



CENTRO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR REINALDO RAMOS/ CESREI

FACULDADE REINALDO RAMOS/FARR

CURSO DE DIREITO

**EMPRESA UBER E A RESPONSABILIDADE CIVIL NO DIREITO DO
CONSUMIDOR: A LIVRE CONCORRÊNCIA COMO CAUSA PARA A MELHORIA
NAS RELAÇÕES DE CONSUMO**

ERICK BEZERRA SOARES

Campina Grande

2017

ERICK BEZERRA SOARES

**EMPRESA UBER E A RESPONSABILIDADE CIVIL NO DIREITO DO
CONSUMIDOR: A LIVRE CONCORRÊNCIA COMO CAUSA PARA A MELHORIA
NAS RELAÇÕES DE CONSUMO**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado na Faculdade
Reinaldo Ramos - FARR, como
requisito para obtenção de título de
Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Diego Araujo Coutinho

Campina Grande –PB

S676e Soares, Erick Bezerra.
Empresa Uber e a responsabilidade civil no direito do consumidor: a livre concorrência como causa para a melhoria nas relações de consumo / Erick Bezerra Soares. – Campina Grande, 2017.
40 f.

Monografia (Graduação em Direito) – Faculdade Reinaldo Ramos-FAAR, Centro de Educação Superior Reinaldo Ramos-CESREI, 2017.
"Orientação: Prof. Esp. Diego Araújo Coutinho".

1. Direito do Consumidor. 2. Empresa Uber – Responsabilidade Civil.
3. Empresa Uber – Legalidade. I. Coutinho, Diego Araújo. II. Título.

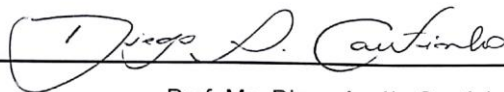
CDU 346.548(043)

ERICK BEZERRA SOARES

EMPRESA UBER E A RESPONSABILIDADE CIVIL NO DIREITO DO CONSUMIDOR:
A LIVRE CONCORRÊNCIA COMO CAUSA PARA A MELHORIA NAS RELAÇÕES
DE CONSUMO

Aprovada em: 13 de dezembro de 2017.

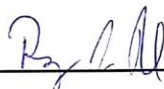
BANCA EXAMINADORA



Prof. Ms. Diego Araújo Coutinho

Faculdade Reinaldo Ramos FARR/ CESREI

(Orientador)



Prof. Esp. Rodrigo Araújo Reul

Faculdade Reinaldo Ramos FARR/ CESREI

(1º Examinador)



Prof. Ms. Antonio Pedro de Mello Neto

Faculdade Reinaldo Ramos FARR/ CESREI

(2º Examinador)

AGRADECIMENTOS

A Deus por ter me dado força e saúde para seguir essa longa jornada.

Ao meu orientador, coordenação e professores pelo incentivo, dedicação e força que me deram durante o curso.

A minha esposa Renata Sobral, que foi a que mais me inspirou e incentivou a começar e terminar o curso. A minha, linda, filha Carolina que é a razão maior da minha vida e aos meus pais, irmão, sogro e sogra que me ajudaram e me apoiaram sempre.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo apresentar o novo cenário em que a empresa Uber vem se estabelecendo como sendo uma opção nova ao transporte individual privado na atualidade. Contudo com ele vieram também grandes polêmicas acerca da livre concorrência, bem como a influência do consumidor no modelo de negócio e estratégias das empresas. Enquanto princípios contidos na Constituição Federal/88, em destaques a livre iniciativa e a livre concorrência surgem como bens a serem protegidos. Há um conflito aparente entre os condutores de táxi e os condutores parceiros da Uber, contudo seria suficiente um olhar atento sobre a legislação envolvida para se ter a certeza da independência das entidades e a legalidade da Uber enquanto empresa de transporte de passageiros individual e particular. Com base teórica no direito administrativo e no direito concorrencial, o presente trabalho objetiva, através de conceitos, apontar uma direção a cerca da legalidade do aplicativo certificando através da CF/88 e seus princípios, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Código Civil e legislações esparsas a viabilidade jurídica da prestação de serviço de transporte urbano individual particular.

