I ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO, GOVERNANÇA E NOVAS TECNOLOGIAS II

DANIELLE JACON AYRES PINTO

AIRES JOSE ROVER

FABIANO HARTMANN PEIXOTO

Copyright © 2020 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte deste anal poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI
Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina
Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás
Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais
Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe
Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul
Secretário Executivo - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - Unimar/Uninove – São Paulo

Representante Discente – FEPODI
Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

Conselho Fiscal:
Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro
Prof. Dr. Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina
Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo
Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)
Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

Secretarias:
Relações Institucionais
Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM – Santa Catarina
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará
Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM– Distrito Federal
Relações Internacionais para o Continente Americano
Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goías
Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia
Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão
Relações Internacionais para os demais Continentes
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná
Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo
Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

Eventos:
Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch (UFSM – Rio Grande do Sul)
Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho (Unifor – Ceará)
Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta (Fumec – Minas Gerais)

Comunicação:
Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro (UNOESC – Santa Catarina
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho (UPF/Univali – Rio Grande do Sul Prof.
Dr. Caio Augusto Souza Lara (ESDHC – Minas Gerais

Membro Nato – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP – Pernambuco

---

D597

Direito, governança e novas tecnologias II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: : Danielle Jacon Ayres Pinto; Aires Jose Rover; Fabiano Hartmann Peixoto – Florianópolis: CONPEDI, 2020.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-65-5648-086-2
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Constituição, cidades e crise

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. I Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2020 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34

Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

I ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO, GOVERNANÇA E NOVAS TECNOLOGIAS II

Apresentação

O I ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI, ocorrido entre os dias 23 e 30 de junho de 2020, foi realizado exclusivamente a partir da utilização das novas tecnologias de informação e comunicação. Foi o maior sucesso nesses tempos de pandemia. Mais do que nunca se viu a tecnologia servindo como instrumento de ação no campo do conhecimento e da aprendizagem, o que este GT sempre defendeu e esteve atento discutindo os limites e vantagens dessa utilização. Os artigos apresentados, como não podia deixar de ser, mostraram que os temas relacionados às novas tecnologias estão cada vez mais inseridos na realidade jurídica brasileira e mundial. Diversos fenômenos do cenário digital foram abordados ao longo dos trabalhos e demonstraram que a busca por soluções nessa esfera só pode ser pensada de forma multidisciplinar.

Assim, vejamos as principais temáticas tratadas, em sua sequência de apresentação no sumário e apresentação no GT. No primeiro bloco temático temos:

• marco civil da internet no brasil

• proteção de dados pessoais do trabalhador

• governança de dados aplicada a big data analytics

• consentimento do titular dos dados

• princípios da lei geral de proteção de dados

• blockchain e LGPD

No segundo bloco:

• inteligência artificial, bots e sexismo

• inteligência artificial para melhoria do judiciário

• danos causados por veículos autônomos

• implicações éticas

• direitos da personalidade

• reconhecimento facial

No terceiro bloco:

• Peter Häberlee a democracia digital

• constitucionalismo digital

• inclusão digital e inclusão social

• democracia participativa

No quarto e último bloco:

• deepweb e a (in)segurança dos cidadãos

• criptoativos e soberania tradicional

• fakenews e direito à saúde

• intimações judiciais na internet

• aplicativo uber

Com esses estudos de excelência os coordenadores desse grupo de trabalho convidam a todos para a leitura na integra dos artigos.

Aires José Rover –UFSC

Fabiano Hartmann Peixoto - Universidade de Brasília

Danielle Jacon Ayres Pinto – IMM/ECEME e UFSC

Nota técnica: O artigo intitulado “Marco civil da internet no Brasil: conquistas e desafios” foi indicado pelo PPGD/UNIVEM, nos termos do item 5.1 do edital do Evento.

Os artigos do Grupo de Trabalho Direito, Governança e Novas Tecnologias II apresentados no I Encontro Virtual do CONPEDI e que não constam nestes Anais, foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals (https://www.indexlaw.org/), conforme previsto no item 8.1 do edital do Evento, e podem ser encontrados na Revista de Direito, Governança e Novas Tecnologias. Equipe Editorial Index Law Journal - publicacao@conpedi.org.br.

