.1 O princípio da livre iniciativa na Constituição de 1988: uma conceituação necessária	25
4.2 O transporte privado individual nas visões dos tribunais de justiça brasileiros.....	28
5 CONCLUSÃO.....	30
REFERÊNCIAS.....	32

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho busca mostrar a evolução das plataformas por aplicativo, desde a era do primeiro computador na 2 guerra mundial até nos anos 70, bem como a evolução dos celulares que hoje é popularmente conhecido como smartphone.

O principal fator que a Uber, 99 Pop trouxeram as tecnologias baseadas em inovações disruptivas ocasionam a ruptura de um antigo modelo de negócio e alteram as bases de competição existentes, apresentando soluções mais eficientes do que as existentes até o momento e dando origem a novos mercados e modelos de negócio.

Assim traz também um pouco da história das plataformas Uber e 99 Pop que hoje são as maiores plataformas de mobilidade urbana no Brasil, e tem mais gerado renda aos motoristas de aplicativos, lembrando que as duas plataformas são grandes concorrentes no mercado do Brasil e mundialmente.

O objetivo geral do presente trabalho é, justamente, analisar a intermediação dos contratos de transporte por meio de aplicativos e qual a sua regulação. Já os específicos seriam, em síntese, descrever o contrato de transporte de passageiros e sua regulação no direito brasileiro; analisar a natureza do serviço prestado pelos aplicativos de transporte de passageiros e sua regulação.

Nada obstante, o procedimento utilizado para coleta de dados é de natureza documental e bibliográfica. Documental em razão da utilização de leis (federal, estadual e municipal), além de jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que serão utilizados como fontes da pesquisa. Ademais, é bibliográfica, porque se utilizará de pesquisa em livros, artigos científicos, dentre outros tipos textuais.

Os recursos utilizados para a coleta e análise de dados observarão a leitura de materiais bibliográficos, com destaque a leitura de documentos, tendo em vista que serão utilizadas fontes primárias, a exemplo de leis e doutrinas, sem prejuízo de fontes secundárias, tal como livros, artigos científicos e jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, que contribuam para o referido tema e sua compreensão.

O presente trabalho é composto de quatro capítulos, quais sejam: introdução; 3 (três) de desenvolvimento e conclusão.

O segundo capítulo trata da história das plataformas, a disruptiva que as novas plataformas de mobilidade trouxeram ao mundo todo Uber e em seguida 99 Pop, bem como a história da Uber e sua chegada no Brasil, fundação da 99 Pop e seu crescimento explosivo em todo o mundo.

O terceiro capítulo traz a plataformas de mobilidade urbana no ordenamento brasileiro, a nova lei que regulamenta os aplicativos e motoristas Lei nº: 13.610, e o último aplicativo de mobilidade urbana x taxi.

O Quarto capítulo, o livre exercício dos motoristas de aplicativos em seu município, o princípio da livre iniciativa na Constituição de 1988, o transporte privado individual nas visões dos tribunais de justiça brasileiros.

O último Capítulo, onde será respondido o questionamento do presente trabalho, com as principais ideias do desenvolvimento, dando um panorama geral, e expondo o posicionamento do acadêmico.

2 HISTÓRIA DAS PLATAFORMAS POR APLICATIVO

É um fato inegável que a tecnologia mudou toda a tecnologia jeito de viver das pessoas, com a chegada do computador, a internet posterior, os smartphones fones, tudo se tornou muito mais simples na palma da mão.

Essa transformação trouxe um impacto tão grande que tivemos que nos adaptar a elas, com o surgimento dos aplicativos moveis de mobilidade urbanas conhecidos como apps. Com o objetivo de facilitar a realizar atividades especificas como chamar um carro, uma moto, entrega de um objeto, remédio, comida etc. Mas onde começa a história dos apps? É preciso voltar no tempo. (Christensen 1997)

Em 1946, surgiu o *Electronic Numerical Integrator and Computer* (ENIAC), o primeiro computador do mundo. Desenvolvido por cientistas americanos a pedido do exército, ele foi construído na Segunda Guerra Mundial para resolver uma grande quantidade de cálculos balísticos. Pesava cerca de 30 toneladas e ocupava uma área de 180 m², mais ou menos o tamanho de um apartamento com três quartos.

O processamento de dados do ENIAC era feito por meio de cartões perfurados manuseados por mulheres que trabalhavam no exército. A produção dessa máquina custou cerca de US\$ 500 mil na época, o que hoje, com a inflação, equivaleria a aproximadamente US\$ 6 milhões. Esse computador funcionou por dez anos e realizou mais contas do que a humanidade havia conseguido até aquele período.

O surgimento do ENIAC revolucionou a área da informática, e foi só o primeiro passo para estimular a criação de outros computadores. Pouco a pouco, as máquinas foram evoluindo tanto no seu tamanho quanto no seu processamento. Por conta do alto custo financeiro, os computadores eram exclusivamente utilizados por grandes empresas e órgãos governamentais.

Foi só no fim da década de 70 que a computação doméstica foi ganhando espaço. Desenvolvido por Steve Jobs e Steve Wozniak, o Apple I, lançado em 1976, é considerado o primeiro computador pessoal no mundo a ser vendido totalmente montado. O sucesso foi tanto que logo foi lançado o Apple II, com capacidades gráficas e de som.

A evolução do celular levou ao que hoje é popularmente conhecido como smartphone. Esse aparelho é uma combinação das características de um computador, com funcionalidades avançadas e que são estendidas pelos aplicativos móveis processados por seu sistema operacional. O IOS, da Apple e o Android, do Google são alguns desses sistemas.

2.1 A inovação disruptiva e a apropriação de valores nas inovações

A seção ‘Tecnologias ou inovações disruptivas’ apresenta os fundamentos teóricos de Christensen para a compreensão dos motivos pelos quais as organizações fracassam, introduzindo o conceito de tecnologia de sustentação e tecnologia disruptiva.

Christensen (1997) apresenta a distinção entre dois tipos de tecnologias inovativas, as sustentadoras e as disruptivas. As tecnologias sustentadoras são inovações na performance de produtos e serviços que tomam como base de alteração as necessidades já estabelecidas dos clientes e as dimensões historicamente ratificadas como valorativa nos mercados por esses clientes. Permitem assim às empresas aumentarem a sua margem de lucro e vender produtos de maior qualidade, sem precisar assumir grandes riscos. Em termos práticos, as tecnologias sustentadoras são suportadas por inovações incrementais, em geral visando uma parcela de consumidores mais exigentes do mercado.

Por sua vez, as tecnologias baseadas em inovações disruptivas ocasionam a ruptura de um antigo modelo de negócio e alteram as bases de competição existentes, apresentando soluções mais eficientes do que as existentes até o momento e dando origem a novos mercados e modelos de negócio. Trata-se de soluções que sendo efetivamente mais simples e eficazes do que as existentes, produzem uma reconfiguração das estruturas e práticas dos mercados, rompendo com os valores históricos do status quo e introduzindo formas totalmente novas de se fazer algo. O efeito prático mais geral é a oferta de produtos mais baratos, mais simples e mais convenientes. (Christensen 1997, p. 198)

Tecnologias disruptivas trazem para o mercado uma diferente proposta de valores em relação ao que estava disponível previamente. Geralmente, as tecnologias disruptivas geram produtos com desempenho inferior aos estabelecidos nos principais mercados. Mas eles têm outros recursos que alguns clientes marginais (e geralmente novos) valorizam. Os produtos baseados em tecnologias disruptivas são geralmente mais baratos, mais simples, menores e, frequentemente, mais convenientes de usar.