Palavras Chaves: Uber; Consumidor; Legalidade

ABSTRACT

This paper aims to present the new scenario in which the company Uber has been establishing itself as a new option for private individual transport in the present time. However, with it also came great controversies about free competition, as well as the influence of the consumer on the business model and strategies. While principles contained in the Federal Constitution / 88, in highlights, free initiative and free competition appear as assets to be protected. There is an apparent conflict between taxi drivers and Uber's partner drivers, but a careful look at the legislation involved would be enough to ensure the independence of the entities and the legality of Uber as an individual and private passenger transport company. With theoretical basis in administrative law and in competitive law, the present work aims, through concepts, to point a direction on the legality of the application certifying through CF / 88 and its principles, the National Policy on Urban Mobility, Civil Code and legislation the legal feasibility of private individual urban transport service provision.

Key Words: Uber; Consumer; Legality

SUMÁRIO

RESUMO	12
INTRODUÇÃO -----	7
1.1 BREVE HISTÓRICO DA UBER _____	9
1.2 FUNCIONALIDADE -----	10
2.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DA SOCIEDADE EMPRESARIAL -----	13
2.2 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TAXISTA -----	15
2.3 RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO UBER -----	16
2.4 LEGALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS UBER -----	19
2.5 O CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICO (CADE) E A UBER -----	22
2.8 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E A UBER -----	24
3.1 PARECERES TÉCNICOS -----	28
CONSIDERAÇÕES FINAL -----	35
REFERÊNCIAS	

INTRODUÇÃO

O serviço do aplicativo Uber já existe no Brasil desde 2014, porém só recentemente, com o acesso cada vez mais fácil à internet, foi que o aplicativo se tornou conhecido e, com isso, alvo de críticas e até de violência. Assim, veio à tona no país grande polêmica, já que o aplicativo gerou conflito entre taxistas, usuários e motoristas em basicamente todas as cidades em que foi implantado. Com o grande número de usuários e em gradual crescimento, o aplicativo desperta em seus consumidores um sentimento distinto, sendo este um dos lemas da empresa para conquistar clientes.

Assim sendo, ao passar para o passageiro/consumidor uma maior sensação de segurança e conforto, a Uber vem se fortalecendo e se popularizando no país como alternativa ao transporte público, e com isso passa a merecer uma atenção especial do Direito observando todas as relações jurídicas que por ventura possam estar compreendidas com a temática, já que a diariamente crescem os cadastros da empresa.

Desta feita, a análise do tema, e do aplicativo elaborado pela empresa Uber, abarcava várias formas de abordagem, porém o objetivo deste trabalho é fazer um estudo a cerca da responsabilidade civil da Uber com o seu usuário em paralelo com aquele serviço que é considerado seu par imediato, o táxi convencional. Abordando, a diferenciação entre as categorias destes prestadores de serviços, para, só assim, analisar se há melhora na relação consumerista.

A lume do Direito Administrativo como forma de exclusão da ideia de prestação de serviço público pela Uber torna-se mais perceptível o papel da empresa e o poder dos princípios constitucionais de livre concorrência e a livre iniciativa como forma de modificação social.

O presente estudo tem como justificativa estudar a mudança que ocorre em nesse mercado que vem crescendo cada vez mais. Para isso o estudo procurou responder a seguinte indagação problema: até que ponto as estratégias implantadas pela Uber atendem o novo consumidor.

Para responder tal indagação, o trabalho tem como objetivo geral entender quais estratégias a Uber está empregando para conquistar o consumidor do século XXI. E os objetivos específicos; apresentar as características dos usuários.