A TECNOLOGIA E O DIREITO: A UTILIZAÇÃO DO APLICATIVO UBER

THE TECHNOLOGY AND THE LAW: THE UTILIZATION OF UBER APP

Marcela Moura Castro Jacob [1]
Suéllen Cristina Covo [2]
Patrícia Tereza Pazini [3]

Resumo

Com a evolução tecnológica, a maneira como as pessoas vivem vem sofrendo transformações, que devem ser devidamente introduzidas no sistema jurídico. Esse artigo trata de uma dessas mudanças, que alterou a forma como as pessoas se deslocam: o aplicativo Uber, que se destaca pela sua característica de economia compartilhada, uma novidade do capitalismo moderno. A pesquisa se justifica pela necessidade de adaptação da legislação diante das novas configurações da vida moderna. O objetivo do trabalho é identificar se há legalidade na utilização do aplicativo no Brasil de acordo com a legislação vigente. Foi utilizado o método dedutivo com pesquisa bibliográfica.

Palavras-chave: Aplicativo uber, Mobilidade urbana, Novas tecnologias, Taxistas, Economia compartilhada

Abstract/Resumen/Résumé

With technological developments, the way people live has undergone changes, which must be properly introduced into the legal system. This article is about one of those changes, which changed the way people move: the Uber app, which stands out for its shared economy feature, a novelty of modern capitalism. The research is justified by the need to adapt the legislation to the new configurations of modern life. The objective of the work is to identify if there is legality in the use of the application in Brazil according to the current legislation. The deductive method with bibliographic research was used.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Uber app, Urban mobility, New technologies, Taxi drivers, Sharing economy

[1] Mestranda em Direito pela Universidade de Marília; Professora de Direito Processual Civil na Universidade do Estado de Minas Gerais; Advogada. Email: castroadv.marcela@gmail.com

[2] Mestranda em Direito pela Universidade de Marília; Advogada. Email: suellencovo@hotmail.com

[3] Mestranda em Direito pela Universidade de Marília; Especialista em Direito Administrativo e Direito Processual do Trabalho; Servidora pública. Email: patriciatpazini@hotmail.com

1. INTRODUÇÃO

A geração e a difusão da tecnologia faz parte do processo de inovação em um processo renovado por intermédio de uma série de modificações aperfeiçoadas tende a ser acrescentada aos dispositivos originais ao mesmo tempo em que os mesmos são utilizados por seus usuários e aperfeiçoados por quem os criou. Em razão disso, a propagação de novas tecnologias é um processo complexo, envolvendo vários fatores de âmbito institucional, social e tecnológicas, e que tradicionalmente tem se manifestado como um processo mais ou menos lento e progressivo.

Nos dias atuais, vivencia-se um período em que a informação e seu acesso é auxiliada pela utilização de celulares onde podem ser armazenados dezenas de aplicativos que são capazes de executar uma quantidade significativa de funcionalidades. Essas novas tecnologias têm ganhado um aumento significativo com a rápida transmissão da informação. Com a utilização do aplicativo de serviços de transporte Uber é possível que se contrate serviços de motorista particular a qualquer indivíduo que tenha em seu celular o software instalado e este novo tipo de serviço promete uma alternativa de transporte especial.

O Uber surgiu nos Estados Unidos e espalhou-se pelo mundo todo. A companhia que desenvolveu o Uber foi a primeira neste ramo de atividade ao incluir no mercado uma nova modalidade de transporte individual de passageiros. Contudo outros softwares semelhantes foram criados, isto é um reflexo do processo de concorrência em um mercado competitivo.

A propagação rápida deste aplicativo é acompanhada de calorosos conflitos de interesses, pois disputam com os serviços de táxi já existentes. Àqueles que se sentiram prejudicados acusam as empresas que desenvolveram o software de realizar uma concorrência desleal e fizeram uma pressão para que as autoridades públicas proibissem o uso de tal aplicativo, ou pelo menos, que fossem regulamentados no mercado.

O objetivo deste trabalho concentra-se em estudar o funcionamento do Uber, devido ser um precursor na inclusão deste tipo de serviço na sociedade e pelo seu domínio no mercado de caronas pagas efetivadas por aplicativos; como tal aplicativo vem de encontro com a economia compartilhada e, consequentemente, como as lei brasileiras tem amparado este aplicativo e seus motoristas. A justificativa encontra respaldo diante da necessidade de estudo jurídico das situações fáticas da vida comum de forma a promover a adaptação da

legislação diante das novas configurações da vida moderna. Para tanto, foi utilizado o método dedutivo com pesquisa bibliográfica.

