

A LIVRE INICIATIVA E A LIVRE CONCORRÊNCIA FRENTE À CONSTITUCIONALIDADE DO APLICATIVO “UBER”: UMA ANÁLISE ACERCA DA EFETIVA PROMOÇÃO DA INCLUSÃO SOCIAL

THE FREE INITIATIVE AND FREE COMPETITION AGAINST THE CONSTITUTIONALITY OF THE UBER APPLICATION: AN ANALYSIS OF THE EFFECTIVE PROMOTION OF SOCIAL INCLUSION

<i>Recebido em:</i>	09/09/2018
<i>Aprovado em:</i>	27/11/2018

Dirceu Pereira Siqueira¹
Mayume Caires Moreira²

SUMÁRIO: *Introdução. 2. Delineamento conceitual da livre iniciativa e livre concorrência. 3. O aplicativo uber. 3.1 impactos da chegada do uber no Brasil. 3.1.1 argumentos dos taxistas. 3.1.1.2 argumentos dos motoristas do aplicativo uber. 4. A intervenção estatal com a finalidade de proteger os interesses coletivos. 5. Da natureza jurídica dos serviços. 6. A fundamentalidade da inclusão social na constituição federal de 1988. 6.1 anovas formas de prestação de serviços como fator de inclusão social. Conclusões. Referências.*

RESUMO: O presente trabalho visa analisar a problemática existente entre os motoristas de táxi e os colaboradores da Uber. O conflito em questão teve exórdio em 2014, quando a Uber inaugurou no Brasil uma nova forma de prestação de transporte individual de passageiros. A luz do Ordenamento Jurídico pretende-se evidenciar a legalidade dos serviços Uber, bem como, sua relação com os princípios norteadores da economia, dois destes princípios são: a livre iniciativa e a livre concorrência, ambos expressos no art. 170 da CF/88. Do mesmo modo, por meio de uma investigação qualitativa aplicada as temáticas econômicas, sociais e jurídicas, busca-se analisar o papel do Estado na solução desse conflito, ou seja, se cabe ao Estado abster-se ou intervir no âmbito econômico, assim como, seu posicionamento frente às novas tecnologias que estão surgindo, essas que são parte do fenômeno da globalização, inevitável no mundo contemporâneo. Nesse ínterim pretende-se estabelecer uma relação harmônica entre os polos objeto do caso em tela, pois ambos são detentores de direitos e garantias fundamentais previsto na Constituição Federal Brasileira, sendo o Estado incumbido de protegê-los. Ademais este trabalho propõe-se a expandir a discussão, refletindo sobre os benefícios sociais, que as novas formas de prestação de serviço trazem para a sociedade. Tendo assim, como resultado, o aumento no número de pessoas tendo acesso a esses serviços, o que conseqüentemente diminui as desigualdades e promove a inclusão social, valores estes

¹Pós-doutor em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra (Portugal); Doutor e Mestre em Direito Constitucional pelo Centro de Pós-Graduação da ITE/Bauru – SP; Professor Permanente e Coordenador do Programa Pós-graduação em Ciências Jurídicas – Mestrado em Direito no Centro Universitário de Maringá/PR - UniCesumar; Professor nos Cursos de Graduação em Direito no Centro Universitário de Araraquara – UNIARA e no Centro Universitário de Bebedouro – UNIFAFIBE; Pesquisador do Instituto Cesumar de Ciência, Tecnologia e Inovação (ICETI); Advogado dpsiqueira@uol.com.br

²Acadêmica do Curso de Direito, no Centro Universitário de Maringá – UNICESUMAR. Bolsista PROBIC. Membro do grupo de pesquisa: instrumentos jurisdicionais de efetividade dos direitos da personalidade (CNPq). mayumecaires@hotmail.com

que estão elencados na Lei de Mobilidade Urbana, no artigo 7º, como um dos objetivos da Política Nacional Urbana.

PALAVRAS CHAVES: Intervenção Estatal; Livre Iniciativa; Livre Concorrência; Táxi; Uber.

ABSTRACT: The present work aims to analyze the existing problematics between the taxi drivers and the Uber workers. The analyzed conflict has the exordium in 2014, when Uber has brought to Brazil a new way of individual passenger transportation provision. In the light of the legal system we intend to evidence the legality of Uber services, as well, its relation with the economy guiding principles, being two of these principles: the free initiative and the free competition, both of them being expressed on article 170 of Brazilian Constitution of 1988. Likewise, by a qualitative investigation applied to the economic, social and law thematics, seeking to analyze the Brazilian State in the solution of this conflict, this is, if is up to State to abstain or to interfere in economic scope, as well its position regarding the new technologies there are arising, these ones that are part of globalization phenomenon, unavoidable in contemporaneous world. Meanwhile we intend to establish an harmonic relation between these parts of this case, because both of them are the owners of fundamental rights and duties that are provided by Brazilian Federal Constitution, being its State obligated to protect them. Moreover this work propose to expand the discussion, reflecting the social benefits that these new ways of service provision bring to society, having thus, as a result, the increasing number of people having access to this kind of services, what, consequently, decrease the inequalities and promotes the social inclusion, being theses values being listed in Brazilian Urban Mobility Law, on the article 7 of Brazilian Constitution, as one of the National Urban Politics objectives.

KEYWORDS: State Intervention; Free Initiative; Free Competition; Táxi; Uber.

INTRODUÇÃO

Os princípios jurídicos são alicerces do Ordenamento Jurídico, sendo diretrizes para a compreensão e harmonia do sistema normativo. Oferecem as normas um sentido axiológico, de valoração e de espírito. Possuem ampla aplicação, bem como, proteção. Seus ideais são considerados como fundamentais para a sociedade e imprescindíveis para o mundo jurídico- científico.

O Constituinte da Constituição Brasileira de 1988 (CF/88) outorgou maior visibilidade para os princípios que regem a atividade econômica, criou um capítulo para Ordem Econômica (capítulo VII) onde postulou princípios e regras fundamentais para a economia. Dentre eles, são cerne neste trabalho, os princípios da livre iniciativa e livre concorrência. Consagrou a livre iniciativa no artigo 1º, IV, igualmente, no art. 170, *caput*, da CF/88, como norte para a Ordem Econômica e como fundamento da República Federativa Brasileira, fundado no ideal de liberdade. Uma de suas vertentes é a liberdade de exercício econômico, expressa no parágrafo único do art. 170, isto posto, seriam todos os indivíduos

livres para iniciarem qualquer atividade econômica sem a necessidade de autorização estatal. Desdobramento deste princípio tem-se a livre concorrência, redigida no art. 170, IV, da CF/88, no qual, visa estabelecer um mercado ideal, em que há um livre jogo do poder econômico, almejando assim, combater práticas de concorrências desleais, e, centralização das forças econômicas³.

O atual conflito existente entre os colaboradores da Uber e os motoristas de táxi evidencia a importância dos princípios supramencionados. Ocorre que, com a chegada do aplicativo Uber no Brasil, em 2014, gerou uma série de repercussões na sociedade, pois, este tem como principal objetivo auxiliar na locomoção das pessoas por meio de um aplicativo de celular, possibilitando que o indivíduo encontre o motorista mais próximo de sua localidade, da mesma forma que o consumidor calcule o valor da corrida, efetuando o pagamento pelo aplicativo. O problema é que esta forma de prestação de serviço não agradou os motoristas de táxi, que fornecem serviço de transporte público individual. Os representantes dos sindicatos, em atos de confronto, protestaram contra a atividade do Uber. Com isso o conflito existente entre os taxistas e os motoristas da Uber tornou-se um caos nacional, de violência e burocratização. Ao analisar este fato social, indagaram-se os seguintes questionamentos: *Estaria o aplicativo uber assegurado pelos princípios da livre iniciativa e livre concorrência? A atividade dos motoristas seria considerada ilícita por não existir Lei que regulamente? Bem como, seria necessária e legítima a interferência Estatal neste caso concreto? Por fim, quais os benefícios sociais que o aplicativo Uber pode trazer para a sociedade?*

É primordial para o mundo jurídico-científico, a elaboração de uma análise crítica acerca do conflito social existente entre os motoristas de táxi e o exercício dos serviços da Uber. Assim, buscaremos trazer elementos que auxiliem na resolução desse problema, por meio de algumas fases. Primeiramente realizar-se-á um delineamento conceitual dos princípios, expondo suas ideologias e razões. Em um segundo momento, será apresentado o cenário atual, referente ao caso concreto - uber *versus* táxi - expondo os argumentos de ambos. Também os projetos de Leis que pretendem regulamentar os serviços Uber, enfatizando a necessidade da intervenção estatal, como forma de protegerem os direitos fundamentais consagrados na Constituição Federal. Por fim, buscar-se-á demonstrar a importância de novas formas de prestação de serviço, como meio de promover a inclusão social, na busca dos ideais de igualdade social, bem como, de melhorias econômicas e sociais para a sociedade.