Diante dos questionamentos foi preciso buscar informações através da pesquisa que de acordo com Gil 2002, “a pesquisa é desenvolvida mediante o concurso dos conhecimentos disponíveis e a utilização cuidadosa de métodos, técnicas e outros procedimentos científicos”(p.17).

Neste estudo foram realizadas pesquisas exploratórias, com o intuito de aperfeiçoar as ideias abordadas e descritivas. Foram realizadas, também Pesquisas bibliográficas. Nesta usou-se a metodologia de analisar materiais já constituídos como artigos, livros e revistas. Para Gil 2002, “A principal vantagem da pesquisa bibliográfica reside no fato de permitir ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente” (p.45). Assim sendo, foram realizadas pesquisas para o embasamento do referencial teórico e o entendimento dos conteúdos analisados.

Também foi realizada análise documental que se assemelha à bibliográfica. A principal diferença está na natureza das fontes, pois esta maneira vale-se de materiais que não tiveram ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser recriados de acordo com os objetos da pesquisa Gil, 2002. Grande parte desse trabalho de pesquisa foi feita via internet e foram usados como fonte alguns sites que tratavam do assunto. Utilizando-se da internet foi possível acessar pesquisas disponibilizadas por institutos de pesquisa e consultoria. Para reputar confiabilidade as informações encontradas e utilizadas como fontes houve um processo de curadoria e contraposição de vários materiais de pesquisas.

Assim como o estudo de caso que segundo o mesmo autor, “consiste no estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento.” Nesse caso, analisando a atuação da empresa Uber como forma de expor a prática dos assuntos aqui tratados.

É perceptível a existência de um novo modo de consumir, resultado da evolução tecnológica, onde estão sendo criados novos modelos de negócio para atender esses novos consumidores, que neste caso serão tratados ao longo do trabalho.

1.1 BREVE HISTÓRICO DA UBER

Fundada por Garrett Camp e Travis Kalanick, no ano de 2009, depois de amadurecerem a ideia que tiveram em 2008, quando saíam de um evento, em Paris. No ano de 2010, a UberCab, à época assim chamada, lança o aplicativo, através do qualera possível pedir um carro comunicando a localização do possível cliente por meio do GPS. A princípio, a proposta era que fosse um serviço equiparado ao de um táxi luxuoso, disponibilizandoexclusivamenteveículos de alto porte a exemplo de Mercedes S550 e CadillacEscalade (MELO, 2015). naquele momento o serviço custava emmedia cinco vezes mais caro que os táxis comuns costumavam cobrar, ainda assim não faltavam clientes, pois o público que se buscava alcançar eram os executivos e os investidores, que pagar pelo conforto e praticidade. (MELO, 2015).

E mesmo tendo um público bastante seletivo, a empresa sofreu perseguição por parte da secretaria de transporte de São Francisco, a qual implicou como o nome e serviço prestado. Com isso, a Uberganha notoriedade no cenário econômico e passa a ser foco de investidores. No ano de 2010 e 2011 recebe os primeiros investimentos considerados de risco, devido a isto ocorre à expansão da empresa para outras cidades dos EUA, como por exemplo: Nova York, Seattle, Boston, Chicago e Washington (MELO, 2015), entre outras. O Uber chega ao Brasil no início de 2014, período que antecedia a Copa do Mundo, dando início as suas atividades, inicialmente, no Rio de Janeiro e em seguida passa a atuar em outras capitais brasileiras; como Belo-Horizonte, São Paulo e Brasília. A Uber disponibiliza seus serviços em mais de 330 cidades, espalhadas por 60 países.

Com o início dos investimentos, em 2010, à empresa Uber houve a possibilidade de expandir suas atividades com maior agilidade. Em 2015, a Uber adquiriu o status empresa privada de maior valor do mundo, chegando a valer algo entorno de US\$ 51 bilhões. A Microsoft é um dos investidores, dentre outros tantos. É visível o crescimento da empresa, que chegou a esse cifra em cinco anos apenas. “Um feito, levando em consideração que o Facebook no mesmo período atingiu o valor de US\$ 50 bilhões” (CNN MONEY, 2015).