Portanto, primeiramente este trabalho abordará a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida pela Lei Federal nº 12.587/12, e as inovações trazidas pela Lei 13.640/18. Em seguida, são apresentadas definições e forma de funcionamento do aplicativo Uber, estabelecendo sua relação com o conceito de economia compartilhada. E por fim, passa-se à análise da sua legalidade, quando confrontada com as leis brasileiras, inclusive no que tange ao Código de Trânsito Brasileiro. Ao final, conclui-se que apesar de não estar regulamentada no nosso sistema jurídico, não é ilegal. As novas tecnologias trazem diversas inovações ao mundo como o conhecemos, dessa forma, o aplicativo Uber é um aliado da economia compartilhada, nova tendência do capitalismo, que também surgiu através desses avanços tecnológicos.

2. A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA E A INOVAÇÃO TRAZIDA PELA LEI Nº 13.640/2018

A Constituição Federal traz uma regulamentação total acerca do transporte de passageiros, definindo somente as normas gerais regulamentado somente o que cada ente administrativo e legislativo de cada federação poderá legislar (DUQUE, 2016, p. 505).

A Magna Carta em seu artigo 21, inciso XX, alínea “e” determina que é da competência da União estabelecer diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo a habitação, saneamento básico e transportes urbanos. No artigo 22, inciso XI, salientou a competência privativa da União em legislar acerca de trânsito e transporte (BRASIL, 1988).

Assim, em 03 de janeiro de 2012 editou-se a Lei Federal nº 12.587/12, a qual estabeleceu diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, sendo que se propôs a realizar a reunir os diferentes modos de transportes e consequentemente melhorar a acessibilidade e mobilidade dos indivíduos e cargas no Brasil (BRASIL, 2012).

A legislação é um grande passo para consecução da mobilidade urbana solidária. O Estado deve acompanhar e regularizar as atividades privadas, minimizando o risco da desordem, que não é o intuito do Estatuto da Cidade e nem da Política Nacional de Mobilidade Urbana, pelo contrário eles visam compatibilizar o uso do solo urbano de modo

racional, gerando o mínimo de impacto econômico, social e ambiental (PEIXOTO; SANTIAGO, 2016).

Os serviços de transportes urbanos foram classificados de acordo com o diploma normativo mencionado, no que se refere ao Sistema Nacional de Mobilidade Urbana em relação ao objetivo se é passageiros ou de carga, coletivo ou individual e se o serviço é público ou privado (artigo 3º, §2º).

Referida lei trouxe a definição de transporte público individual como o serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, com o aluguel de veículos para que viagens individuais sejam realizadas. Assim, nota-se que houve uma omissão na lei, pois não trouxe a definição do que seria o transporte individual privado de passageiros, sendo que esta falha prontamente debatida depois da chegar do Uber no solo brasileiro.

Uma vez que, com a lacuna deixada pela norma em relação a definição de mobilidade urbana, as entidades de classe, os profissionais de transporte e associações utilizaram a omissão da lei para desvalidar os serviços prestados pelas empresas de tecnologia, assim como determinar que estas são ilegais.

Depois de diversas leis municipais que proibiam e precedentes jurisprudenciais, já se encontrava presente nos debates políticos o debate se o serviço de transporte privado de passageiros é legal ou não.

Com toda a pressão existente, o Deputado Federal Carlos Zarattini (PT-SP) em 15 de junho de 2016 apresentou o projeto de Lei nº 5.587/2016 que tinha como objetivo completar a omissão da norma em relação ao tema. Com isso, instituiu-se na Câmara dos Deputados uma Comissão Especial e um Grupo de Trabalho com o intuito de propiciar a discussão do projeto em comento (BRASIL, 2016).

Os deputados colocaram como justificativa do projeto de lei, o argumento de que perante a discussão social acerca das linhas interpretativas que estão sendo realizadas na Lei nº 12.587/2012, era extremamente necessário corrigir o texto para acabar de uma vez por todas com as dúvidas e manter intacta a regulamentação dos serviços de transporte público individual de passageiros nos municípios brasileiro, em razão do aumento do transporte clandestino, assim como de acabar com o mercado de táxi, invadindo o campo limitado ao profissional taxista causando insegurança aos consumidores (BRASIL, 2012).

Em 26 de março de 2018, depois de laboriosas análises acerca do tema, e várias emendas sobre o projeto, instituiu-se a Lei nº 13.640/18 (BRASIL, 2018), que modificou a Política Nacional de Mobilidade Urbana para trazer a definição, assim como disciplinar o transporte privado individual de passageiros.