Demais exemplos clássicos de inovações disruptivas são os transistores substituindo os tubos a vácuo; os telefones celulares roubando o lugar dos telefones fixos; a Wikipedia, que desalojou do mercado milhares de vendedores de enciclopédia e serviços pagos de enciclopédias online; serviços como o Netflix, que jogaram para a irrelevância as vídeo locadoras; o Google, que fez milhões de pessoas esquecerem que precisavam de listas telefônicas; e a inovação do Uber, alvo de pesquisa desse trabalho, que afetou os participantes clássicos do setor de transporte urbano privado individualizado.

Atentar para as inovações e seus determinantes é extremamente relevante para uma sociedade e seus indivíduos na busca por maior renda e bem-estar. De acordo com Veloso, Ferreira e Pessôa (2013), o aumento de produtividade com base em inovações explica grande parte das diferenças de crescimento entre países desenvolvidos e os demais desde a segunda guerra mundial até a primeira década do século XXI.

De toda forma, essa ampla alteração nos valores de mercado gera consequentemente desafios às organizações que se encontram sob o modelo de tecnologia disruptiva. Não se trata apenas de um lançamento de um novo produto, mas de alterações que implicam a sujeição a novas forças e relacionamento com atores sociais que em conjunto determinam a aceitação da disrupção. Assim, ganham destaque para a efetividade de uma inovação o entendimento dos novos valores em jogo na relação de oferta de produto aos consumidores, das relações de poder entre seus funcionários e seus consumidores e dos níveis de adequação com a filosofia empresarial, de conflitos de interesse, dos graus de resistência e da disposição de seu público interno. (Doutgherty, 1992).

Uma discussão recente, impulsionada pelo próprio Christensen (2015), tem tentado definir se o Uber se caracteriza como uma empresa eminentemente causando inovações disruptivas ou não. Como já mencionado acima na parte em que se apresentam exemplos de disrupção, entendemos que a empresa Uber possui em suas bases o modelo de inovação disruptiva. Nesse sentido, nos posicionamos ao lado de autores como Serrano e Baldanza (2017), que percebem que a empresa introduziu o conceito de transporte privado por demanda com base em nova tecnologia e forma de gestão, inserindo formas totalmente novas de se fazer algo e tendo como resultado a reconfiguração das estruturas e práticas dos mercados, o rompimento com os valores históricos do status quo e o surgimento de uma solução mais simples e eficaz do que as existentes.

Ainda, o efeito prático das inovações do Uber foi a oferta de um produto mais barato, mais simples e mais conveniente que os existentes no mercado até então (Rayle, *et al.*, 2014), gerando substituição uso de serviços tradicionais nesse mercado como, por exemplo, os serviços de táxi, e mesmo como alternativa ao uso do carro particular como meio de transporte, substituição essa em geral pouco apontada e subestimada. (European Parliament, 2015).

Assim a história de algumas plataformas existentes nos mercados.

2.2 A Uber e sua fundação e história

A Uber teve início em 2009 nos EUA, na cidade de São Francisco, seus fundadores, Garrett Camp e Travis Kalanick, eles vieram com um conceito inovador para concorrer diretamente com os taxis que tinha péssima qualidade de trabalho.

No início os motoristas deveriam ter licenciamento de habilitação, e ter um carro para realizar o transporte do passageiro, bem como um celular para instalação do aplicativo de motorista, a Uber oferecia 80% (oitenta) por cento para o motorista e 20% (vinte) por cento para a plataforma.

Após bem sucedido sucesso em San Francisco, a Uber expandiu para todo o mundo, a Uber está atualmente em 70 Países conforme pesquisa (Site Uber) está presente em mais 500 cidades no Brasil, mais de 1 (um) milhão de funcionários, em 2022 a Uber passou a marca de 37 (trinta e sete) bilhões viagens, 131 (cento e trinta um) milhões de usuários. (Uber, 2022, não paginado).

A Uber chegou no Brasil na Copa do Mundo de 2014 no Rio de Janeiro, em seguida São Paulo logo após Belo Horizonte.

A Uber oferece diversos tipos de transporte por aplicativo no Brasil, 'Uber X', com veículos do tipo compacto, com máximo de cinco anos de uso, sendo imprescindível ar-condicionado; o Uber BLACK, com veículos necessariamente do tipo sedã médio, na cor preta, máximo de três anos de uso, com bancos em couro; o Uber SELECT, com veículos de ano e modelo mais recente (com, no máximo, 3 anos de uso) para o cliente ter mais conforto em sua viagem; e o Uber POOL, no qual é possível dividir a corrida e o custo da viagem com até três outros usuários que possuam trajeto semelhante ao do solicitante. Ressalte-se que mesmo serviços de transporte aéreo e marítimo têm sido desenvolvidos em alguns países.

Para os usuários, as principais vantagens observadas dessas inovações são a economia de tempo, a conveniência, a acessibilidade e a redução no custo¹. (european parliament, 2015; kessler; zhang, 2016). Estimativas demonstram que o preço do Uber pode ser 50% mais barato e o tempo total de viagem próximo a um terço do serviço de táxi tradicional.

1 Social consequências econômicas e jurídicas da Uber e empresas de rede de transporte similares (TNCs). 2015.

2.3 A 99 Pop e sua fundação

Segundo a 99 (2021) foi fundada em 2012 por Ariel Lambrecht, Renato Freitas e Paulo Veras, em São Paulo. Com o objetivo inicial de conectar taxistas e passageiros, a companhia ampliou sua atuação nos últimos anos, criando novas categorias. Em 2018, a 99 foi adquirida pela Didi, companhia chinesa responsável por serviços de transporte via aplicativos, em mais de mil cidades do mundo.

Como podemos ver, hoje a 99 é uma das fortes concorrentes da Uber, oferecendo ao público, além do 99Táxi, o 99Pop para viagens com motoristas particulares. Em adição, outras categorias do app de transporte permitem solicitar corridas de moto, em carros mais confortáveis e, também, para o serviço de entrega de pacotes.

Segundo a 99 Pop (2021) sua missão é [...] "impactar positivamente a população, tornando o transporte mais barato, rápido e seguro para passageiros, e o dia a dia mais rentável e tranquilo para motoristas, através da tecnologia" [...]. Sendo assim, de acordo com dados internos, a 99 é responsável pela conexão de 18 milhões de passageiros a 600 mil motoristas cadastrados.

A tecnologia da plataforma hoje esta disponível para dispositivos móveis com Android e iOS, também é possível acessar a aba do 99Pay, para ter acesso à carteira digital, checar descontos disponíveis e o cartão de crédito cadastrado na plataforma. Além disso, para melhorar a experiência de motoristas e passageiros, a seção também oferece serviços financeiros.

A DiDi oferece aos proprietários de automóveis, motoristas e parceiros de entrega, oportunidades flexíveis de trabalho e renda. Está empenhada em colaborar com os legisladores, a indústria de táxis, a indústria automobilística e as comunidades para resolver os desafios mundiais de transporte, ambientais e de emprego por meio do uso de tecnologia de IA e inovações de transporte inteligente localizadas. A DiDi se esforça para criar melhores experiências de vida e maior valor social, construindo um transporte seguro, inclusivo e sustentável e um ecossistema de serviços locais para as cidades do futuro. (BRUELLI João, 2018).