1.2 FUNCIONALIDADE

A Uber se qualifica como sendo uma empresa do ramo de tecnologia e não do ramo de transporte. No modelo de negócio os motoristas se registram assim como o seu carro, com isso tornam-se consorciados da empresa e, pelo aplicativo Uber, são interligados aos passageiros.

Para este, todo o procedimento se dá através do aplicativo. O usuário cria sua conta no aplicativo e registra um número de cartão de crédito, com o qual será realizado o pagamento de suas viagens. Para ser transportado de um ponto a outro usando o Uber, o usuário acessa o aplicativo, que usa o GPS automaticamente para buscar sua localização, confirma o seu local de partida, seleciona a opção de serviço (Uber X ou Uber Black) e pede um carro. Em seguida o usuário tem a opção de visualizar dados do motorista como foto, classificação e contato; modelo do carro e a sua respectiva placa. O condutor por sua vez é informado da solicitação, pelo smartphone juntamente com as informações do passageiro. Quando o motorista aceita a corrida o usuário pode acompanhar a localização do veículo no mapa da tela do aplicativo (UBER, 2015).

No transcurso desse processo, se optar, o usuário pode inserir o endereço exato de partida ou procurar um local determinado digitando na barra de localização. O mapa mostra se há veículos disponíveis, a distância que estão e o provável tempo até o local de partida. Antes de contratar a viagem é possível consultar a tarifa base e calcular o provável valor da corrida informando o local de destino. O usuário também pode escolher a forma de pagamento, já que tem a possibilidade de cadastrar mais de um cartão e usar códigos de promoções. Chegando ao local desejado e com a viagem finalizada, o Uber envia de imediato para o e-mail informado pelo usuário o recibo de pagamento da viagem, com todas as informações de tempo, caminho e quilometragem percorrida na corrida, assim como a tarifa base, o valor cobrado no cartão, dentre outras informações. Além disso, o usuário pode classificar o condutor, como também será classificado como passageiro, usando o critério de estrelas que varia uma a cinco estrelas (UBER, 2015).

Aqui, no Brasil, a Uber disponibiliza exclusivamente o serviço de “caronas remuneradas”, através do qual o usuário do aplicativo poderá escolher entre as duas opções de categoria. A) O UberBlack (o original), no qual os carros são sedans médios a exemplo do Corolla, do Honda Civic, do Nissan Sentra dentre outros e de

preta, terão obrigatoriamente, bancos de couro e até 05 (cinco) anos de uso. B) OUberX, categoria que implantada no Brasil tempos depois da UberBlack. Os veículos são de modelos mais simples que aqueles usados no UberBlack, não obrigatoriamente de preta e a tarifa cobrada tem um valor menor (LOPES, 2015).

Para o condutorconsorciado da versão UberBlacké destinado 80% do valor cobrado e a Uber fica com 20%, já a opção UberX é destinado ao condutor 75% do valor cobrado e 25% a empresa. Atualmente, em Brasília, as tarifas cobradas para UberBlacke UberX são respectivamente R\$ 4,00 mais R\$ 0,32/min e R\$ 2,20/km (tarifa mínima R\$ 15,00); e R\$ 2,70 mais R\$ 0,18/min e R\$ 1,25/km (tarifa mínima R\$ 9,00). Não há bandeira dois, porém as taxas podem variar de acordo com trânsito, procura, entre outros fatores (UBER, 2015)