O artigo 4º da Lei nº 12.587/12, inciso X foi alterado pela mais nova lei, trazendo a definição do serviço de transporte individual privado de passageiros como sendo o serviço "remunerado de transporte de passageiro, que não está aberto ao público, para a prática de viagens de maneira individual ou compartilhadas requeridas tão somente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede".

A definição trazida considera-se um marco importantíssimo para o tratamento jurídico do tema ora em questão, sendo amplamente comemorado pelas empresas do ramo, como a Uber, já que a omissão da lei foi suprida, afastando as ponderações de ilegalidades referentes à prestação de serviços.

A Lei nº 13.640/2018 além de trazer a definição do serviço privado, aprimorou ainda mais o tema ao se perfilar no sentido de que compete aos Municípios e ao Distrito Federal normatizar, controlar e tributar o serviço de transporte remunerado privado e individual de passageiros, devendo ser observados os princípios que a lei de mobilidade urbana já oferta.

Simultaneamente, a Lei em questão em seu artigo 11-B trouxe algumas condições que os motoristas credenciados precisam cumprir para que os seus credenciamentos possam ser realizados, ressaltando que alguns dos requisitos já eram exigidos pela empresa Uber. Assim dispõe a íntegra do referido artigo:

> 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 - emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV);
> IV - apresentar certidão negativa de antecedentes criminais.
> Parágrafo único. A exploração dos serviços remunerados de transporte privado individual de passageiros sem o cumprimento dos requisitos previstos nesta Lei e na regulamentação do poder público municipal e do Distrito Federal caracterizará transporte ilegal de passageiros.

Contudo, mesmo depois da complementação trazida pela Lei quanto ao mencionado na Política Nacional de Mobilidade Urbana, não trouxe um fim aos contornos regulamentadores que acometem os motoristas e os aplicativos. Foi trazido somente uma definição das condições gerais de funcionamento, evitando, assim, desavenças desnecessárias acerca da legalidade dos serviços prestados e, enfim, permitindo aos municípios a competência para legislar acerca da matéria em seus respectivos territórios, não deixando de observar os preceitos gerais impulsionadores da atividade econômica.

3. O APLICATIVO UBER: DEFINIÇÃO E FUNCIONAMENTO

O aplicativo Uber surgiu em 2009 nos Estados Unidos sendo que, desde então difundiu-se de maneira rápida por todo o mundo, sendo que, atualmente está sendo utilizado em 70 países (UBER, 2016).

A Uber Technologies Inc. é uma empresa de tecnologia, e não de transporte. É uma plataforma digital tecnológica que tem o condão de procurar e buscar prestação de serviços de transporte privado individual de passageiros (OLMOS; FAVERA, 2015).

O funcionamento da Uber se da seguinte maneira: o usuário precisa inicialmente instalar em seu smartphone o aplicativo com o mesmo nome da empresa. Em seguida, utilizar-se-á um cadastro individual, devendo ser criada uma conta e um perfil, onde deve ser informado os dados pessoais de quem precisa do serviço, assim como os dados referentes ao seu cartão de crédito válido (OLMOS; FAVERA, 2015). Uma vez realizado o cadastro já é possível requisitar os serviços da Uber.

O usuário ao utilizar os serviços da Uber deverá informar sua localização ou poderá buscar um local específico, devendo ser digitado na barra de localização, momento em que no aplicativo do motorista irá abrir uma chamada, sendo que, o motorista somente conseguirá identificar o passageiro, seu telefone e localização quando aceitar a viagem (UBER BRASIL, 2016).

Antes mesmo de requerer o serviço é possível verificar se existem carros disponíveis, a distância em que se encontram e o tempo aproximado que levará até chegar ao local de partida, além de ser possível realizar uma consulta da tarifa base e aferir o valor aproximado da viagem, informando seu local de destino.

É possível, também, escolher como o pagamento será efetuado, já que é possível realizar o cadastramento de mais de um cartão de crédito, sendo possível ainda, que o pagamento seja efetuado em dinheiro.

Quando a corrida finalizar uma taxa será cobrada, que será computado a quilometragem percorrida e o tempo mantido dentro do veículo, sendo descontando ainda no cartão de crédito do usuário, o qual irá avaliar o serviço com notas que vão de um a cinco estrelas (UBER BRASIL, 2016).