³BRASIL. Constituição da República Federativa Brasileira, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaoconsolidado.htm. 26 jul. 2017.

2. DELINEAMENTO CONCEITUAL DA LIVRE INICIATIVA E LIVRE CONCORRÊNCIA

O conceito de livre iniciativa transcende ao conceito de liberdade de iniciativa econômica, pois trata-se de um desdobramento da liberdade, de igual modo, não se limita a afirmação da concretização do sistema capitalista na Constituição. Mesmo quando é consagrada como fundamento da Ordem Econômica, não circunscreve somente a essa concepção.

Nas palavras dos autores J. J. Gomes Canotilho, Gilmar Mendes, Ingo Sarlet e Lenio Streck:

Livre iniciativa não se resume, aí, a “princípio básico do liberalismo econômico” ou a “liberdade de desenvolvimento de empresa” apenas- a liberdade única do comércio, pois. Em outros termos: não se pode visualizar no princípio tão somente uma afirmação do capitalismo⁴.

Desse modo, a livre iniciativa é um desdobramento da liberdade, sendo juntamente com o valor social do trabalho, o valor social de livre iniciativa. Ambos os princípios são fundamentos da República Federativa Brasileira, prevista no art. 1º, IV. Não possuem uma visão individualista, mas, sim, de um princípio socialmente valioso⁵. Quer isto dizer, que não se restringe unicamente como proteção as empresas, mas, também, a liberdade individual de buscar melhores condições de vida no convívio social.

Como a livre iniciativa possui um conceito amplo, basta para esta pesquisa, sua conceituação como: livre iniciativa econômica. Nota-se, que sua ideologia originariamente, estava embasada no liberalismo econômico, que determinava ser a livre iniciativa e a livre concorrência capazes de harmonizar interesses individuais e coletivos gerando um progresso social. Com a não intervenção estatal, a economia rege-se-ia com Leis universais e imutáveis, bastaria que os indivíduos livremente as descobrissem. O Estado deveria intervir apenas para assegurar a livre concorrência, e, a propriedade privada, quando ameaçados por conflitos sociais. Em suma, seria a economia guiada por uma “mão invisível”, que levaria ao crescimento econômico, visto que, os agentes econômicos na busca de seus interesses particulares, acabariam por gerar benefícios para a sociedade.

⁴CANOTILHO, J.J. Gomes; MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo W.; STRECK, Lenio L. (Coords). **Comentários à Constituição do Brasil**. São Paulo: Saraiva/ Almedina, 2013. p. 1.790.

⁵GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988: interpretação e crítica**. 16º. ed. São Paulo: Malheiros, 2014. p. 222.

Adam Smith no livro “As Riqueza das Nações” leciona acerca desse *modus operandi* da economia:

Portanto, já que cada indivíduo procura, na medida do possível, empregar seu capital em fomentar a atividade nacional e dirigir de tal maneira essa atividade que seu produto tenha o máximo valor possível, cada indivíduo necessariamente se esforça por aumentar ao máximo possível a renda anual da sociedade. Geralmente, na realidade, ele não tenciona promover o interesse público nem sabe até que ponto o está promovendo. Ao preferir fomentar a atividade do país e não de outros países ele tem em vista apenas sua própria segurança; e orientando sua atividade de tal maneira que sua produção possa ser de maior valor, visa apenas a seu próprio ganho e, neste, como em muitos outros casos, é levado como que por mão invisível a promover um objetivo que não fazia parte de suas intenções. Aliás, nem sempre é pior para a sociedade que esse objetivo não faça parte das intenções do indivíduo. Ao perseguir seus próprios interesses, o indivíduo muitas vezes promove o interesse da sociedade muito mais eficazmente do que quando tenciona realmente promovê-lo⁶.

Dois instrumentos normativos são de suma importância para a livre iniciativa econômica no mundo jurídico. O decreto *d’Allarde* de 1791, que expressa à liberdade de comércio, e a Lei *Chapelier*, do mesmo ano, que proíbe as corporações de ofício. Evidência Eros Grau:

O princípio da liberdade de iniciativa econômica inscreve-se plenamente no decreto d’Allarde, de 2-17 de março de 1791, cujo art. 7º determinava que, a partir de 1º de abril daquele ano, seria livre a qualquer pessoa a realização de qualquer negócio ou exercício de qualquer profissão, arte ou ofício que lhe apossasse, sendo contudo ela obrigada a se munir previamente de uma ‘patente’ (imposto direto), a pagar as taxas exigíveis e a se sujeitar aos regulamentos de polícia aplicáveis. Meses após, na chamada Lei Chapelier – decreto de 14-17 de junho de 1791 – que proíbe todas as espécies de corporações, o princípio é reiterado⁷.

A livre iniciativa econômica garante aos indivíduos a liberdade de iniciar qualquer atividade econômica, sem a prévia autorização do Estado, (art. 170, parágrafo único, CF/88). Trata-se da liberdade de lançarem-se no mercado de produção de bens e serviços, contudo, fica a cargo desses todos os riscos inerentes ao mercado econômico. Saliente-se que os indivíduos assumem os riscos, mas diante de abusos de concentração da liberdade de iniciativa, o Estado irá intervir, com intuito de proteger os interesses daqueles que estão sendo prejudicados, conforme previsto no artigo 173, § 4º, da CF/88: “A lei reprimirá o abuso do

⁶SMITH, Adam. A Riqueza das Nações, volume I. Coleção "Os Economistas". Nova Cultural, 1988. p. 43.

⁷GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988**: interpretação e crítica. 16º. ed. São Paulo: Malheiros, 2014. p. 24.

poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros.⁸”.

Fazendo-se necessário afastar desde início, a ideia ultrapassada de que a intervenção reguladora do Estado limita a livre iniciativa, *contrario sensu*, esta possui um valor social, que o estado deve resguardar, já que a livre iniciativa é um dos princípios mais valioso da Ordem Econômica Constitucional.

A respeito da proteção Estatal, discorre Lafayette Josué Petter:

[...] a economia de mercado não tem mais os contornos absolutista que a identificavam nos primórdios do capitalismo, mas deve estar pautada em vigilante atitude estatal no sentido de preservar a própria liberdade de iniciativa. O fenômeno concentracionista verificado nas últimas décadas é fator de limitação à iniciativa privada. A concentração de capital pode ser impeditivas das pequenas iniciativas econômicas [...]⁹

Em suma, ao se falar em livre iniciativa econômica, estamos nos referindo à acessibilidade e permanência no mercado. Bem como de um princípio constitucionalmente garantido, e imprescindível socialmente.

Instrumento para a efetivação do supramencionado princípio, tem-se a livre concorrência. Este foi elevado ao patamar constitucional, consagrado no art. 170, IV, como princípio da Ordem Econômica. Em face, de o mercado econômico ser marcado pelo grande número de fornecedores, dos mesmos bens e serviços, assim este princípio garante a todos a liberdade de buscar espaço no mercado, através de práticas lícitas, compatíveis com o Ordenamento Jurídico. Ademais, a livre concorrência, possibilita que os agentes econômicos atuem no mercado de produção e circulação de bens e serviços, sem que haja embaraços juridicamente plausíveis. Ou seja, busca estabelecer um sistema de competição justa no mercado.