Brasília	Táx comum (bandeira 1)	Táxi comum (bandeira 2)	UberX	UberBlack
Bandeirada	R\$ 4,51	R\$ 4,51	R\$ 2,70	R\$ 4,00
Quilômetro rodado	R\$ 2,45	R\$ 3,12	R\$ 1,25	R\$ 2,20
Minuto	R\$ 0,455	R\$ 0,455	R\$ 0,18	R\$ 0,32
Cenário 1	R\$ 18,73	R\$ 22,41	R\$ R\$ 9 a 11	R\$ 15 a 19
Cenário 2	R\$ 51, 93	R\$ 64,47	R\$ 28 a 37	R\$ 49 a 64

Fonte: <https://tecnoblog.net/188610/taxi-ou-uber-preco-qual-mais-barato/>

Nos Estados Unidos, a Empresa Uber disponibilizaoutra três categorias: 1) o UberTaxi que se semelha aotaxi comum, sendo solicitando pelo aplicativo Uber; 2) o UberSUVcategoria acima do UberBlack, com veículos com capacidade para sete pessoas; 3) e o UberLux que oferece veículos de luxo com possibilidade de

transportar até 04 (quatro) pessoas. sendo esta a categoria de veículos com custo mais alto e exclusiva oferecida pela Uber (2015).

Em 2012 a empresa Uber implementou novos serviços, a exemplo do UberChopper, tipo de taxi aéreo feito por helicóptero, oferecida unicamente entre as cidades de Nova York e Hamptons, o serviço tem um custo de US\$ 3.000. No ano de 2015 a empresa Uber começou a desenvolver também serviços em mercados diversos como o UberFresh, de entrega de comida em domicílio, isso em Santa Mônica, na Califórnia; também o UberPool uma possibilidade de seu cliente dividir o serviço numa corrida para destinos próximos; e o UberRush, um serviço de entrega rápida de encomendas, pacotes e documentos. Serviço disponibilizado na cidade de Manhattan (FABRI, 2015).

No Brasil, o serviço chegou no primeiro semestre de 2014, pouco antes do início da Copa do Mundo, sendo iniciado primeiramente no Rio de Janeiro e logo depois expandido sua atuação para outras capitais do país. A Uber teve seu início, em 2010, recebeu diversos investimentos, no qual possibilitou sua expansão de forma rápida. Tendo como um dos seus investidores a Microsoft.

Embora o serviço seja uma opção para os consumidores, tem-se que levar em consideração o aumento de reclamações por parte de usuários em relação aos motoristas. Essas denúncias são diversas, desde a assédio, sequestro ou até mesmo falta de informação sobre o trajeto a ser percorrido.

2.1 A RESPONSABILIDADE CIVIL DA SOCIEDADE EMPRESARIAL

Carlos Roberto Gonçalves, indica que a ideia principal da responsabilidade seria a restauração do equilíbrio, de contraprestação, de reparação do dano. O autor informa que, no Código Civil de 1916, usou-se a teoria subjetiva de responsabilidade civil, através da qual seria necessário que houvesse a comprovação de culpa ou dolo por parte do causador do dano para que assim pudesse responsabilizá-lo pela reparação do dano. Mais tarde passou-se a usar a teoria objetiva, que não exige culpa ou dano comprovado para exigir reparação do dano, se o indivíduo lucra com a situação, deve responsabilizar-se pelos riscos e danos causados pela ela.

Dispõe O artigo 931, do código civil, como cláusula geral, que as empresas respondem objetivamente independentemente de comprovação de culpa, por danos causados por produtos que foram colocados em circulação. O mesmo entendimento traz Código de Defesa do Consumidor em seu artigo 12. E, conforme expõe Carlos Roberto Gonçalves, (2013, p. 151):

Embora comuns as áreas de incidência do artigo 12 e a do artigo 931, as disciplinas jurídicas de ambos estão em perfeita sintonia, fundadas nos mesmos princípios e com vistas aos mesmos objetivos. A disciplina do primeiro, todavia, por sua especialidade, só tem incidência quando há relação de consumo, reservando-se ao Código Civil, muito mais abrangente, a aplicação de sua cláusula geral nas demais relações jurídicas, contratuais e extracontratuais.