No mais, a Uber combina de forma excelente o tradicional transporte urbano e as novas tecnologias, respondendo de modo ágil à demanda reprimida da população - que deseja se deslocar sem utilizar o precário serviço de transporte público regular ou os serviços de taxi. (TEODORO; D'AFONSECA; FERNANDES, 2017).

3.1 Uber e a economia compartilhada

A economia compartilhada surge antes da Uber, Capozzi, Hayashi e Chizzola (2018) descrevem tal economia de forma clara:

> A economia compartilhada (do inglês Sharing Economy) é a prática de dividir o uso ou a compra de serviços facilitada, principalmente, por aplicativos que possibilitam uma maior interação entre as pessoas. Muitas pessoas acham que a economia compartilhada é um "tipo de economia ligado apenas a aplicativos e tecnologia". O conceito de Economia Compartilhada é quase tão antigo quanto à humanidade. A economia compartilhada teve origem na década de 1990, nos Estados Unidos, impulsionada pelos avanços tecnológicos que propiciaram a redução dos custos das transações on−line peer−to−peer (Shirky, 2012) e viabilizaram a criação de novos modelos de negócio baseados na troca e no compartilhamento de bens e serviços 5 entre pessoas desconhecidas (Schor, 2014). A economia compartilhada é constituída por práticas comerciais que possibilitam o acesso a bens e serviços, sem que haja, necessariamente, a aquisição de um produto ou troca monetária.

Neste contexto encontra-se a Uber, que integra uma nova tendência do capitalismo mundial do século XXI, promovida pelo acesso cada vez mais crescente da utilização da internet e da tecnologia, chamada de economia compartilha, ou consumo colaborativo, sendo um sistema de economia que estimula o aluguel e o empréstimo de bens, ao invés da transferência destes (LAFLOUFA, 2015), sendo mais específico:

> O consumo colaborativo faz com que as pessoas notem o benefício do acesso aos produtos ao invés da sua posse. Em razão disso economizam dinheiro, tempo, espaço, assim como a oportunidade de se fazer novos amigos e se legitimar como cidadãos conscientes e ativos. Diante disso é possível fazer com que o consumo colaborativo cresça cada vez mais (BOTSMAN; ROGERS, 2011).

A econômica compartilha ocasiona um fenômeno bastante interessante, pois a Uber, sendo considerada a maior companhia de transporte privado do mundo não é proprietário de nenhum carro.

Na ótica de Teodoro, D'Afonseca e Fernandes (2017):

> A Uber não rompeu com nada, ela não inventou a roda, ela simplesmente viu no imenso exército de desempregados qualificados, com CNH e carro próprio - criado pela atual crise econômica - um promissor mercado para explorar o trabalho alheio, fazendo isto sob o nome de disrupção para fugir dos impostos, das leis trabalhistas e dos riscos da atividade econômica, ferindo a livre concorrência ao praticar dumping social.

Como já visto o problema enfrentado por esses serviços é que a economia compartilhada está ainda recente e não existindo uma legislação específica acerca da questão, outro problema que se encontra também é quando a economia compartilhada mesmo quando não ofende nenhum princípio da legislação vigente, por diversas vezes os setores tradicionais são atingidos pelo novo concorrente que buscam outras formas de prejudicar o seu funcionamento e crescimento.

4. UMA ANÁLISE SOBRE A LEGALIDADE DO APLICATIVO UBER NO BRASIL

Foi indispensável para o mercado, com as evoluções tecnológicas existentes, adaptar-se de maneira cada vez mais célere com o objetivo de atender aos anseios da população que quer mais a tecnologia que pode oferecer para usufruir do conforto e agilidade. Neste cenário, o aplicativo da Uber faz a ligação dos motoristas previamente cadastrados nos sistema da empresa com os usuários que são registrados no aplicativo.

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.

Em razão do princípio da legalidade estabelecido no direito brasileiro, efetivado na Constituição Federal em seu artigo 5º, inciso II, não deve ser causa para impedir a prestação do serviço, o fato de não se ter regulamentação para o serviço realizado pelo aplicativo. Da mesma forma, está autorizado o transporte particular de passageiros na Lei nº 12.587/2012, conforme verifica-se em seu artigo 3º, § 2º e incisos, e, indiretamente, combinando o § 1º do artigo 3º, com o artigo 4º, inciso X, da referida lei. Evidencia-se que, de maneira diferente do táxi, que possui lei específica, Lei nº 12.468/2011, onde define a atividade privativa para o transporte público individual de passageiros, não existe nenhum benefício para o prestador de serviço, isto posto, o motorista que se encontra cadastrado no aplicativo não se sobrecarrega da mesma maneira que os taxistas em razão das exigências do Poder Público.