Para os consumidores a livre concorrência acarreta benefícios, isto porque os agentes econômicos, buscando se destacar no mercado competitivo, melhoram suas técnicas de produção, ofertas, e, também oferecem preços mais justos. O que não ocorre em mercados centralizados, por exemplo, que vigora o monopólio, pois há abuso do poder econômico, que consequentemente prejudica diretamente os consumidores. Acerca dos benefícios da livre concorrência, ressalta José Cretella Júnior:

⁸BRASIL. Constituição da República Federativa Brasileira, 1988. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. 26 jul. 2017.

⁹PETTER, Lafayette Josué. **Princípios constitucionais da ordem econômica**: o significado e o alcance do art. 170 da Constituição Federal. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005. p. 179.

No regime de livre concorrência, ou de livre competição, o mercado competitivo, ou concorrencial, caracteriza-se pelo grande número de vendedores, agindo de modo autônomo, oferecendo produtos, em mercado bem organizado. No mercado competitivo, os produtos oferecidos por uma dada empresa são recebidos pelo comprador como se fossem substitutos perfeitos ou equivalentes dos produtos da firma concorrente. Na hipótese de preços iguais, ao comprador é indiferente, regra geral, a procedência do produto, só influenciando a marca, na medida em que a propaganda se intensifica. De qualquer modo, no regime da livre concorrência, os preços de mercado tendem a abaixar, beneficiando-se com isso o comprador, ao contrário do que acontece no regime de monopólio, que prejudica o comprador e afeta o equilíbrio da Ordem Econômica, a não ser quando a intervenção monopolística é assegurada por lei federal, fundada em expresso dispositivo constitucional¹⁰.

O autor José Cretella demonstra a importância da livre concorrência no mercado, pois beneficiam de forma direta os consumidores e os fornecedores, haja vista, que os consumidores têm acesso a produtos de alta qualidade, perfeitamente substituíveis pelos dos concorrentes. E os fornecedores podem livremente disputar espaço no mercado econômico. Percebe-se que mercados regidos por monopólio bloqueiam esse sistema, de livre acesso e liberdade de competição, vindo assim a prejudicar não somente os consumidores e empresários, mas também a estabilidade econômica.

A busca pela implantação de um mercado ideal está ancorada no ideal de que os pequenos empresários possam utilizar dos mesmos mecanismos competitivos que as grandes empresas, propiciando assim um equilíbrio, que leve a otimização dos recursos econômicos e a preços justos, impedindo, com isso, lucros arbitrários e abuso do poder econômico. Exemplo dessa tentativa de barrar concentração da concorrência, e implantar um mercado ideal, foi à criação da lei Antitruste (Lei 12.529/2011), dispondo no art. 1º acerca da primordialidade de prevenir e reprimir os atos de concorrência desleal:

Art. 1º: Esta Lei estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência – SBDC e dispõe sobre a prevenção e a repressão às infrações contra a ordem econômica, orientada pelos ditames constitucionais de liberdade de iniciativa, livre concorrência, função social da propriedade, defesa dos consumidores e repressão ao abuso do poder econômico¹¹.

Percebe-se que o Estado, por meio de ações como esta, demonstra a importância destes princípios constitucionais para a sociedade, da mesma forma, a necessidade de

¹⁰CRETELLA JÚNIOR, José. **Elementos de direito constitucional**. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000. p. 263.

¹¹BRASIL, **Lei 12.529, de 30 de Novembro de 2011**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso 24 de Agosto. 2017.

proteção a aqueles que têm seus direitos negligenciados. Salienta-se que a livre iniciativa e a livre concorrência não se limitam, apenas, ao capítulo da Ordem Econômica, mas devem caminhar para a concretização dos valores consagrados na Constituição Brasileira. Conforme expôs Grau e Forgioni:

Os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência são instrumentos da promoção da dignidade humana. A constituição do Brasil em seu todo, persegue objetivos mais amplos e maiores do que, singelamente, o do livre mercado¹²

Em síntese, a livre concorrência e a livre iniciativa são princípios orientadores no Ordenamento Jurídico, gozando de imprescindibilidade para a sociedade e para o mercado econômico. Inclusive, devem ser considerados como direitos fundamentais, devido ao seu caráter personalíssimo e essencial aos indivíduos. Por fim, são princípios que se harmonizam, mas não com fim em si mesmo, devendo sempre estar compreendidos nos demais princípios, valores e normas fundamentais da Constituição Federal de 1988.

3. O APLICATIVO UBER

O aplicativo Uber consiste em uma plataforma digital, cujo acesso se dá pela internet, conectando usuários (consumidores) e motorista, por meio de “Smartphones” ou “tablets”. Estes deverão estar previamente cadastrados, tudo feito mediante o sistema de localização de GPS no aparelho de ambos.

A empresa foi fundada em São Francisco, Califórnia, nos Estados Unidos da América (EUA), no ano de 2009, com o objetivo de oferecer uma nova forma de prestação de serviço de *corona*, ofertando opções diferenciadas de serviço, ou seja, aquela que melhor agrada os seus usuários. No seu *website* na internet consta uma definição da finalidade que o Uber almeja alcançar:

O que começou como um aplicativo para solicitar carros pretos premium em algumas áreas metropolitanas está agora mudando a malha logística das cidades em todo o mundo. Seja uma viagem, um sanduíche, ou um pacote, usamos a tecnologia para dar às pessoas aquilo que elas querem, quando querem¹³.

¹²CANOTILHO, J.J. Gomes; MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo W.; STRECK, Lenio L. (Coords). **Comentários à Constituição do Brasil**. São Paulo: Saraiva/ Almedina, 2013. p. 123.

¹³MOURA, Cid Capobianco Soares de; SALES, Carolina de. **Serviço de transporte da Uber tem respaldo na liberdade de profissão**. CONJUR, 8 jan. 2017. Disponível em:

Evidencia-se que as pessoas que desejam tornar-se colaborador da Uber devem preencher uma série de requisitos, como carteira de motorista e certidão negativa de antecedentes criminais, na esfera Estadual e Federal. Sendo aprovado seu cadastro, o consumidor – também cadastrado- por meio do aplicativo, solicita o serviço. O aplicativo irá selecionar o motorista mais próximo, detalhando o caminho, bem como o valor da corrida. Finalizada a prestação de serviço os motoristas de táxi, estão sujeitos a uma avaliação feita pelo consumidor, a respeito da forma em que foi prestado o serviço. Ou seja, pelo próprio aplicativo o consumidor avalia por meio de notas, se o serviço foi prestado de forma satisfatória, ou não.

3.1 IMPACTOS DA CHEGADA DO UBER NO BRASIL

A proposta inovadora do aplicativo chegou ao Brasil no ano de 2014, funcionando primeiro na cidade do Rio de Janeiro, em seguida em São Paulo¹⁴. Atualmente encontra-se em funcionamento em diversos estados e cidades do País. No estado do Paraná, a primeira cidade a receber o Uber foi Curitiba, expandindo após para as demais cidades, como por exemplo, Londrina e Maringá. Atualmente já está em funcionamento na maioria das cidades do estado¹⁵. Nota-se que em todas as cidades em que o Uber iniciou sua atividade, enfrentou resistência por parte dos taxistas, sob alegação que os colaboradores da Uber exercem atividade ilegal, por não obterem regulamentação legal acerca da forma de prestação dos serviços.

Os motoristas de táxi discordam do modo com que são ofertados os serviços do aplicativo Uber, fato que ocasionou diversos protestos, tal como reivindicações da sociedade, para com o Estado, objetivando a elucidação do conflito existente entre os taxistas e os motoristas do Uber.

<http://www.conjur.com.br/2017-jan-08/servico-transporte-uber-base-liberdade-profissao> . Acesso: 30 de jul. 2017.

¹⁴MOURA, Cid Capobianco Soares de; SALES, Carolina de. **Serviço de transporte da Uber tem respaldo na liberdade de profissão**. CONJUR, 8 jan. 2017. Disponível em:

<http://www.conjur.com.br/2017-jan-08/servico-transporte-uber-base-liberdade-profissao> . Acesso: 30 de jul. 2017.