Na época, o 99 competia com o Easy Taxi, que tinha recebido investimento do fundo alemão Rocket Internet, e o SaferTaxi, bancado pelo argentino Kaszek Ventures. Sem recursos, os empreendedores não tinham dinheiro para anunciar ou expandir-se para outras cidades. A primeira decisão foi focar-se exclusivamente em São Paulo. A segunda foi desenvolver um aplicativo que fosse muito bom para o taxista, com o objetivo de ganhar mercado com a boca a boca entre eles. Ao contrário dos rivais, eles não cobravam nenhuma taxa. Além disso, o sistema do 99 começou a escolher os carros que chegavam mais rápido ao cliente.

Pode parecer insignificante esse detalhe, mas os motoristas acharam o critério justo e passaram a adotar o aplicativo. Em seis meses, Lambrecht cadastrou apenas 200 motoristas. Mas, em 2013, o empreendedor teve o primeiro indício de que a ideia poderia dar certo. O pequeno escritório começou a lotar de taxistas querendo usar o aplicativo e ele precisou contratar funcionários. “Um dia recebemos mais de 100 taxistas”, lembrou Lambrecht. (Lambrecht 2020).

De acordo com a 99 POP, (2020,2021,2022) passou a ser notado por fundos de investimentos. O primeiro aporte aconteceu em julho de 2013. A aposta foi da *Monashees*, fundo brasileiro comandado por *Eric Acher*. Foi o que se chama no jargão da área de *seed money* (capital semente), um recurso pequeno para dar um impulso inicial ao negócio. O valor estimado dessa captação é de aproximadamente R\$ 500 mil. Dois anos depois foi a vez de a Tiger Global investir na startup. Dessa vez, o cheque foi bem polpudo: US\$ 15 milhões. No total, sem contar o novo aporte da *Didi Chuxing*, o 99 teve cinco rodadas de investimento, totalizando US\$ 240 milhões. Só a *Movile* recebeu mais recursos entre as empresas iniciantes brasileiras. A dona do aplicativo *iFood* já teve aportes de US\$ 271 milhões do *Naspers* e do *Innova Capital*.

Apesar do dinheiro farto dos fundos de investimento, o 99 manteve o estilo espartano dos primeiros dias. Quando recebeu o aporte da *Monashees*, os sócios resolveram abrir operação em outras cidades. Contrataram Juliano Fatio, um jovem que chegava de uma viagem de dois anos ao redor do mundo.

Para *Lambrecht* (2013), [...] “o critério para decidir em que cidade se expandir foi bem peculiar. Perguntaram ao novo empregado onde ele tinha amigos que poderiam hospedá-lo. A resposta foi o Rio de Janeiro. Por essa razão, a capital carioca foi a segunda cidade a receber o 99”. Já com os milhões da Tiger Global – e a necessidade de acomodar cerca de 30 funcionários – *Lambrecht* resolveu investir em bancadas simples para os empregados. Foi até a loja de construção Leroy Merlin, comprou cavaletes e chapas de madeira MDF e montou, ele próprio, as mesas. “Levamos um pito dos investidores, que reclamaram que tínhamos dinheiro e precisávamos gastar” [...], afirmou *Lambrecht* (2013).

Por ostentar esses números, a companhia fundada por *Lambrecht*, *Freitas e Veras* se transformou no principal competidor da Uber no solo brasileiro. Comandada por *Dara Khosrowshahi*, a Uber tem ainda uma ampla vantagem. Estima-se que ela seja dona de uma fatia de 60% de mercado. A 99 tem metade dessa participação. O Cabify, que se uniu à Easy Taxi em junho do ano passado, está na terceira colocação. “O Brasil será um dos mercados que vai crescer mais rápido nos próximos anos”, diz *Alex Salkever* (2013), analista independente de

tecnologia do Vale do Silício. [...] “Investir em startups locais é a maneira mais fácil de entender como esse mercado funciona e de garantir um lugar à mesa nessas economias” [...].

A arena em que devem duelar Uber e 99 não deve ficar restrita ao Brasil. É consenso entre os analistas de que a Didi Chuxing resolveu comprar a startup brasileira para se expandir pela América Latina. “Ela está tentando superar a Uber e o campo de batalha se tornou global”, afirma Roger Kay (2013), analista da consultoria americana Endpoint Technologies Associates. Na briga pelo território latino-americano, as duas companhias terão muitos desafios a enfrentar. “As empresas americanas e chinesas encontram grande dificuldade de competir na América Latina porque não conseguem superar as barreiras de idioma e cultura”, diz Vivek Wadhwa (2013), diretor de pesquisas do centro de empreendedorismo da Duke University e professor da Carnegie Mellon University Engineering, no Vale do Silício. “É por isso que os empreendedores brasileiros precisam acordar e abocanhar as grandes oportunidades que estão surgindo.” Vivek Wadhwa (2013). Se Wadhwa estiver certo, essa será uma chance para que muitos empreendedores possam seguir caminho do trio fundador do 99, acelerando o nascimento de outros unicórnios no Brasil.

3 PLATAFORMAS DE MOBILIDADE URBANA NA POLITICA BRASILEIRA

As novas plataformas de mobilidades urbana, de serviços prestados pelos aplicativos de celulares, vem de forma a adequar os meios tecnológicos de comunicações às necessidades da população, buscando integrar os interesses particulares com os transportes privados, assegurando a liberdade de escolha dos clientes. É um serviço privado de transporte individual de passageiros com previsão na Lei nº 13.610, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Em relação ao aplicativo diversas são as discussões. Por ser uma tecnologia nova no sistema jurídico brasileiro são várias as ressalvas, incluindo inclusive os litígios trabalhistas, mesmo não tendo motoristas contratados.

Este é o princípio que a Constituição Federal reconhece, o princípio da livre empresa, sendo que é autorizado as inovações no âmbito privado, permitindo a exploração do mercado. Celso Antônio Bandeira de Melo (2012, p. 813) ainda ressalta:

Isso quer dizer que a Administração Pública não possui título jurídico para manter em suas mãos o poder de atribuir aos particulares o direito ao desempenho da atividade econômico. [...] conforme os ditames da Constituição, a eleição da atividade que será elaborada assim como o quantum a ser elaborado.

Outrossim, estando a Administração Pública vinculada ao princípio da legalidade, e, não existindo legislação ordinária que prevê referida atribuição, não existe limitação constituição para executar. Não é função do Estado definir ou restringir a produção de bens e serviços.

Se existir qualquer dúvida em relação a possibilidade de realizar a prestação de serviços pela ausência de regulamentação, o Código Civil Brasileiro (Brasil, 2002), em seus artigos 730, 731 e 732, de toda maneira, regulamenta o contrato de transportes, que na situação presente, é ajustado pela internet após o acesso ao aplicativo, abertura do chamado para o motorista e a aceitação deste.

Dispõe a íntegra dos artigos mencionados:

Art. 730. Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar, de um lugar para outro, pessoas ou coisas.
 Art. 731. O transporte exercido em virtude de autorização, permissão ou concessão, rege-se pelas normas regulamentares e pelo que for estabelecido naqueles atos, sem prejuízo do disposto neste Código.
 Art. 732. Aos contratos de transporte, em geral, são aplicáveis, quando couber, desde que não contrariem as disposições deste Código, os preceitos constantes da legislação especial e de tratados e convenções internacionais. (Brasil, 2002).