Portanto, incluem-se naquela cláusula geral de responsabilidade objetiva os produtores, os construtores, os fabricantes, os prestadores de serviço e os importadores. Já os comerciantes respondem objetivamente na ocasião em que o consumidor não for capaz de identificar o fornecedor real ou presumido, porém, respondem subjetivamente se o dano teve como consequência o malarmazenamento do produto por parte do comerciante. Em contra partida os profissionais liberais, respondem subjetivamente, a menos que sua atividade seja desenvolvida com características de empresa, nesse caso responderá objetivamente.

No entanto, se faz necessário fazer uma breve distinção entre o que é fato e o que vício tendo o Código de Defesa do Consumidor.

Haverá fato do produto ou do serviço sempre que o defeito, além de atingir a segurança econômica do consumidor, atinge sua integridade física ou psíquica, havendo danos à saúde física ou psicológica do consumidor. Em outras palavras, o defeito extrapola atingindo o consumidor. Podemos utilizar como exemplo de fato do serviço uma instalação de kit-gás em automóvel, que venha a provocar um incêndio no veículo.

É importante mencionar o artigo 14 da lei 8.078/90, já que se trata da responsabilidade pelo fato do serviço. Transcreva-se o artigo:

Art. 14. O fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

§ 1º O serviço é defeituoso quando não fornece a segurança que o consumidor dele pode esperar, levando-se em consideração as circunstâncias relevantes, entre as quais:

I - o modo de seu fornecimento;

II - o resultado e os riscos que razoavelmente dele se esperam;

III - a época em que foi fornecido.

§ 2º O serviço não é considerado defeituoso pela adoção de novas técnicas.

§ 3º O fornecedor de serviços só não será responsabilizado quando provar:

I - que, tendo prestado o serviço, o defeito inexiste;

II - a culpa exclusiva do consumidor ou de terceiro.

§ 4º A responsabilidade pessoal dos profissionais liberais será apurada mediante a verificação de culpa

Faz-se necessário destacar o previsto no § 4º, que é uma exceção, trata-se da responsabilidade dos profissionais liberais, que será apurada de forma subjetiva, ou seja, com a verificação de culpa.

Já o vício, ocorre quando o consumidor é atingido apenas economicamente, causando prejuízos patrimoniais. Nesse caso, o problema é intrínseco ao bem de consumo. Podemos tomar como exemplo de vício do serviço, umapelícula automotiva mal fixada, que vem a descascar; conserto mal executado de um celular, que faz com que o aparelho não funcione etc.

Ou seja, os vícios são os problemas que fazem com que os *serviços* apresentem funcionamento insuficiente ou inadequado.

Para uma melhor visualização, vejamos caput do artigo 18, CDC:

Os fornecedores de produtos de consumo duráveis ou não duráveis respondem solidariamente pelos vícios de qualidade ou quantidade que os tornem impróprios ou inadequados ao consumo a que se destinam ou lhes diminuam o valor, assim como por aqueles decorrentes da disparidade, com as indicações constantes do recipiente, da embalagem, rotulagem ou mensagem publicitária, respeitadas as variações decorrentes de sua natureza, podendo o consumidor exigir a substituição das partes viciadas.

Os vícios de qualidade de serviços também podem ser contemplados no artigo 20 do diploma que regula as relações de consumo, dando como possibilidade ao consumidor exigir a reexecução dos serviços, a restituição da quantia paga mais perdas e danos ou o abatimento proporcional.

Art. 20. O fornecedor de serviços responde pelos vícios de qualidade que os tornem impróprios ao consumo ou lhes diminuam o valor, assim como por aqueles decorrentes da disparidade com as indicações constantes da oferta ou mensagem publicitária, podendo o consumidor exigir, alternativamente e à sua escolha:

- I - a reexecução dos serviços, sem custo adicional e quando cabível;
- II - a restituição imediata da quantia paga, monetariamente atualizada, sem prejuízo de eventuais perdas e danos;
- III - o abatimento proporcional do preço.