¹⁵MOURA, Cid Capobianco Soares de; SALES, Carolina de. **Serviço de transporte da Uber tem respaldo na liberdade de profissão**. CONJUR, 8 jan. 2017. Disponível em:

<http://www.conjur.com.br/2017-jan-08/servico-transporte-uber-base-liberdade-profissao> . Acesso: 30 de jul. 2017.

3.1.1 Argumentos dos Taxistas

Ocorre que os serviços oferecidos pela empresa Uber geraram repercussões nas esferas econômica, jurídica e social. Explica-se, sucede que os motoristas de táxi não receberam com “bons olhos” os serviços ofertados pela Uber, por diversos motivos, o principal deles seria: a existência de concorrência desleal, pois os taxistas precisam preencher diversos requisitos para operar o taxi, tais como, licenças especiais emitidas pela prefeitura, e alvarás, assim sendo, é exigido dos motoristas de taxi uma série de atos burocráticos. Como por exemplo, os motoristas de táxi pagam taxas anuais e precisam realizar exames médicos e psicotécnicos a cada cinco anos no Departamento de Trânsito Brasileiro (DETRAN).

Os taxistas, também, argumentam que a prestação de serviço de transporte público individual é privativa deles, achando-se expressa na Lei 12.468/ 2011, no seu artigo 2º:

É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, para transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo sete passageiros¹⁶.

Em virtude dessa disposição legal, estariam os motoristas da Uber exercendo atividade ilegal, por estarem contrariando a norma jurídica, bem como, por exercerem atividade sem regulamentação. Dessa forma, com o início da atividade, eles se enquadrariam no artigo 47, da Lei de Contravenções Penais (Lei 3.688/1941) por exercício ilegal da profissão ou atividade¹⁷.

Ainda assim, os motoristas do Uber continuam a prestar seus serviços no mercado, gerando revolta nos sindicatos dos taxistas, que protestam buscando impedir o funcionamento do aplicativo Uber.

3.1.1.2 Argumentos dos motoristas do aplicativo Uber

Os colaboradores do aplicativo Uber se defendem argumentando que não exercem atividade ilegal, pois prestam serviço de transporte privado individual de passageiros e não transporte público individual¹⁸. Explica-se, a atividade do aplicativo uber é privada, visto que

¹⁶BRASIL, **Lei 12.468 de Agosto de 2011**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm . Acesso 26 de jul. 2017.

¹⁷BRASIL, **DECRETO-LEI Nº 3.688, DE 3 DE OUTUBRO DE 1941**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/De13688.htm . Acesso 24 de Agosto. 2017.

¹⁸ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro do Carmo B. de; KIRA, Beatriz. **Contribuições para o debate sobre a regulação do aplicativo Uber no Brasil**. Associação InternetLab de Pesquisa em Direito e

não está aberto ao público, sendo necessário que as pessoas possuam o aplicativo, ainda assim, os motoristas do Uber podem negar oferecer o serviço, assim sendo será selecionado outro motorista para realizar a viagem. Diferentemente do táxi, que está nas ruas, bastando um sinal com a mão que o taxista irá atendê-lo. Além do mais, o veículo automotor utilizado para transporte, na maioria dos casos é particular, distinto do táxi que é de aluguel¹⁹.

Também, entende-se que a falta de regulamentação não enseja exercício ilegal de profissão, pois os serviços da Uber estão resguardados pelos princípios da livre iniciativa e livre concorrência, bem como, pela busca do pleno emprego consagrados da Constituição Federal de 1988. Isto quer dizer que a atividade dos motoristas da Uber é lícita, independentemente de regulamentação legal, sendo assim é permitido aos colaboradores do aplicativo, lançarem-se no mercado, e permanecerem nele, sem que por essa ação infrinjam a Lei. É evidente que o ato de proibir o exercício desses serviços viria a ferir direitos fundamentais, explicitamente consagrados na Constituição, que são de demasiada importância para a sociedade.

Acerca das alegações de concorrência desleal, devido à diferença de tributos pagos pelos colaboradores da Uber, percebe-se que os taxistas recebem algumas isenções fiscais, como imposto sobre operações financeiras (IOF) e na compra de veículos, isenção de imposto sobre produtos industrializados (IPI). Em contrapartida, os motoristas da Uber arcam com o valor total do veículo, e não possuem isenção fiscal²⁰.

Finalizado essa parte, discorrer-se-á a respeito da importância da regulação do aplicativo Uber, como meio de proteção da liberdade de iniciativa econômica, mas, também como tentativa de encerrar os confrontos entre os taxistas e os motoristas do Uber.

4.A INTERVENÇÃO ESTATAL COM A FINALIDADE DE PROTEGER OS INTERESSES COLETIVOS

Com a passagem do Estado Liberal para o Estado Democrático de Direito, o Estado passou a interferir de forma mais precisa nas relações sociais privadas, não sendo diferente nas relações econômicas. Se antes os agentes econômicos eram vistos sob o prisma de uma

Tecnologia. Brasília, 25 Ag. 2016. Disponível em: <<http://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/04/Contribuicoes-ao-debate-Brasilia-Versao-final.-Aprovada.16.06.2015.pdf>> p. 05

¹⁹ANDRADE, Ricardo Barretto de: **o debate sobre o transporte individual de passageiros. Jul. 2015.** Disponível em: <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI222399,41046-Uber+o+debate+sobre+o+transporte+individual+de+passageiros> . Acesso em: 26 jul. 2017.

²⁰MELLO, Kathia; DANTAS, Carolina. **UBER X TÁXI:** entenda as diferenças de custos e serviços entre táxi e o aplicativo. G1. São Paulo, 13 jul. 2015. Disponível em: <http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2015/uber-x-taxi/> . Acesso em: 20 de Agosto de 2015.

igualdade formal, para enfrentar os riscos do mercado, a partir da Constituição Federal de 1988, mudou-se o pensamento, reconhecendo os abusos e desigualdades existentes nas relações econômicas, isto porque o poder econômico concentrava-se nos grandes empresários, existindo assim, uma concorrência desleal. Reconhece-se que a economia é auto dinâmica, sendo impossível o Estado regulá-la em absoluto, pois é essencialmente imprevisível. Entretanto, com o decorrer dos anos, tornou-se necessário estabelecer uma relação harmônica entre: Economia e Direito, para que assim os indivíduos se sentissem protegidos dos abusos econômicos.

Nota-se que o Estado está legitimado a interferir de forma direta na economia quando necessários aos imperativos da segurança nacional e relevante para o interesse coletivo.

Realizando a subsunção do artigo 173 da CF/88, ao caso concreto, Uber *versus* Taxi, acredita-se estar o Estado legitimado a intervir, devido ao interesse da coletividade para que seja regulamentado o aplicativo, bem como, diante do cenário de violência presente. Ressalta-se que a sociedade como um todo sofre os reflexos da incerteza acerca dos serviços oferecidos pelo aplicativo. Ademais, o contexto de violência gera na sociedade medo e insegurança.

Outrossim, é válido ressaltar que os serviços prestados pelo aplicativo Uber são lícitos independente de regulamentação, pois estão garantidos pelos princípios da livre iniciativa e livre concorrência, em que os indivíduos são livres para lançar-se e permanecer no mercado sem que haja autorização estatal.

Quanto à licitude dos serviços da Uber, Cid Capobiango Soares de Moura e Carolina de Sales, ressalta que:

O serviço de transporte oferecido pela Uber através de sua plataforma, nada mais é que uma alternativa ao serviço de transporte individual e que de acordo com as normas que regem as atividades econômicas em sentido estrito, devem estar coerentes com os princípios da livre iniciativa, livre concorrência e liberdade de profissão.

A atividade da Uber e dos seus motoristas parceiros se sujeitam à regulação estatal, como qualquer atividade econômica desenvolvida no país. Como já restou demonstrado, antes que aconteça essa disciplina, o exercício das atividades é plenamente lícito, à luz dos princípios já mencionados e independe de qualquer autorização estatal. [...]