De acordo com o artigo 170 da Constituição Federal, onde o serviço privado quando prestado de acordo com a lei não pode ser restringido em razão da falta de regulamentação, situação em que as Plataformas de Aplicativos de Mobilidade Urbana em geral encontram-se, e levando em consideração que a prestação do serviço realizada pela empresa, refere-se a um serviço de transporte privado individual, chega-se à conclusão de que, em virtude da análise constitucional, administrativa, concorrencial e comercial, o aplicativo encontra-se plenamente de acordo com o sistema jurídico brasileiro.

3.1 Nova lei que regulariza os aplicativos de mobilidade urbana Lei nº: 13.610

No dia 26 de março de 2018, depois de muitos debates com os motoristas de aplicativos e as associações de motoristas de aplicativo, nas redes sociais, na mídia em geral e no congresso nacional, o então presidente Michel Temer sancionou a lei 13.640, que regulamenta o transporte por aplicativo no Brasil, o que foi considerado um marco para os motoristas de aplicativo, que teve alguns dos seus direitos reconhecido.

A lei 13.640 alterou a lei nº 12.587/2012 o que prejudicava e muito toda uma categoria de motoristas de aplicativo, com o objetivo de regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros trazendo direitos e deveres ao motorista de aplicativo de mobilidade urbana.

Conhecida como ‘Lei do Uber’, aplicativo mais utilizado dentro do transporte privado individual de passageiros, e o que tem mais gasto em publicidade para chegar onde chegou.

Antes de (2012) os aplicativos não existiam não teve a mudança em todo o globo nacional, por isso o tema não foi regulado pelo legislador.

A nova lei proporcionou aos Municípios e ao Distrito Federal competência exclusiva para regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros.

Conforme esclarece Márcio André Lopes Cavalcanti, (2021) do Dizer o Direito:

[...] “os Municípios, pressionados pelos taxistas, começaram a editar leis proibindo os serviços de transporte mediante aplicativo. Tais leis, contudo, foram sendo julgadas inconstitucionais pelos Tribunais de Justiça sob o argumento de que essa proibição pura e simples violaria a livre iniciativa (art.1º, IV), a liberdade de exercício de trabalho, ofício ou profissão (art. 5º, XIII), assim como a livre concorrência (art. 170, IV, da CF/88). Foi o caso, por exemplo, do TJSP no julgamento da ADI nº: 2213289-26.2016.8.26.0000. Além disso, a Procuradoria Geral da República emitiu parecer afirmando que “apenas a lei federal pode interferir sobre o transporte privado individual de passageiros organizado por aplicativos online como atividade de interesse público”.

Segundo defendeu a PGR, os Municípios não têm competência para legislar ou editar matérias que venham falar sobre ‘transporte de mobilidade urbana’, matéria exclusiva e privativa da União (art. 22, XI, da CF/88).

Nesta grande máfia dos sistemas os taxistas passaram a cobrar que o Congresso Nacional regulamentar o tema.

Daí surgiram duas forças para prejudicar toda uma categoria: 1) os taxistas, que desejava que união fosse bem intervencionista e regulatória, como foi com os taxistas exigindo-se, inclusive, que os carros de aplicativos de mobilidade urbana teriam que ter placas vermelhas, que são concedidas pelo poder público ora os municípios; 2) de outro, as plataformas de mobilidade urbana queriam uma regulamentação que favorecessem suas empresas, e não atrapalhando seus negócios.

Os aplicativos nesta lei foram beneficiados em vários aspectos. Isso porque, diante do cenário possível, a Lei nº 13.640/2018 não foi rigorosa quanto às exigências impostas.

A Lei do Uber indica e da parâmetros para que os Municípios quando forem editar as suas leis regulamentando os serviços de mobilidade urbana, eles deverão se atentar algumas diretrizes previstas na Lei federal.

A regulamentação de motoristas por aplicativo ela não é obrigatória os Municípios podem editar leis regulamentando a atividade e poderão optar por não regulamentar tais serviços, neste casos os aplicativos podem atuar nos municípios mesmo que não tenham a regulamentação prevista em lei.

Os Municípios não podem proibir o transporte de mobilidade urbana de motoristas por aplicativos. A Lei do Uber, que alterou a Lei nº 12.587/2012, reconheceu a existência legal dos serviços de transporte de passageiros mediante aplicativo.

3.1.1 Aplicativo de mobilidade urbana x Taxistas

O serviço promovido pelo Uber equipara-se ao serviço prestado pelos taxis, qual seja, o transporte de passageiros mediante o pagamento de preço. O conflito de interesses advindo da chegada ao Brasil do aplicativo, entretanto, levantou o debate de relevantes questões jurídicas acerca de sua legalidade ou não.

Ressalvada a aparente igualdade entre os serviços, o Uber não está sujeito ao cumprimento de uma série de obrigações imputadas ao taxi comum, como a aquisição de licença própria emitida pelos municípios ou o pagamento de taxas. O taxista, por seu turno, é isento de IOF e IPI na compra do veículo.

Nesse sentido, é possível mitigar um dos argumentos mais utilizados pelos taxistas contra o prestador de serviços do Uber, que é o exercício de concorrência desleal. O motorista do Uber não é atingido pelas isenções tributárias concedidas aos motoristas de taxi.

Partindo do pressuposto concorrencial, direciona-se a análise à subsunção do Uber aos princípios fundamentais e gerais da atividade econômica no Brasil, previstos no Título VII da Constituição Federal.

O art. 170 da Constituição Federal, primeiro artigo do Capítulo I do título acima mencionado dispõe em seu *caput* os elementos fundamentais da ordem econômica, quais sejam, a valorização do trabalho e a livre iniciativa:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

I - soberania nacional;

II - propriedade privada;

III - função social da propriedade;

IV - livre concorrência;

V - defesa do consumidor;

VI - defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;

VII - redução das desigualdades regionais e sociais;

VIII - busca do pleno emprego;

IX - tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei. (Constituição Federal art. 170)

Pois bem. Ao ser feita análise dos elementos fundamentais que regem a ordem econômica no contexto dos aplicativos, tem-se argumentos favoráveis aos aplicativos. Isso porque em nada prejudica a valorização do trabalho humano a abertura de mais um nicho de trabalho para um contingente de mão-de-obra disponível. É preciso salientar que os motoristas de aplicativos também é responsáveis por circulação de riquezas.

Isso porque, por se tratar de um novo campo de trabalho a ser explorado, é potencial aglutinador de mão-de-obra que antes poderia estar na informalidade. Os motoristas de aplicativos, é como prestador de serviço autônomo, é sujeito passivo de tributos.