Em razão do artigo 170 da Constituição Federal, o serviço privado quando prestado de acordo com as exigências da lei não pode ser limitado em razão da falta de regulamentação.

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.

O transporte realizado pelos motoristas da Uber, por não ser objeto de autorização, permissão ou concessão, justamente por não ser um serviço público, é regulamentado e controlado pelo Código Civil. Encontra-se à disposição dos usuários o contrato, entitulado "Termos e Condições" no aplicativo e também no site da empresa, sendo que o usuário só pode utilizar os serviços prestados quando declarar a leitura integral.

O documento eletrônico está armazenado em um arquivo digital, não se resumindo, assim, a escritos, possuindo para tanto idoneidade para representar um acontecimento. Não se pode ficar limitado a ideia do escrito, já que a confirmação concreta vai além, sendo admitida a sua formalização independente de um suporte físico (FARIAS; ROSENVALD, 2012, p. 809). Isto é, com a confirmação no aplicativo, aceitando os Termos de Conduta e Serviço é criado um vínculo contratual com força de prova.

Os artigos 734 e 735 do Código Civil (BRASIL, 2002) regulamentam outros tópicos essenciais no contrato de transportes, regendo também as relações entre motorista-passageiro quando o aplicativo estiver sendo utilizado.

> Art. 734. O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade.
> Art. 735. A responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva.

Esses artigos dispõem ainda sobre a responsabilidade civil compreendida no transporte de pessoas de maneira privada, modalidade da Uber, sendo que no texto da lei fica evidente a responsabilidade objetiva do motorista em casos de acidentes. O artigo 738 do Código em comento, também deixa claro os deveres dos passageiros:

> Art. 738. A pessoa transportada deve sujeitar-se às normas estabelecidas pelo transportador, constantes no bilhete ou afixadas à vista dos usuários, abstendo-se de quaisquer atos que causem incômodo ou prejuízo aos

> passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.

A Lei é complementada com o Termo de Uso da Uber, deixando expresso as normas estabelecidas de comportamento e pormenoriza a conduta que o passageiro não pode ter enquanto o serviço estiver sendo prestado.

Por utilizar a internet para conectar os passageiros com os motoristas, o aplicativo também é amparado pela Lei nº 12.965/2014 – Marco Civil da Internet (SOUZA; LEMOS, 2016).

Assim, 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 a Uber se encontra, e levando em consideração que a prestação do serviço realizada pela empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda, refere-se a um serviço de transporte privado individual, chega-se a conclusão de que, em virtude da análise constitucional, administrativa, concorrencial e comercial, o aplicativo encontra-se plenamente de acordo com o sistema jurídico brasileiro.

4.1 A Uber e o Código de Trânsito Brasileiro

O Código de Trânsito Brasileiro é uma lei federal, sendo que o mesmo tem eficácia plena em todo o território brasileiro, nunca foi objeto de movimento com o intuito de coibir sua vigência ou legalidade.

Assim, por a Lei de Trânsito ser vigente e possuir jurisdição em todo o território brasileiro ela deve ser seguida por todos os nacionais nas situações compreendidas pelo diploma legal.

Objetivando disciplinar o trânsito Brasileiro, o Código de Trânsito definiu infrações que podem ser praticadas tanto no âmbito administrativo quanto no penal, em todo o seu texto, especialmente no Capítulo XV que versa sobre as infrações.

A lei determina que se não for cumprida o que o Código determina ocasionará infração. E o mesmo dispõe que atingirá em infração média; penalidade de multa; e, medida administrativa com retenção do veículo.

Fazendo uma leitura do artigo 231, inciso VIII, entende-se, então que com esse dispositivo seria suficiente promulgar que o Uber no Brasil é ilegal, tendo em vista que o transporte de pessoas é realizado por motorista não licenciado para esse fim.

Contudo, é preciso deixar evidente que o Código de Trânsito foi elaborado no ano de 1997, sendo que nesta época a internet era precária, e não existia os smartphones nem a internet móvel 3/4 G. O direito pode ser mutável deve-se adaptar-se ao mundo real. Nesse sentido, tendo como fundamento o mesmo dispositivo, houve uma evolução na legislação brasileira.