§ 1º A reexecução dos serviços poderá ser confiada a terceiros devidamente capacitados, por conta e risco do fornecedor.

§ 2º São impróprios os serviços que se mostrem inadequados para os fins que razoavelmente deles se esperam, bem como aqueles que não atendam as normas regulamentares de prestabilidade.

Destarte, se o consumidor provar o fato constitutivo de seu referido direito, estará caracterizado o defeito do serviço, respondendo objetivamente a UBER pelos atos danosos praticados pelos seus motoristas.

2.2 A RESPONSABILIDADE CIVIL DO TAXISTA

O contrato realizado entre o passageiro e o taxista é um ato aleatório que pode ser realizado nas avenidas, nas ruas por cooperativas ou por aplicativos. Porém, a forma de pagamento, normalmente, é realizada em dinheiro, podendo, também, ser realizada através de cartão de crédito ou boletos. Assim sendo, para os taxistas, a pretensão de indenizar ou de ressarcir passageiros que sofreram algum dano, estará restrita ao condutor titular do táxi, caso a contratação não tenha sido realizada por aplicativos ou cooperativas.

Desta forma, o usuário do taxi, para obter uma indenização do condutor, tendo em visto que este recebe os valores das corridas em espécie, dificultando

assim uma possível efetivação de penhora de valores. Aumentando ainda mais essa dificuldade se o motorista for o titular do táxi, devido à impenhorabilidade de bens de família e verbas alimentares.

Por este motivo, encontra-se dentre as obrigações estabelecidas pelo Código Disciplinar, dos taxistas, vigente, a exigência de seguro de responsabilidade civil, que por sinal é das cláusulas que mais chamam a atenção do taxista, já que a falta do contrato é tido como infração gravíssima e punível com multa de 520 UFIR, (Unidade Fiscal de Referência do Estado do Rio de Janeiro), o que equivale atualmente a R\$ 1.663,948. Prevendo ainda o lacre do veículo pela administração, caso não seja apresentada apólice de seguro de responsabilidade válido. Art. 10 do Código Disciplinar.

Desta forma, a incidência de obrigatoriedade de apólice de seguro de responsabilidade civil põe, um certo, limite nos valores indenizatórios já que, como foi mencionado anteriormente, a reparação será cobrada do condutor taxista. Exigindo-se ainda a observância da impenhorabilidade de bens de família e verbas alimentares.

2.3 RESPONSABILIDADE OBJETIVA DO UBER

Pelo que foi estudado no item anterior levando em conta o valor da reparação devida ao usuário do serviço, seja Taxi ou Uber, e esse seja maior que o valor da apólice, considerando ainda que os dois serviços sejam segurados contra acidentes de trânsito, poderia se obter da Uber, a penhora de saldos que esta tenha em poder de operadoras de cartão de crédito, o que seria uma providência de baixa dificuldade e com grande perspectiva de sucesso, e ainda mais, se levado em consideração que todos os recebimentos sejam feitos com cartão de crédito.

Assim sendo, é mais vantajoso para o passageiro a utilização do Uber já que esse pode solicitar uma indenização por danos sofridos diretamente a empresa e não só ao condutor já que a forma de recebimento geralmente emprega facilita a penhora de dinheiro, desta forma pode-se assimilar que a utilização dos serviços Uber, se em analogia ao táxi, dá uma maior garantia de sucesso em caso de reparação por possíveis prejuízos sofridos pelos usuários durante o trajeto contratado.

Tem-se como exemplo uma decisão do juiz Manoel Aureliano Ferreira Neto, do 8º Juizado Especial Cível e das Relações de Consumo de São Luís (MA). Em reportagem de Brenno Grillo, reporte da revista Consultor Jurídico.