A boa doutrina não nos permite concluir diverso, conforme preconiza Tercio Sampaio Ferraz Jr (2022). Em parecer citando obra de Eros Grau (2022, p.256), ao afirmar que a estrutura da ordem está centrada na atividade das pessoas e dos grupos e não na atividade do Estado, conforme abaixo:

Particularmente a afirmação da livre iniciativa, que mais de perto nos interessa neste passo, ao ser estabelecida como fundamento, aponta para uma ordem econômica reconhecida então como contingente. Afirmar a livre iniciativa como base é reconhecer na liberdade um dos fatores estruturais da ordem, é afirmar a autonomia empreendedora do homem na conformação da atividade econômica, aceitando a sua intrínseca contingência e fragilidade; é preferir, assim, uma ordem aberta ao fracasso a uma ‘estabilidade’ supostamente certa e eficiente. Afirma-se, pois, que a estrutura da ordem está centrada na atividade das pessoas e dos grupos e não na atividade do Estado. Isto não significa, porém, uma ordem do ‘laissez faire’, posto que a livre iniciativa se conjuga com a valorização do trabalho humano, mas a liberdade, como fundamento, pertence a ambos. Na iniciativa, em termos de liberdade negativa, da ausência de impedimentos e da expansão da própria criatividade. Na valorização do trabalho humano, em termos de liberdade positiva, de participação sem alienações na construção da riqueza econômica. Não há, pois, propriamente, um sentido absoluto e ilimitado na livre iniciativa, que por isso não exclui a atividade normativa e reguladora do Estado. Mas há ilimitação no sentido de principiar a atividade econômica, de espontaneidade humana na produção de algo novo, de começar algo que não estava antes. Esta espontaneidade, base da produção da riqueza, é o fator estrutural que não pode ser negado pelo Estado. Se, ao fazê-lo, o Estado a bloqueia e impede, não está intervindo, no sentido de norma e regular, mas está dirigindo e, com isso, substituindo-se a ela na estrutura fundamental do mercado.

A concorrência promovida é verdadeiro corolário desses elementos. O conflito entre os taxis comuns e as plataformas, ademais, não podem ser considerados como resultantes de concorrência desleal promovida pelo novo, mas sim tão somente pela concorrência. Reforça-se a ideia que as plataformas promovem a circulação de riquezas e a inserção no mercado formal de mão-de-obra formal.

A Constituição Federal, frise-se, reitera a necessidade de a propriedade privada cumprir sua função social, exigência que também é colocada como princípio a ser observado na ordem econômica.

Nesse sentido aponta o entendimento esposado por José Afonso da Silva (2005, p. 12):

A liberdade de iniciativa econômica privada, num contexto de uma Constituição preocupada com a realização da justiça social (o fim condiciona os meios), não pode significar mais do que 'liberdade de desenvolvimento da empresa no quadro estabelecido pelo poder público, e, portanto, possibilidade de gozar das facilidades e necessidade de submeter-se às limitações postas pelo mesmo'. É legítima, enquanto exercida no interesse da justiça social. Será ilegítima, quando exercida com objetivo de puro lucro e realização pessoal.

Nesse sentido, o *status quo* estabelecido possui pesos e contrapesos, não sendo coerente afirmar, de forma absoluta, que um serviço possui privilégios ou limitações maiores que o outro sem que isso seja trazido ao equilíbrio, inclusive aritmético de prós e contras.

Logo, da visão do consumidor, o conflito instaurado entre Uber e taxi comum potencialmente tende a contribuir de forma positiva aos seus interesses, porquanto resulta na necessidade desses agentes de se tornarem mais competitivos a fim de atrair a maior quantidade de clientes possível. A relação de consumo, nesse diapasão, se torna mais equilibrada.

Como discutido em parágrafos anteriores, um resultado esperado da legalização dos serviços de caronas pagas ou da desregulamentação dos mercados de táxi seria a redução generalizada dos custos de deslocamento dentro das cidades⁹ (embora isso nem sempre ocorra na prática). Analisando tal fato pela ótica do modelo neoclássico de economia urbana, as implicações econômicas de tais medidas iriam muito além daquelas sugeridas pela análise de equilíbrio parcial. (Christensen, 1997, p.19, tradução nossa)

É possível assumir que o conflito instaurado entre os prestadores de serviços do aplicativo e os taxistas, do ponto de vista da ordem econômica levantou debates antes em estado de dormência nesse setor econômico. O impacto causado ao consumidor – positivo, por sinal – vêm da nova concorrência instaurada.

No âmbito dos princípios e normas constitucionais que regem a ordem econômica no Brasil, os conflitos advindos da entrada no país dos aplicativos não ferem a vontade do legislador. A concorrência promovida por um serviço equiparado, em sua substância, ao serviço prestado pelos taxistas resultou na instauração de rico debate sobre regulamentação estatal e privada da atividade econômica e o impacto causado aos interesses do consumidor.

Nesse sentido, entende-se, que o conflito entre os aplicativos x taxi é benéfico ao bem-estar do consumidor, em especial nos grandes centros urbanos. Toda concorrência é bem-vinda. Ademais, após conflitar os debates promovidos pela mídia e pelo setor público com ambos os serviços e a normatização constitucional aplicável ao tema, foi possível concluir que a livre

iniciativa e a valorização do trabalho foram atendidas pela entrada em operação do aplicativo, porquanto mostra-se como prestação de serviço lícita.

Além disso, a promoção da concorrência no setor atendeu a um corolário da livre iniciativa, sendo novidade positiva do ponto de vista mercadológico e consumerista, especialmente por se tratar de atividade econômica que não havia sofrido grandes ameaças à sua estabilidade. Apesar de o termo “estabilidade” trazer a ideia de harmonia, muitas vezes do ponto de vista do consumidor e da ordem econômica pode representar comodismo e monopólio, o que para o consumidor são consequências nefastas.

Logo, considere-se positivo o debate, o conflito, e asseveremos que é imprescindível que o poder público, a iniciativa privada e a sociedade como entidade participativa do processo dialético acordem por uma solução que traga equilíbrio – agora na assunção positiva do termo – entre as partes para que a atividade econômica possa se desenvolver de forma a atender aos interesses tanto dos prestadores dos serviços, quanto do consumidor, devendo o poder público realizar o papel de intermediador do debate, porém, respeitando os ditames constitucionais aplicáveis à ordem econômica, de modo a não ceifar a livre concorrência e a defesa dos interesses do consumidor.

4 O LIVRE EXERCÍCIO DOS MOTORISTAS DE APLICATIVOS EM SEU MUNICÍPIO

O Superior Tribunal Federal STF, decidiu por unanimidade que os municípios não podem contrariar a lei federal que regulamentou os serviços de motoristas particulares dos aplicativos Uber, Cabify e 99. A Corte também estabeleceu que qualquer proibição ou restrição aos aplicativos é inconstitucional, não podendo assim proibir a circulação de motoristas.

Devido a Pandemia que se instalou em todo o mundo e no Brasil, muitos brasileiros hoje perderam seus empregos ou comércios e teve que trabalhar como motorista de Aplicativo, os municípios vendo que as plataformas estavam ganhando dinheiro com as corridas começaram a tentar regulamentar suas cidades ferindo a lei 13.640 Federal.

Essa lei foi regulamentada em 26 de março de 2018 assinado pelo Presidente Michel Temer.

Conforme esclarece Márcio André Lopes Cavalcanti, do Dizer o Direito (2015, p.130):

[...] “os Municípios, pressionados pelos taxistas, começaram a editar leis proibindo os serviços de transporte mediante aplicativo. Tais leis, contudo, foram sendo julgadas inconstitucionais pelos Tribunais de Justiça sob o argumento de que essa proibição pura e simples violaria a livre iniciativa (art.1º, IV), a liberdade de exercício de trabalho, ofício ou profissão (art. 5º, XIII), assim como a livre concorrência (art. 170, IV, da CF/88). Foi o caso, por exemplo, do TJSP no julgamento da ADIn 2213289-26.2016.8.26.0000. Além disso, a Procuradoria Geral da República emitiu parecer afirmando que “apenas a lei federal pode interferir sobre o transporte privado individual de passageiros organizado por aplicativos online como atividade de interesse público”.