Por fim, sob a ótica dos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência, a atividade da Uber é plenamente lícita, pois, a falta de regulamentação não a torna ilícita e tal atividade não depende de prévia licença ou autorização estatal para ser exercida²¹.

²¹MOURA, Cid Capobiango Soares de; SALES, Carolina de. **Serviço de transporte da Uber tem respaldo na liberdade de profissão**. CONJUR, 8 jan. 2017. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2017-jan-08/servico-transporte-uber-base-liberdade-profissao> . Acesso: 30 de jul. 2017.

Saliente-se que deve ser rompido o paradigma sobre ser a intervenção estatal prejudicial para a economia, *contrário senso* a intervenção do Estado irá proteger os princípios elencados na constituição²², isto porque todo e qualquer ato do Estado deve estar em conformidade com a Constituição Federal. Destarte ao invés de limitar a livre iniciativa e livre concorrência, o Estado estará protegendo-os. Frente ao exposto, demonstrou-se necessário a criação de uma Lei que regulamente o transporte privado individual, positivando os critérios necessários para tornar-se motorista, de igual modo traçar diretrizes a respeito da tributação. A emergência em se criar uma Lei é consequência da falta de conhecimento da sociedade sobre a força impositiva dos princípios constitucionais, fato esse que dificulta o entendimento acerca da licitude dos serviços do Uber, bem como demais serviços prestado por meio de aplicativos. Desta forma, a criação da Lei traria a força normativa aclamada para a liberação do funcionamento do aplicativo.

Quanto à necessidade de regulamentação dos serviços de transporte privado de passageiros prestados por meio de plataformas digitais, a Câmara dos Deputados apresentou nova proposta de Lei Complementar, sendo essa: o PLC 28/2017²³. Este projeto tem por objetivo alterar a Lei 12.587/2012²⁴- Política Nacional Urbana, instituindo regras de funcionamento para as novas formas de prestação de transporte privado. O plenário do Senado aprovou com 49 votos favoráveis e 10 contrários, e uma abstenção o PLC 28/2017. O relator de Plenário, senador Eduardo Lopes (PRB-RJ), acatou três das 20 emendas apresentadas, e o projeto de Lei Complementar, foi novamente remetida para a câmara dos Deputados. Acerca das mudanças realizadas no texto original do PLC 28/2018²⁵, evidencia-se:

a) Obrigatoriedade da placa vermelha:

O projeto original estabelecia que todos os serviços prestados por meio de plataformas digitais, seriam por meio de veículos de aluguel, portanto haveria a necessidade de trocar a placa do veículo para a cor vermelha. PLC 28, 2017, art. 4º, inciso X:

²²PETTER, Lafayette Josué. **Princípios constitucionais da ordem econômica:** o significado e o alcance do art. 170 da Constituição Federal. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005. p. 178.

²³BRASIL. **Projeto de Lei Complementar 28 de 2017.** Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso 11 de Março. 2018.

²⁴BRASIL, **Lei 12.529, de 30 de Novembro de 2011.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso 11 de Março. 2018.

²⁵BRASIL. **Projeto de Lei Complementar 28 de 2017.** Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso 11 de Março. 2018.

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, por meio de **veículos de aluguel**, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. (GRIFO NOSSO)

A exigência de placa vermelha foi afastada, pois na redação aprovada foi suprimido o termo aluguel. Emenda 3º, art. 4º, inciso X, do Parecer 194:

X – transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede²⁶.

b) Atuação dos Municípios e Distrito Federal:

No projeto original competia exclusiva dos Municípios e Distrito Federal regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte remunerado, isto quer dizer, que o motorista necessitaria de autorização da prefeitura de sua região para iniciar a atividade. De acordo com a PLC 28, 2017, art. 11- A:

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal **regulamentar e fiscalizar** o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios²⁷. (GRIFO NOSSO)

A função regulamentadora foi retirada pela emenda 1º, devido ao fato de o relator Eduardo Lopes, considerar que “só à União cabe legislar sobre transporte de passageiros”²⁸. Permanecendo aos Municípios e ao Distrito Federal, apenas a funções de fiscalização. Conforme emenda 1º, art. 11-A: Compete aos Municípios e ao Distrito Federal fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios²⁹.

c) Documentos Necessários:

²⁶SENADO. **Parecer 194 de 2017. Relatório final das Emendas PLC 28 de 2017.** Disponível em:

<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso em: 11 de Janeiro de 2018. p. 3.

²⁷BRASIL. **Projeto de Lei Complementar 28 de 2017.** Disponível em:

<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso em: 11 de Março. 2018.

²⁸SENADO. **Parecer 194 de 2017. Relatório final das Emendas PLC 28 de 2017.** Disponível em:

<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso em: 11 de Janeiro de 2018.

²⁹SENADO. **Parecer 194 de 2017. Relatório final das Emendas PLC 28 de 2017.** Disponível em:

<https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso em: 11 de Janeiro de 2018.

O PLC 28, de 2017, no art. 11-B, elenca um rol de documentos necessários para o efetivo funcionamento dos aplicativos:

Art. 11-B. O serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei, nos Municípios que optarem pela sua regulamentação, somente será autorizado ao motorista que cumprir as seguintes condições:

I - possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada;

II — conduzir veículo que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal;

III — possuir e portar autorização específica emitida pelo poder público municipal ou do Distrito Federal do local da prestação do serviço autorizado;

IV — emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) no Município da prestação do serviço, **obrigatoriamente em seu nome**, como proprietário, fiduciante ou arrendatário, com registro e emplacamento do veículo na categoria aluguel³⁰. (GRIFO NOSSO)

A emenda 3º manteve a obrigatoriedade de apresentar o Certificado de Registro e Licenciamento (CRLV), porém não é necessário que seja em nome próprio. Também acrescentou mais um documento: Art. 11-B (...) IV – emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV); V – apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.

Outrossim, a exigência do inciso III, foi suprimida, devido às mudanças do art. 11- A. Segundo a emenda nº 2:Suprima-se o inciso III do art. 11-B da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, nos termos do art. 3º do Projeto, renumerando-se o seguinte.

a) Diretrizes Para Fiscalização Do Município E Distrito Federal:

O legislador pontua algumas das diretrizes que os motoristas de serviços por meio de plataforma digital devem observar, tendo em vista a eficiência, a eficácia, segurança e a efetividade na prestação do serviço. Em conformidade com o PLC 28, 2017, art. 4º, parágrafo único e incisos:

Parágrafo único. Na regulamentação e fiscalização do serviço de transporte privado individual de passageiros, os Municípios e o Distrito Federal deverão observar as seguintes diretrizes, tendo em vista a eficiência, a eficácia, segurança e a efetividade na prestação do serviço:

I - efetiva cobrança dos tributos municipais devidos pela prestação do serviço;

³⁰BRASIL. Projeto de Lei Complementar 28 de 2017. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso 11 de Março. 2018.

II — exigência de contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP) e do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT);

III — exigência de inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), nos termos da alínea h do inciso V do art. 11 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991³¹.

Nas modificações realizadas, ficou decidido que o aplicativo será obrigado a enviar para a prefeitura a sua base de dados. O órgão municipal irá ter acesso à quantidade de motoristas do Uber, onde estão e quem são. Havendo alguma dúvida do poder público em relação a algum ponto, o órgão informará ao Uber, se o motorista deve continuar a prestar, ou não os serviços³².

Após a aprovação do PLC no Senado, o projeto foi remetido à câmara dos Deputados para análise. Os Deputados aprovaram no dia 28 de fevereiro de 2018, duas das três emendas do projeto de Lei Complementar que regulamenta serviços como o do Uber, Cabify e 99 POP. A proposta, segue para sanção presidencial.

A única emenda rejeitada foi a 1º, sobre o art. 11-A, que tencionava retirar dos municípios a atribuição exclusiva de regulamentação da atividade, bem como de fiscalização. Dessa forma, com 283 votos contra a emenda e 29 a favor, mantém-se o texto original, em que os municípios possuem função regulamentadora, e fiscalizadora dos serviços prestados por meio de aplicativo.