A Lei nº 9.503/1997 em seu artigo 231, inciso VIII não versa somente do transporte de pessoas, mas também o de bens. Assim, o legislador estaria delimitando o serviço de "frete", muito comum no cotidiano das pessoas que precisam fazer mudanças, entretanto não possuem meios necessários para se fazer o transporte.

A Lei nº 11.442/2007, dez anos após a vigência do Código de Trânsito Brasileiro, promulgou a lei que versa sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros com remuneração.

Referida Lei veio preencher o texto do Código de Trânsito ao versar sobre o Transportador Autônomo de Cargas (TAC), sendo uma pessoa física que realiza a sua atividade profissional no transporte rodoviário de cargas.

O legislador criou ainda a figura do TAC-independente, sendo aquele que realiza os serviços de transportes de carga de que a lei refere-se em caráter eventual e sem exclusividade, por intermédio de frete convencionado a cada viagem. Assim, determinando figura jurídica, diferente do Transportador Autônomo de Cargas, o caminhoneiro, o TAC-independente é o motorista de "frete", que presta sua atividade ocasionalmente, realizando, dessa feita, o transporte de bens mediante remuneração.

Com isso o legislador adequou o direito ao mundo real, legalizando os prestadores de serviços que, em razão ao texto legal do Código de Trânsito, proibiu de realizar sua atividade econômica, não estando licenciados para referida finalidade.

Assim, apesar do texto legal não permitir o transporte remunerado de pessoas ou bens, o legislador atento às necessidades jurídicas legais legislou de maneira a repara tal situação. Desta feita, com a Uber não pode e nem deve ser diferente. A sociedade evoluiu e

está a cada dia mais globalizada, onde novas tecnologias integra no cotidiano das pessoas, encontrando-se acessíveis para sua utilização imediata sempre que lhe couber.

Estando a Uber devidamente respaldada na legislação para que possa existir e funcionar no território nacional, o legislador deve adequar o texto legal, ou, ainda, agir de maneira análoga aos profissionais que prestam serviço de frete, os quais tiveram uma conceituação criada e inserida no contexto de uma lei para abranger sua situação.

O aplicativo em comento está devidamente embasado juridicamente no direito brasileiro e com as condições necessárias para que seja considerado um serviço privado de transporte individual de passageiro, estando previsto na PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), a qual é uma legislação mais moderna que o Código de Trânsito.

Apesar da necessidade de se criar uma Lei Federal que inove ou altere o inciso VII do artigo 231 do Código de Trânsito, criando uma categoria aos motoristas privados, diferente dos taxistas, tais como os da Uber, é fato que a Uber se encontra dentro da legalidade.

5. CONCLUSÕES

A Uber é considerada uma novidade mundial fazendo parte de um fenômeno denominado economia compartilhada, sendo que esta emprega plataformas digitais e motoristas parceiros, criando-se um sistema de caronas entre os usuários e seus colaboradores.

Apesar de não estar regulamentada no sistema jurídico brasileiro, ela não é ilegal, já que encontra-se protegida pelas liberdades constitucionais econômicas, além de ser um benefício para o consumidor. A princípio, não existe nenhum argumento que compatibilize com a sua proibição. É uma atividade econômica em sentido estrito e como tal deve ser tratada.

Referido entendimento foi delineado no decorrer do artigo, mesmo porque a Lei nº 12.587/2012, que dispõe sobre mobilidade urbana, permitiu que existisse dois tipos de transporte remunerado individual e passageiros, o público e o privado. Contudo, existem posicionamento contrário que não ia proibir as atividades da empresa, visto que, a Constituição Federal a resguarda.

A Uber decorre da livre iniciativa e da livre concorrência, princípios estes que estão garantidos pela Constituição Federal e que regulamentam o mercado, conforme denota-se do texto legal.

E preciso entender que a concorrência é um direito da sociedade e a sua continuidade é positiva para todos em razão das melhorias que traz consigo. A Uber, em todos os aspectos é legal, observando a questão do Código de Trânsito Brasileiro que tem legitimidade para exercer e prestar o serviço e não compete em deslealdade com demais serviços de transporte de passageiros privado. Não existe, conforme pode-se verificar no texto, concorrência entre o taxi e a Uber, pois existem diferenças entre eles.

Sobre o tema em questão não existem, ainda, muita doutrina a respeito, nem legislação, contudo, com a promulgação de uma lei que autorize o dispositivo e o regulamente, não irá existir mais obstáculos para os motoristas e usuários da Uber.