4.1 O princípio da livre iniciativa na Constituição de 1988: uma conceituação necessária

O estudo da relação jurídica entre os motoristas de aplicativos enquanto relação de emprego e prestação de serviço requer uma análise da moldura do princípio constitucional da livre iniciativa, até mesmo em razão da decisão do Supremo Tribunal Federal no recurso extraordinário n.º 1054110/SP, em que se analisou a constitucionalidade de norma municipal do estado de São Paulo, especificamente, a Lei municipal n.º 16.279/2015, que proibiu o uso de carros particulares cadastrados em aplicativos para o transporte remunerado individual de pessoas.

As atividades intermediadas pelas empresas de transporte individual remunerado de passageiros, como a Uber, chamadas, conforme já destacado, empresas de tecnologia, são atividades protegidas pelo princípio constitucional da livre iniciativa, segundo disposto nos arts. 1º, IV, e 170, da Constituição Federal de 1988.

O primeiro, a garantia do direito de propriedade (arts. 5º, XXII, e 170, II) e o segundo, a limitação ao intervencionismo do Estado (art. 174). Com essa moldura, há que se reconhecer a liberdade dessas empresas de tecnologia para delinear suas atividades e negócios. Isso, claro, respeitando as demais balizas constitucionais e legais do sistema brasileiro.

Conforme Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019.

Art. 5º: Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:
XXII - é garantido o direito de propriedade;

ART. 170º: A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existências dignas, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios.

Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei. Min. Roberto Barroso. Brasília, (9 de maio de 2019)

O debate do princípio da livre iniciativa como elemento garantidor do Estado Democrático, já foi debatido pelo Supremo Tribunal Federal em análise desse mesmo tema dos motoristas particulares de aplicativos, inclusive explorando precisamente a questão ora em estudo, na arguição de descumprimento de preceito fundamental n.º 449, em 8 de maio de 2019, destacando que o “o motorista particular, em sua atividade laboral, é protegido pela liberdade fundamental insculpida no art. 5º, XIII, da Carta Magna, submetendo-se apenas à regulação proporcionalmente definida em Lei Federal, pelo que o art. 3º, VIII, da Lei Federal n.º 12.965/2014 (Marco Civil da Internet) e a Lei Federal n.º 12.587/2012, alterada pela Lei n.º 13.640 de 26 de março de 2018, garantem a operação de serviços remunerados de transporte de passageiros por aplicativos.

Nessa decisão, o relator, Ministro Luiz Fux (2022), acentuou que

[...] “a liberdade de iniciativa garantida pelos artigos 1º, IV, e 170 da Constituição brasileira consubstancia cláusula de proteção destacada no ordenamento pátrio como fundamento da República e é característica de seletivo grupo das Constituições ao redor do mundo, por isso que não pode ser amesquinhada para afastar ou restringir injustificadamente o controle judicial de atos normativos que afrontem liberdades econômicas básicas.” [...]

O transporte individual privado de passageiros independe de qualquer tipo de autorização e está, por essa razão, protegido contra a interferência indevida do Estado em sua prestação.

Oportuna a passagem do Ministro Marco Aurélio (2022), em intervenção no seu voto no recurso extraordinário n.º 1.054.110/SP, ao mencionar que:

[...] “é um sistema hoje mais seguro do que o regulamentado, que é o de táxi. Eu, pelo menos, em vez de pegar táxi quando vou ao Rio ou a São Paulo, opto pelo Uber e tenho o aplicativo no celular. Aciono o Uber. Inclusive, sou examinado como transportado pelo condutor do veículo e examino também o desempenho dele. É um serviço de utilidade pública de natureza privada em si.” [...]

Barroso conceitua a livre iniciativa como a liberdade absoluta do indivíduo para atuar na sociedade, o qual pode optar por suas escolhas de vida de forma independente, ou seja, sem que o Estado intervenha.

O ministro, ainda, destaca a relevância deste princípio na ordem econômica brasileira. Neste diapasão, a jurista Nathália Masson conceitua a livre iniciativa como a “liberdade individual de produzir bens e riquezas, fazê-los circular e distribuí-los” (2015, p. 1237).

O fundamento econômico da livre iniciativa envolve alguns direitos básicos do brasileiro: o direito à propriedade privada, à liberdade de empresa e de trabalho, à livre concorrência e à liberdade de contratar (Barroso, 2014, p. 11).

O direito à propriedade privada (art. 5º, XXII, CF) “corresponde ao poder de usar, gozar, dispor e reivindicar determinados bens” (Masson, 2015, p. 1236).

As liberdades de trabalho e empresa consistem na prerrogativa de poder exercer qualquer atividade econômica, exercício, ofício ou profissão, desde que observados exigências e limites legislativos profissionais (art. 5º, XIII e art. 170, parágrafo único, CF). A liberdade de contratação confere ao empregador privado autonomia para selecionar seus funcionários (art. 5º, II, CF).

Por fim, conhecer o conceito de livre concorrência é essencial para se entender o serviço ofertado pelo aplicativo Uber. Ainda conforme Barroso (2014, p. 11);

A [...] “livre concorrência significa liberdade na fixação de preços e do lucro, como regra geral” [...] (Barroso 2014, p.11);

Essa liberdade se mostra como um desdobramento do princípio da livre iniciativa, uma vez que [...] “garante aos agentes econômicos a oportunidade de competirem no mercado de forma justa” [...] (Masson, 2015, p. 1237).

4.2 O transporte privado individual nas visões dos tribunais de justiça brasileiros

No julgamento do Incidente de Resolução de Demandas Repetitivas nº 1.0000.16.016912-4/002, o Tribunal de Justiça de Minas Gerais entendeu que o aplicativo Uber presta um serviço de transporte privado individual, na medida em faz a intermediação entre o usuário e o prestador do serviço, abrangendo apenas as pessoas que cumprem os requisitos de utilização pertinentes”, o que não representa concorrência desleal com o serviço de táxi”. Desta forma, a Lei nº 13.640/2018 se aplica apenas ao serviço público individual de transporte, não se estendendo à modalidade exercida pela Uber. A ementa do julgado:

INCIDENTE DE RESOLUÇÃO DE DEMANDAS REPETITIVAS - TRANSPORTE INDIVIDUAL REMUNERADO DE PASSAGEIROS - LEGALIDADE - FISCALIZAÇÃO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS MEDIADO PELO APLICATIVO UBER - RELEVÂNCIA DO TEMA - MULTIPLICIDADE DE RECURSOS - NECESSIDADE DE PACIFICAÇÃO DA MATÉRIA - MINISTÉRIO PÚBLICO - ATUAÇÃO E INTIMAÇÃO - PROCESSO ELETRÔNICO - LEGITIMIDADE ATIVA DA PESSOA FÍSICA AFETADA PELA FISCALIZAÇÃO PARA SUSCITAR O IRDR - ART. 231, CTB - DECRETO ESTADUAL N 44.035/2005 - EXERCÍCIO DO PODER DE POLÍCIA PELO DEER/MG - INVIABILIDADE - APLICABILIDADE DA LEI DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE (N. 10.900/16) E DO DECRETO MUNICIPAL N. 16.195/16 - LEI DE MOBILIDADE URBANA (N. 12.587/12) - TRANSPORTE INDIVIDUAL PRIVADO DE PASSAGEIROS - MODALIDADE DISTINTA DO TRANSPORTE INDIVIDUAL PÚBLICO REGIDO PELA LEI FEDERAL N. 12.468/11 - LEI N. 10.900/16, DO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE - DISTINÇÃO NÃO OBSERVADA - ILEGALIDADE DO §1º, DO ART. 2º, DOS INCISOS I e II, DO ART. 3º, E DO ART. 4º E SEU PARÁGRAFO ÚNICO, DA REFERIDA NORMA LOCAL - INAPLICABILIDADE DAS SANÇÕES ESTABELECIDAS AOS EXERCENTES DO TRANSPORTE - CONSEQUÊNCIA LÓGICA. (Tjmg Cv 1.0000.16.016912-4/002 Relator: Des. Corrêa Junior, 1ª Seção Cível, julgamento em 2017)

A liberdade de iniciativa garantida pelos artigos 1º, IV, e 170 da Constituição brasileira consubstancia cláusula de proteção destacada no ordenamento pátrio como fundamento da República e é característica de seletor grupo das Constituições ao redor do mundo, por isso que não pode ser amesquinhada para afastar ou restringir injustificadamente o controle judicial de atos normativos que afrontem liberdades econômicas básicas.

Assim o ministro Gilmar mendes afirma que o exercício de atividades econômicas e profissionais por particulares deve ser protegido da coerção arbitrária por parte do Estado, competindo ao Judiciário, à luz do sistema de freios e contrapesos estabelecidos na Constituição brasileira, invalidar atos normativos que estabeleçam restrições desproporcionais à livre

iniciativa e à liberdade profissional”. Jurisprudência: RE nº 414426 Relator(a): Min. ELLEN GRACIE, Tribunal Pleno, julgado em 01/08/2011; RE 511961, Relator(a): Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em 17/06/2009.

O sistema constitucional de proteção de liberdades goza de prevalência *prima facie*, devendo eventuais restrições ser informadas por um parâmetro constitucionalmente legítimo e adequar-se ao teste da proporcionalidade, exigindo-se ônus de justificação regulatória baseado em elementos empíricos que demonstrem o atendimento dos requisitos para a intervenção.

A norma que proíbe o uso de carros particulares cadastrados ou não em aplicativos, para o transporte remunerado individual de pessoas” configura limitação desproporcional às liberdades de iniciativa (art. 1º, IV, e 170 da CRFB) e de profissão (art. 5º, XIII, da CRFB), a qual provoca restrição oligopolístico do mercado em benefício de certo grupo e em detrimento da coletividade.

A proibição legal do livre exercício da profissão de transporte individual remunerado afronta o princípio da busca pelo pleno emprego, insculpido no art. 170, VIII, da Constituição, pois impede a abertura do mercado a novos entrantes, eventualmente interessados em migrar para a atividade como conseqüência da crise econômica, para promover indevidamente a manutenção do valor de permissões de táxi.

A Constituição impõe ao regulador, mesmo na tarefa de ordenação das cidades, a opção pela medida que não exerça restrições injustificáveis às liberdades fundamentais de iniciativa e de exercício profissional (art. 1º, IV, e 170; art. 5º, XIII, CRFB), sendo inequívoco que a necessidade de aperfeiçoar o uso das vias públicas não autoriza a criação de um oligopólio prejudicial a consumidores e potenciais prestadores de serviço no setor, notadamente quando há alternativas conhecidas para o atingimento da mesma finalidade e à vista de evidências empíricas sobre os benefícios gerados à fluidez do trânsito por aplicativos de transporte, tornando patente que a norma proibitiva nega “ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente”, em contrariedade ao mandamento contido no art. 144, § 10, I, da Constituição, incluído pela Emenda Constitucional nº 82/2014. 19. Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental julgada procedente para declarar inconstitucional a Lei Municipal de Fortaleza nº 10.553/2016, por ofensa aos artigos 1º, IV; 5º, caput, XIII e XXXII; 22, IX, XI e XVI; 144, § 10, I; 170, caput, IV, V e VIII; e 173, § 4º, todos da Carta Magna. (ADPF 449, Relator(a): Min. LUIZ FUX, Tribunal Pleno, julgado em 08/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-190 DIVULG 30-08-2019 PUBLIC 02-09-2019).

5 CONCLUSÃO

O objetivo dessa monografia foi realizar um estudo abrangente a história das plataformas de mobilidade urbana, bem como a inovações disruptivas ocasionam a ruptura de um antigo modelo de negócio e alteram as bases de competição existentes, apresentando soluções mais eficientes do que as existentes até o momento, com funcionalidades avançadas e que são estendidas pelos aplicativos móveis processados por seu sistema operacional. O IOS, da Apple e o Android, do Google são alguns desses sistemas operacionais.

Assim, verificou-se que ocorre uma intermediação no referido contrato feita pelos aplicativos, justamente porque atuam como intermediários entre os motoristas cadastrados e potenciais usuários da plataforma digital desenvolvida pela empresa, possibilitando que esses firmem entre si, contratos de transporte.

Além do mais, viu-se que a Lei n. 13.640/18, apresentou-se como uma legislação federal pioneira que regulamenta os aplicativos de transporte remunerado privado individual de passageiros, a exemplo da Uber, estabelecendo diretrizes e requisitos gerais, mas, ao mesmo tempo, reconhecendo a competência dos municípios e do Distrito Federal para regulamentar, fiscalizar e definir demais diretrizes.

Em que pese tal delegação tenha causado controvérsia, observou-se que a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, assim como a do Tribunal de Justiça de Santa Catarina, caminha no mesmo sentido da lei mencionada, ou seja, que a União deve organizar diretrizes básicas sobre a política nacional de transporte, e aos municípios cabe todas as disposições legais de transporte local e demais serviços públicos, também de interesse local.

Além de analisar a intermediação realizada pelos aplicativos, buscou-se fazer um paralelo entre a natureza e regulação dos serviços prestados por táxis com os serviços prestados pela Uber e 99 Pop similares, dado a semelhança existente entre eles e, ao mesmo tempo, entendendo a transformação dos contratos de transporte com o surgimento dos aplicativos. Deste modo, pretendeu-se examinar como era o transporte antes e como é agora, sobretudo com a influência da tecnologia.

Ademais, notou-se que a legislação local citada corrobora com as diretrizes estabelecidas pela Lei n. 13.640/18.

Por intermédio da presente pesquisa, é notório que os aplicativos de transporte, sobretudo a Uber, vêm impactando e causando mudanças na seara do transporte individual de passageiros no Brasil, especialmente porque essa inovação e exploração de serviço está à frente

da regulação estatal. Nesse sentido, o direito ganha destaque para além do controle e da regulação das inovações, pois é necessário que se conduza essas inovações para uma direção do encontro aos anseios sociais e, ao mesmo tempo, respeite os princípios e diretrizes do nosso ordenamento jurídico.

Assim sendo, entende-se que a proibição ou maiores restrições ao transporte por motorista cadastrado em aplicativo não é o melhor caminho, sobretudo porque tais hipóteses foram julgadas inconstitucionais pelo Supremo Tribunal Federal, por violação aos princípios da livre iniciativa e livre concorrência, valor social do trabalho, hoje muitas famílias dependem das plataformas de mobilidade urbana para sustentar os seus lares, liberdade profissional, da defesa do consumidor e da busca pelo pleno emprego.