Cabe destacar que, a cláusula supramencionada, rejeitada pela Câmara dos Deputados, dentre todas, as demais cláusulas, possui natureza de maior relevância. Visto que, a atribuição dada às prefeituras de regulamentar os serviços ofertados por meio de aplicativos, poderá gerar entraves burocráticos na prática, já que ficariam os motoristas limitados a autorização do município para iniciarem o exercício de suas atividades.

Veja que condicionar os prestadores de serviços privados a uma autorização municipal, é antagônico aos princípios constitucionais que regem a atividade econômica. Já que, conforme explanado, os serviços privados de transporte individual de passageiros independem de Lei regulamentadora, bem como de autorização municipal, para seu funcionamento. Dessa forma, admite-se ser necessária a existência de órgão fiscalizador dos serviços, como meio de prevenir abusos e ilegalidades, porém a função regulamentadora não é competência dos municípios, pois a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988,

³¹BRASIL. **Projeto de Lei Complementar 28 de 2017.** Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso 11 de Março. 2018.

³²SENADO. **Parecer 194 de 2017. Relatório final das Emendas PLC 28 de 2017.** Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso em: 11 de Janeiro de 2018.

no art. 22, XI, postula: “compete privativamente a União legislar sobre transporte”. Logo trata-se de competência exclusiva da União à função de regulamentar serviço de transporte.

Percebe-se que a proposta de alteração da Lei N° 12.587/2012, é indispensável diante do cenário atual, porém para que possa ser efetiva no mundo prático, deve-se atentar aos limites intervencionistas característico do mercado econômico.

5. DA NATUREZA JURÍDICA DOS SERVIÇOS

É importante distinguir, a natureza jurídica dos serviços de táxi e do aplicativo Uber, pois o segundo possui natureza jurídica privada, em contrapartida o primeiro possui natureza jurídica pública. De fato, é no mundo fático que se evidencia com maior precisão as nuances que diferenciam a natureza pública, em face da privada.

Com relação às diferenças que evidenciam a natureza privada do Uber, Andrade realça:

Apesar de não se caracterizar como serviço público, o serviço de transporte por meio de taxi é tradicionalmente considerado um serviço de utilidade pública ou interesse coletivo. (expressão proposta por MARÇAL JUSTEN FILHO, em Curso de Direito Administrativo. 10º ed. RT, 2014, p. 845) A sua prestação, em regra, depende de autorização da municipalidade e é submetida a intensa e regulamentação por parte do Poder Público.

Os taxis são caracterizados ostensivamente por meios diversos (cor, sinais, número, etc.) o que permite aos passageiros identifica-los com facilidade nas vias públicas. Dispõe de áreas públicas especialmente reservadas pelas prefeituras para a espera por corrida (pontos de taxi), possuem garantia de remuneração mínima por corrida (abandeirada) e benefícios tributários para a aquisição de veículos.

Em contrapartida, o taxista não pode recusar passageiros (alegando, por exemplo, que o trajeto é curto demais) e não pode praticar preço superiores aos estabelecidos em regulamento. Os serviços prestados por meio do UBER não apresentam essas características e podem ser qualificados como serviços de natureza **estritamente privada**. Tais serviços evidente estão sujeitos ao poder de polícia da municipalidade, que poderá editar regulamentos específicos para o exercício da atividade. Todavia, é incabível submeter o exercício a autorização prévia do Poder Público como ocorre com a atividade de taxista³³. (GRIFO NOSSO)

Em conformidade com o entendimento de Andrade, é evidente que há distinção entre as naturezas jurídicas de cada prestador de serviço, contudo é inegável que os serviços do Uber se assemelham aos dos taxistas, e conseqüentemente, são concorrentes entre si. É por

³³ANDRADE, Ricardo Barretto de: **o debate sobre o transporte individual de passageiros. Jul. 2015. Disponível em:** <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16.MI222399,41046-Uber+o+debate+sobre+o+transporte+individual+de+passageiros> . Acesso em: 26 jul. 2017.

esse fato, que será benéfico para a sociedade como um todo, que seja aprovada uma regulamentação das novas formas de prestação de serviços de transporte, uma vez que a evolução tecnológica é um acontecimento inevitável.

6. A FUNDAMENTALIDADE DA INCLUSÃO SOCIAL NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

Inclusão social significa a inserção de grupos e pessoas desiguais, porém iguais em direitos e garantias no convívio social, econômico e jurídico. Ou seja, é promover um ambiente igualitário entre diferentes indivíduos pertencentes de determinada sociedade.

A inclusão é um processo, conforme explica Claudia Werneck que “[...] normalizar uma pessoa não significa torná-las normal. Significa dar a ela o direito de ser diferente e ter suas necessidades reconhecidas e atendidas pela sociedade”³⁴. No que diz respeito a torná-las reconhecidas, isso remete-nos ao sentimento de pertencimento, pois é natural do homem o desejo de sentir-se parte de um lugar, dessa forma, inclusão é reconhecer desigualdades, mas minimizá-las com o fim de atender as necessidades de todos, independente de suas características diferenciadoras.

Para trabalhar a inclusão social, inevitavelmente deve-se apresentar o contexto de desigualdade existente há séculos no Brasil, exemplo histórico disso, é o fato de o Brasil ter vivenciado um governo de ditadura militar por mais de vinte anos, em meados dos anos de 1964 à 1985, tendo em seu memorial um período em houve diversos atos de cerceamento de direitos fundamentais. Este é apenas um dos diversos fatos que auxiliaram na consagração de um País conhecido por suas desigualdades. É demonstrável empiricamente que o Brasil é um dos países com maior número de desigualdade no mundo, mais precisamente, hodiernamente é o 10^a país com maior desigualdade no mundo. (SAMPAIO, 2017). Este fato faz com que efetivar e promover a inclusão social de grupos e pessoas excluídas, torne-se ainda mais complicado do que em outros Países.

É característico das sociedades liberais- capitalistas ocidentais a não intervenção estatal nas relações individuais e coletivas, sendo suficiente a existência do texto constitucional contendo garantias de igualdades formais, para que haja um convívio social harmônico.

³⁴WERNECK, Claudia. **Ninguém mais vai ser bonzinho na sociedade inclusiva**. 2^a. ed., Rio de Janeiro: WVA, 2000. p. 52.

Conquanto, esse modelo de igualdade formal não foi hábil para conter os avanços das desigualdades sociais, fazendo-se necessário que o Estado passasse a participar do processo de efetivação das medidas para propiciar a inclusão social, mantendo a igualdade formal (perante a lei) e efetivando a igualdade material (no plano fático). A respeito dos benefícios da relação Estado e Direito, leciona Antonio Celso Baeta Minhoto e Cleber Sanfelici Otero:

No entanto, uma proximidade do Estado e do direito com sua base humana mais elementar pode significar uma inclusão de mais vozes em seu exercício, bem como criar uma real possibilidade, via edificação de um ambiente propício para tanto, de uma postura mais inclusiva, que torne possível, inclusive, o nascimento de um novo direito, mais inclusivo e menos excludente, mais propositivo e menos impositivo, mais concreto e menos formal, mais efetivo e menos declarativo³⁵.

A fundamentalidade da inclusão social advém da preocupação do constituinte com cenário existente, de desigualdades e abusos de direitos fundamentais, sequelas do período de ditadura militar. Por isso, buscou-se estabelecer a redemocratização no País, com a implantação de princípios igualitários, ancorados na diminuição das desigualdades sociais, visando assim, a promoção da inclusão social. De modo, que o constituinte instituiu como objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil: construir uma sociedade livre, justa e solidária (art. 3^a, I, da CF), bem como erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais. (art. 3^a, III, da CF), e, também promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade, e quaisquer outras formas de discriminação. (art. 3^a, IV, da CF).