Assim, chega-se a conclusão de que a Uber é legal e existe respaldo na lei, contudo para que seja efetivamente eficaz é preciso que se edite uma lei específica normatizando os aspectos que geram polêmicas que ainda podem surgir.

REFERÊNCIAS

BOTSMAN, Rachel. ROGERS, Roo. **O que é meu é seu:** como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo. Porto Alegre: Bookman, 2011.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** 1988. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividadeleegislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html/Constituiode1988.pdf>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRASIL. **Justificação para o Projeto de Lei n. 5587/2016.** Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=CB620FEC064FA8B5781BD333E8B49543.proposicoesWebExterno1?codteor=1468253&filename=PL+5587/2016>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRASIL. Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro.** Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 20 mai. 2019.

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: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm> Acesso em: 02 mai. 2019

BRASIL. Lei 11.442, de 05 de janeiro de 2007. **Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração.** Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 05 de janeiro de 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Lei/L11442.htm>. Acesso em: 01 mai. 2019.

BRASIL. Lei 12.468, de 26 de agosto de 2011. **Regulamenta a profissão de taxista.** Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 26 de agosto de 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: 01 mai. 2020.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e dá outras providências.** Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 3 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRASIL. Lei nº 12.965, de 23 de abril de 2014. **Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil.** Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 23 de abril de 2014. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRASIL. Lei nº 13.640, de 26 de Março de 2018. **Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros.** Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 27 de março de 2018. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2018/Lei/L13640.htm#art2>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRASIL. **Projeto de Lei n. 5587/2016.** Disponível em: <http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=208828>. Acesso em: 20 mai. 2019.

CAPOZZI, Alexandre; HAYASHI, Gustavo; CHIZZOLA, Renata. **BOLETIM DE INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE:** economia compartilhada. São Paulo: PontifÍcia Universidade Católica de São Paulo, 2018. Disponível em: https://www.pucsp.br/sites/default/files/download/bisus2018-vol1-economia-compartilhada.pdf. Acesso em: 01 mai. 2020.

DUQUE, Marcelo Schenk. **Parecer – A constitucionalidade do serviço uber no Brasil.** Revista de Direito do Consumidor. vol. 105. ano 25. São Paulo: RT, maio-jun. 2016.

FARIAS, Cristiano Chaves de e ROSENVALD, Nelson. **Curso de Direito Civil** – Parte geral e LINDB – 10ª Ed. rev., ampl. e atual – Salvador: Ed. Jus Podium, 2012.

LAFLOUFA, Jacqueline. **Pode confiar:** a economia compartilhada ganha força no Brasil. Revista Galileu, [S.l.], 26 fev. 2015. Disponível em: <http://revistagalileu.globo.com/Revista/noticia/2015/02/pode-confiar.html>. Acesso em: 20 mai. 2019.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo** - 29 Ed. rev., atual. – São Paulo: Malheiros, 2012.

OLMOS, Olívia Martins de Quadros; FAVERA, Rafaela Bolson Dalla. **A polêmica em torno do aplicativo Uber no Brasil:** argumentos de direito contra e a favor da sua manutenção. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2015. Disponível em: <http://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/snpp/article/view/14260>. Acesso em: 20 mai. 2019.

PEIXOTO, Leonardo de Carvalho; SANTIAGO, Mariana Ribeiro. **A mobilidade urbana solidária no Estatuto das Cidades e sua concretização pela via da economia colaborativa.** Revista de Direito da Cidade, vol. 11, nº 2. Rio de Janeiro: Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/36908>. Acesso em: 01 mai. 2020.

SOUZA, Carlos Affonso; LEMOS, Ronaldo. **Marco Civil da Internet:** construção e aplicação. Juiz de Fora: Editar Editora Associada LTDA, 2016.

TEODORO, Maria Cecília Máximo; D'AFONSECA, Thais Claudia; FERNANDES, Maria Antonieta. **DISRUPÇÃO, ECONOMIA COMPARTILHADA E O FENÔMENO UBER.** Revista da Faculdade Mineira de Direito - Puc Minas, Belo Horizonte, v. 20, n. 39, p. 1-30, 24 abr. 2017. Disponível em: http://periodicos.pucminas.br/index.php/Direito/article/view/14661. Acesso em: 01 mai. 2020.

UBER BRASIL. **Fatos e dados sobre a Uber.** Uber newsroom, 10 Junho 2016. Disponivel em: <https://newsroom.uber.com/brazil/fatos-e-dados-sobre-a-uber/>. Acesso em: 20 mai. 2019.