Em relação ao embate existente entre as classes dos taxistas e os motoristas de aplicativo, que contribui para discussão da regulamentação do serviço prestado pelos aplicativos, não há regra nem princípio constitucional que prevê a exclusividade do modelo tradicional (táxi) no setor de transporte individual de passageiros.

Nesse sentido, seria uma ideia contrária ao regime de livre iniciativa e de livre concorrência a formação de reservas de mercado em benefício de atores econômicos já estabelecidos e existentes, com o objetivo de diminuir o abalo gerado pela inovação no setor.

Contudo, o presente trabalho é apenas uma colaboração dentro de um tema com amplo espaço de discussão e pesquisa, que está longe de “pacificação” entre os operadores do Direito.

Contudo mostra o livre exercício dos motoristas de aplicativo a luz da C.F. que não podem ser proibidos de trabalhar nos municípios onde eles moram ou frequenta e inconstitucional, pacificado pelo STF.

Porém, procurou-se colaborar de uma forma proveitosa e construtiva, mantendo a coerência de todos os pontos que compreendem o tema com a legislação vigente, além da jurisprudência nacional, sobretudo a do Supremo Tribunal Federal, sem olvidar as fontes documentais e bibliográficas pesquisadas.

REFERÊNCIAS

BRASIL ADPF 449. Relator(a): Min. Luiz Fux, Tribunal Pleno, julgado em 08/05/2019, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-190 DIVULG 30-08-2019 PUBLIC 02-09-2019 visto em 19 de junho de 2023.

EROS ROBERTO GRAU A economia e o controle do Estado”, parecer publicado no jornal “O Estado de S. Paulo”, p. 50, em 4.6.1989, apud, “A Ordem Econômica na Constituição de 1988”, 5ª ed., São Paulo, Malheiros, 2000, p. 232.

BARROSO, Luís Roberto. Estado e livre iniciativa na experiência constitucional brasileira. 2014. Disponível em: www.luisrobertobarroso.com.br/wp-content/uploads/2014/04/Estado-e-Livre-iniciativa_versao-final_11abr2014.pdf Acesso em: 14 jun. 2023.

BRASIL. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 10 de janeiro de 2002. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm Acesso em: 02 abr. 2024

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidente da República, [2016]. Disponível em: Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 02 abr. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). Recurso extraordinário nº 1.054.110 São Paulo. direito constitucional. recurso extraordinário. repercussão geral. transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo. livre iniciativa e livre concorrência. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido: Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator(a): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em: <http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676>. Acesso em: 06 mar. 2023. CHRISTENSEN, C. M. O dilema do inovador. Boston: Harvard Business School Press, 1997

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental 449 Distrito Federal. DIREITO CONSTITUCIONAL, administrativo e regulatório. proibição do livre exercício da atividade de transporte individual de passageiros. inconstitucionalidade. estatuto constitucional das liberdades. (...). adpf julgada procedente. Requerente: Partido Social Liberal. Interessados: Câmara Municipal de Fortaleza e Prefeito Municipal de Fortaleza. Relator(a): Min. Luiz Fux. Brasília, 8 de maio de 2019. Disponível em: redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750684777. Acesso em: 05 mar. 2024.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. (Tribunal Pleno). Recurso extraordinário nº 1.054.110 São Paulo. direito constitucional. recurso extraordinário. repercussão geral. transporte individual remunerado de passageiros por aplicativo. livre iniciativa e livre concorrência. Recorrente: Câmara Municipal de São Paulo. Recorrido:

Confederação Nacional de Serviços - CNS. Relator(a): Min. Roberto Barroso. Brasília, 9 de maio de 2019. Disponível em: redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=TP&docID=750765676. Acesso em: 18 fev. 2024.

DOUGHERTY, D. Barreiras interpretativas ao sucesso da inovação de produtos em grandes empresas. **Ciência da organização**, v. 3, n. 2, p. 179-202, 2020. Acesso em: 18 fev. 2024.

EQUIPE REVISÃO Pge, Lei do Uber e a Mobilidade Urbana, Disponível em: <https://revisaopge.com.br/lei-do-uber-e-a-mobilidade-urbana/> Acesso em: 19 abr. 2024

ESTEVES. Luiz Alberto. O Mercado de Transporte Individual de Passageiros: Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano. **Departamento de Estudos Econômicos – DEE**. Disponível em: www.cade.gov.br/upload/O%20Mercado%20de%20Transporte%20Individual%20de%20Passageiros.pdf Acesso em: 02 abr. 2024

EUROPEAN PARLIAMENT. Social consequências econômicas e jurídicas da Uber e empresas de rede de transporte similares (TNCs). 2015. Disponível em [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/563398/IPOL_BRI\(2015\)563398_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2015/563398/IPOL_BRI(2015)563398_EN.pdf). Acesso em: 02 abr. 2024.

KESSLER, M.; ZHANG, Y. Empresas de rede de transporte: o que o futuro reserva?. Universidade do Sul da Flórida. 2016. Disponível em: <https://www.nctr.usf.edu/wp-content/uploads/2017/01/UBER-Fad-or-Future-Kessler2017.pdf>. Acesso em: 18 fev. 2024.

EQUIPE 99 Pop ltda, O ponto de partida da 99 são as pessoas, www.99app.com/sobre-a-99/ Acesso em: 18 fev. 2024.

MANZONI JR. Rodrigues Ralpher. A história dos aplicativos de mobilidade urbana tribunadaimprensavivre.com/a-historia-dos-aplicativos-quem-usa-e-quem-vivede-desenvolver/ (Ralphe Manzoni Jr, Rodrigo) Acesso em: 18 fev. 2024.

MASSON, Nathália. **Manual de Direito Constitucional**. 3. ed. Salvador: Jus PODIVM, 2015.

BRUELLI João Morino. A história do Eniac o primeiro computador do mundo, ano 2018, **tecnoblog.net/especiais/eniac-primeiro-computador-do-mundo-completa-65-anos/** Acesso em: 18 fev. 2024

UBER tecnologia. Exatidão, Uber e uma empresa de tecnologia que que cria oportunidades ao colocar no mundo em movimento, 27 ago. 2020, Uber. www.uber.com/pt-br/newsroom/fatos-e-dados-sobre-uber/ Acesso em: 28 fev. 2024.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 29. ed. rev. atual. São Paulo: Malheiros, 2022.

BRASIL RE nº 414426 Relator(a): Min. ELLEN GRACIE, Tribunal Pleno, julgado em 01/08/2011; RE 511961, Relator(a): Min. GILMAR MENDES, Tribunal Pleno, julgado em

17/06/2009, redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=605643, Acesso em: 11 de abril de 2024

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo**. 25 ed. rev. atual. São Paulo: Malheiros, 2020.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DE MINAS GERAIS- incidente de resolução de demanda repetitiva – Cv 1.0000.16.016912-4/002, Relator: Des Corrêa Junior, 1ª Seção Cível, julgamento em 21/08/2017, publicação da súmula em 28/08/2017. Disponível em: www5.tjmg.jus.br/jurisprudencia/pesquisaPalavrasEspelhoAcordao Acesso em 10 mar. 2024.