O princípio da igualdade é citado na constituição Federal de diversas formas para os mais variados casos, cite-se como exemplo: art. 4^o, V; art. 5^o, “caput”, I, XLI e XLII; art. 7^o, XXX, XXXI, XXXII e XXXIV; art. 19, III; art. 37, VIII; art. 150, III. Dentre esses, o art.19, III, da CF/88: “criar distinções entre brasileiros ou preferências entre si” demonstra de forma explícita a mensagem do texto magno, sobre a igualdade, onde todos sem distinção possuem as mesmas garantias, deveres e acesso a serviços de qualquer espécie. Constate que todos os textos legais apresentados têm por objetivo diminuir as desigualdades entre os indivíduos, ocasionando, dessa forma, que sejam incluídas no seio social todas as pessoas, de variados grupos, sem que haja condicionantes.

³⁵MINHOTO, Antonio (org.). **Constituição, minorias e inclusão social**. São Paulo: Rideel. 2009. p. 61.

6.1 ANOVAS FORMAS DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS COMO FATOR DE INCLUSÃO SOCIAL

O mundo contemporâneo está cercado de novas tecnologias, de novas formas de criação e produção. Com os avanços das novas formas de redes de comunicação, sem dúvida a principal é a internet, as formas de relações pessoais transformaram-se. Diante disso, o direito busca acompanhar essa evolução, devido aos efeitos que essas mudanças geram nas relações individuais, bem como de produção. Veja-se que ao mesmo tempo em que toda essa tecnologia aproxima, também cria desigualdades, e essa tem sido uma das principais preocupações do direito.

Frente a toda essa tecnologia, um dos principais desafios do mundo globalizado é conseguir efetivar a inclusão social. É cada vez mais frequente debates, criação de leis, pesquisas e artigos científicos, que tratam do assunto, pois a inclusão social é um fator emergencial. Infelizmente com o passar dos anos, ao invés de diminuir, a exclusão social aumentou, esta é característica de países subdesenvolvidos, com escassez de alimentos, e falta de oportunidade.

A coordenadora do Relatório de Desenvolvimento Humano (RDH) nacional, Andrea Bolzon enfatiza: “Nós olhamos esse dado com muita preocupação porque no processo de desenvolvimento ninguém pode ser deixado para trás, pois é isso que gera a população excluída.³⁶”

Notadamente o Uber é um instrumento capaz de diminuir a desigualdade social, pois é inegável que historicamente foi construído no Brasil a ideia de que os serviços de táxi é “coisa” de rico, e que as pessoas de baixa renda deveriam utilizar o transporte público. Essa construção é resultado de anos, em que somente os taxistas exerciam essa atividade, resultando em preços altos que impossibilitavam o acesso de todos os cidadãos ao transporte individual. Entretanto, com a nova proposta do Uber, os preços ficaram mais acessíveis, bem como, em contrapartida os taxistas notaram a necessidade de diminuir os seus preços. Este é um dos principais efeitos do mercado em que há concorrência, os preços diminuem e a qualidade dos serviços aumenta. É previsível que com o funcionamento do Uber, juntamente com o dos taxistas e as demais ferramentas que estão surgindo, a desigualdade social irá diminuir. Alçando assim, o objetivo expresso pela lei de Mobilidade Urbana, art. 7º, inciso I:

³⁶SILVA, Vanessa Martina. **Brasil está entre 10 países mais desiguais do mundo, aponta PNUD**. BRASIL DE FATO, 21. Março, 2017. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2017/03/21/brasil-esta-entre-10-paises-mais-desiguais-do-mundo-aponta-pnud/>. Acesso em: 28 jul. 2017.

“A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social³⁷”.

Cita-se um dos aspectos que demonstram a preocupação do Uber em oferecer serviços para todas as classes sociais, pois há duas categorias de UBER: a UberX (categoria mais barata) e a bandeira UberBlack (categoria de luxo), logo percebe-se que o aplicativo oferece opções para os variados tipos de públicos, mas, sempre mantendo o padrão de conforto.

Em suma, ressalta-se, que o direito deve enxergar as novas formas de serviços além do âmbito econômico, mas como um sistema uno, interligados, com o Ordenamento Jurídico, pois esses novos serviços acrescentam ao país tornando-o atualizado, frente às mudanças mundiais, mas principalmente aos efeitos na vida da população brasileira, se há a possibilidade conseguir romper com o paradigma da exclusão social, e alcançar a inclusão de pessoas que não tinham até o momento acesso a esses serviços, é dever do Estado, regulamentar e garantir a essas pessoas esse direito.

CONCLUSÕES

Diante do exposto neste trabalho pode-se verificar que os serviços prestados pelo Uber diferem dos serviços oferecidos pelos taxistas, mesmo diante de suas semelhanças. Alguns pormenores diferenciam de forma expressiva as atividades, sendo assim, demonstrou-se que os motoristas de táxi exercem atividade de transporte individual público, já os colaboradores da Uber prestam serviço de transporte individual privado. Isto porque o aplicativo Uber oferece uma nova forma de transporte, conectando motoristas e consumidores (usuários) por meio de uma plataforma digital, cujo acesso é feito pela internet.

Acerca das alegações de exercício ilegal de profissão, por inexistir regulamentação, chegamos à conclusão de que não é *condiciosine qua non* para a iniciativa da atividade, já que o Uber está protegido pelos princípios da Livre Iniciativa e Livre Concorrência, expressos na Constituição Federal de 1988, dessa forma, lhes são assegurados à liberdade de iniciativa econômica, de igual modo, de concorrer no mercado, juntamente com os motoristas de táxi. Com base nos princípios supramencionados a atividade exercida pelos motoristas da Uber é plenamente lícita, mesmo diante da ausência de regulamentação legal. Essa proteção

³⁷ BRASIL. Lei n.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 28 jul 2017

constitucional resulta na vedação de estipulação de proibições arbitrárias, pois estariam violando direitos fundamentais declarados na Constituição Federal Brasileira.

Nota-se que aplicativos como o Uber fazem parte de uma cadeia de desenvolvimento tecnológico inelutável, que Estado deve atentar-se em acompanhar. Dessa forma, a intervenção Estatal desde que seja feita de forma correta, é uma forma de incentivar as novas formas de prestação de serviços. O Estado é ente protetor dos interesses coletivo, sendo assim, apurou-se que este tem o dever de interferir no âmbito econômico, sob a finalidade de proteger os envolvidos nesse embate.

O aplicativo Uber apresenta-se como um instrumento de promoção da inclusão social, capaz de auxiliar no rompimento dos paradigmas que se impõe na sociedade. Essa inclusão se dá pelo fato de a Uber oferecer serviços com valores mais acessíveis, assim o número de pessoas que estão utilizando os serviços de transporte, tende aumentar cada vez mais. Em contrapartida os motoristas de táxi, estão buscando aumentar a qualidade de seus serviços para atrair mais clientes. Essa relação demonstra que ambos prestadores, podem conviver pacificamente no mercado econômico, pois há demanda para as duas formas de prestação de serviço, sendo que cada um deve ser tratado de acordo com suas características diferenciadoras.

Em suma, toda e qualquer atividade econômica deve estar em consonância com os valores e princípios da Constituição Federal Brasileira, bem como visar alcançar os objetivos elencados como essenciais pela Lei de Mobilidade Urbana, sendo este a diminuição das desigualdades sociais e promover a inclusão social. É evidente que o Uber traz em seus ideais esses objetivos, logo a sociedade e o Estado devem incentivar e criar regras de funcionamento, mas de forma alguma proibir o funcionamento, pois os motoristas do Uber estão resguardados por direitos e princípios fundamentais, que devem ser respeitados sob qualquer circunstância.

REFERÊNCIAS

AGUILLAR, Fernando Herren. **Direito econômico: do direito nacional ao direito supranacional**. São Paulo: Atlas, 2006.

ANDRADE, Ricardo Barretto de: **o debate sobre o transporte individual de passageiros. Jul. 2015. Disponível em:** <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI222399,41046-Uber+o+debate+sobre+o+transporte+individual+de+passageiros> . Acesso em: 26 jul. 2017.

BARCELLOS, Ana Paula. **A eficácia jurídica dos princípios constitucionais: o princípio da dignidade da pessoa humana**. 3. ed., rev. e atual. Rio de Janeiro: Renovar, 2011.

BARROSO, Luís Roberto. **A ordem econômica constitucional e os limites à atuação estatal no controle de preços**. Revista de Direito Administrativo. V. 226, 9 mar. 2015. Fundação Getúlio Vargas. <http://dx.doi.org/10.12660/rda.v226.2001.47240>. Acesso 26 jul. 2017.

BASTOS, Celso Ribeiro. **Curso de direito econômico**. São Paulo: Celso Bastos, 2004.

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

BRASIL, **Lei 12.529, de 30 de Novembro de 2011**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm .

BRASIL, **DECRETO-LEI Nº 3.688, DE 3 DE OUTUBRO DE 1941**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3688.htm . Acesso 24 de Agosto. 2017.

BRASIL, **Lei 12.468 de Agosto de 2011**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm . Acesso 26 de jul. 2017.

BRASIL. Constituição da República Federativa Brasileira, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. 26 jul. 2017.

BRASIL. **Projeto de Lei Complementar 28 de 2017**. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso 11 de Março. 2018.

CRETELLA JÚNIOR, José. **Elementos de direito constitucional**. 4. ed. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000, p. 263.

CANOTILHO, J.J. Gomes; MENDES, Gilmar F.; SARLET, Ingo W.; STRECK, Lenio L. (Coords). **Comentários à Constituição do Brasil**. São Paulo: Saraiva/ Almedina, 2013.

FARIA, Fernanda Cury de; RIBEIRO, Marcia Weber Lotto. **INTERVENÇÃO DO ESTADO NO DOMÍNIO ECONÔMICO**. Revista Científica Semana Acadêmica. Fortaleza, ano 2012.

FACHIN, Zulmar. **Curso de Direito Constitucional**. 7°. ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Forense, 2015.

FARIA, Jose Eduardo. **Direito e economia na democratização brasileira**. São Paulo: Saraiva, 2013.

FAZOLI, Carlos Eduardo de Freitas; SILVA, Fernando Henrique Rugno da. A tutela interdita: um instrumento para a efetivação dos direitos fundamentais. **Revista Direitos Sociais e Políticas Públicas – Unifafibe**. V. 2, N. 2, 2014.

FOLLONE, Renata Aparecida. **Globalização & cidadania: uma nova visão e seus reflexos jurídico-constitucionais**. Birigui: Boreal, 2015.

FRANCK, Thomas M. Democracy, Legitimacy and the Rule of Law: Linkages (1999). **NYU Law School, Public Law and Legal Theory Working Paper No. 2**. Disponível em:<http://ssrn.com/abstract=201054>. Acesso em: 04 nov. 2015.

GRAU, Eros Roberto. **A ordem econômica na Constituição de 1988: interpretação e crítica**. 16°. ed. São Paulo: Malheiros, 2014.

JORGE, Manuel e NETO, Silva. **Curso de Direito constitucional**. 8°. ed. Ver. e atual. São Paulo: Saraiva, 2013.

KNOERR, Fernando Gustavo; VILLATORE, Marco Antônio César; SILVA, Romeu Faria Thomé da. **DIREITO, ECONOMIA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**. XXIV CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI. Florianópolis: Compedi, 2015

LENZA, Pedro. **Direito Constitucional Esquematizado**. 18. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

MINHOTO, Antonio (org.). **Constituição, minorias e inclusão social**. São Paulo: Rideel. 2009.

MELLO, Kathia; DANTAS, Carolina. **UBER X TÁXI: entenda as diferenças de custos e serviços entre táxi e o aplicativo**. G1. São Paulo, 13 jul. 2015. Disponível em: <http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2015/uber-x-taxi/> . Acesso em: 20 de Agosto de 2015.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 30°. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

MOURA, Cid Capobiango Soares de; SALES, Carolina de. **Serviço de transporte da Uber tem respaldo na liberdade de profissão**. CONJUR, 8 jan. 2017. Disponível em: <http://www.conjur.com.br/2017-jan-08/servico-transporte-uber-base-liberdade-profissao> . Acesso: 30 de jul. 2017.

ORGANIZAÇÃO DIREITO RIO. **Direito econômico regulatório: volume - 1**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

PETTER, Lafayette Josué. **Princípios constitucionais da ordem econômica: o significado e o alcance do art. 170 da Constituição Federal**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

PIOVESAN, Flávia C. (Coord.). **Direitos humanos, globalização econômica e integração regional: desafios do direito constitucional internacional**. São Paulo: Max Limonad, 2002.

ROCHA, Lara Bonemer Azevedo da Rocha. **O desenvolvimento pelo acesso à justiça**. Birigui: Boreal, 2015.

SENADO. **Parecer 194 de 2017. Relatório final das Emendas PLC 28 de 2017**. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/128659>. Acesso em: 11 de Janeiro de 2018.

SENADO. **Projeto de regulamentação do Uber é alterado e volta para a Câmara**. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2017/10/31/projeto-de-regulamentacao-do-uber-e-alterado-e-volta-para-a-camara>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2018.

SILVA, Vanessa Martina. **Brasil está entre 10 países mais desiguais do mundo, aponta PNUD.** BRASIL DE FATO, 21. Março, 2017. Disponível em: <https://www.brasildefato.com.br/2017/03/21/brasil-esta-entre-10-paises-mais-desiguais-do-mundo-aponta-pnud/>. Acesso em: 28 de jul. 2017.

SIQUEIRA, Dirceu Pereira; PICCIRILLO, Miguel Belinati (coords). **Inclusão Social e Direitos Fundamentais**, Birigui, São Paulo: ed. Boreal, 2009.

SIQUEIRA, Dirceu Pereira; OLIVEIRA, Flávio Luis (Orgs.). **Acesso à justiça: uma perspectiva da democratização da administração da justiça nas dimensões social, política e econômica.** Birigui: Boreal, 2012.

SIQUEIRA, Dirceu. Pereira. **Federalismo, competência e inclusão social: brasil um país inclusivo?.** *Revista direitos fundamentais & democracia* (UniBrasil), v. 22, p. 102-125, 2017.

SIQUEIRA, Dirceu. Pereira; CASTRO,Roberta Barbosa Castro. **Minorias e grupos vulneráveis: a questão terminológica como fator preponderante para uma real inclusão social.** *Revista direitos sociais e políticas públicas - UNIFAFIBE*, v. 5, p. 105, 2017.

SMITH, Adam. *A Riqueza das Nações*, volume I. Coleção "Os Economistas". Nova Cultural, 1988.

SUNSTEIN, Cass R. *Why Does the American Constitution Lack Social and Economic Guarantees?* (January 2003). *U of Chicago, Public Law Working Paper n. 36*. Disponível em: <http://ssrn.com/abstract=375622>. Acesso em: 04 nov. 2015.

VASCONCELLOS, Marco Antônio Sandoval; GARCIA, Manuel Enriquez. **Fundamentos de economia.** 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

WINTER, Luiz Alexandre Carta; ALTHAUS, Ingrid Giachini; ALBERTO, Tiago Gagliano Pinto. **Direito Econômico e Desenvolvimento.** Curitiba: Juruá Editor, 2012.

WERNECK, Claudia. **Ninguém mais vai ser bonzinho na sociedade inclusiva.** 2ª. ed., Rio de Janeiro: WVA, 2000.

ZANATTA, Rafael A. F.; PAULA, Pedro do Carmo B. de; KIRA, Beatriz. **Contribuições para o debate sobre a regulação do aplicativo Uber no Brasil.** *Associação InternetLab de Pesquisa em Direito e Tecnologia.* Brasília, 25 Ag. 2016. Disponível em: <http://www.internetlab.org.br/wp-content/uploads/2017/04/Contribuicoes-ao-debate-Brasilia-Versao-final.-Aprovada.16.06.2015.pdf>

Esse artigo é publicado sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0. Você tem o direito de: Compartilhar — copiar e redistribuir o material em qualquer suporte ou formato; Adaptar — remixar, transformar, e criar a partir do material para qualquer fim, mesmo que comercial. [Clique aqui](#) e saiba mais sobre essa licença.