Apesar de não prestar diretamente um serviço, a Uber é responsável pelos atos de motoristas que usam seu aplicativo. Assim entendeu o juiz Manoel Aureliano Ferreira Neto, do 8º Juizado Especial Cível e das Relações de Consumo de São Luís (MA) ao conceder indenização de R\$ 12 mil a uma mulher que perdeu seu vôo porque o condutor do veículo que a levava ao aeroporto errou o caminho.

A defesa da autora, feita pelo advogado **Bruno Duailibe**, pediu a indenização por entender que foi um erro do motorista que gerou todo o problema. A mulher ia do Rio de Janeiro para São Luís, mas o condutor do carro errou o caminho para o aeroporto do Galeão, na Ilha do Governador — e ela não pôde embarcar.

Segundo a defesa da Uber, a cliente contribuiu para a perda da viagem, por ter contratado o serviço menos de duas horas antes da decolagem do avião, contrariando indicação da Agência Nacional de Aviação Civil, que pede aos passageiros que cheguem aos aeroportos 120 minutos de antecedência ao horário determinado pela companhia aérea.

O argumento não foi aceito pelo juiz. Ele ressaltou que as informações dos autos mostram que a passageira solicitou o transporte dentro do período suficiente (duas horas) para chegar ao aeroporto. O julgador também citou que a própria Uber confirmou o erro do motorista a seu serviço, pois enviou uma mensagem informando que estornaria a diferença entre o total cobrado e o montante que realmente seria cobrado se o condutor não tivesse errado o caminho.

Para Ferreira Neto, não há o que falar em culpa concorrente, como alegou a Uber. “Na relação de consumo, não há a figura de culpa concorrente”, explicou, detalhando que o Código de Defesa do Consumidor limita a falta de obrigação das empresas em arcar com eventuais prejuízos a duas hipóteses: o defeito citado não existir ou a culpa for exclusivamente do consumidor ou de um terceiro.

O juiz afirmou ainda definição de culpa do fornecedor é clara no CDC, principalmente no artigo 14 do código: o fornecedor de serviços responde, independentemente da existência de culpa, pela reparação dos danos causados aos consumidores por defeitos relativos à prestação dos serviços, bem como por informações insuficientes ou inadequadas sobre sua fruição e riscos.

Ferreira Neto aproveitou sua decisão para dar algumas "dicas" à Uber. “Deveria, como deve, corrigir os seus defeitos, a fim de que os seus serviços não venham a ser questionados judicialmente, ou mesmo extrajudicialmente [...] Particularmente, sou um cliente contumaz dos serviços prestados pela Uber, sobretudo quando estou em São Paulo. Porém, não gostaria de ser vítima de vícios de prestação de serviço dessa natureza”, aconselhou o juiz. (<https://www.conjur.com.br/2016-nov-07/uber-condenada-pagar-12-mil-porque-motorista-errou-caminho>).

Diante o exposto, evidencia-se que ao contrário dos serviços prestados por taxistas, onde há uma legislação que autoriza tal serviço, com relação ao Uber ainda não há uma norma que indique padrão para sua execução no mercado.

Mas é importante frisar que tanto o serviço prestado pelo Uber quanto a do taxista estabelece um contrato de transporte, com relação consumerista, nos termos do Código de Defesa do Consumidor e nesse caso, a responsabilidade do transportador é objetiva.

Porém o contrato com a Uber é pactuado através do próprio aplicativo, da qual será cobrada em nome da empresa, tendo o consumidor a opção de requerer os prejuízos tanto do motorista, quanto da Uber.

Já o contrato estabelecido com o taxista, pode ser aleatório, sem nenhuma identificação do motorista, restando ao consumidor apenas a opção de postular o ressarcimento ao motorista titular do táxi.

Segundo o advogado Felipe Lopes, em entrevista ao ConJur:

Caso o valor da indenização devida ao tomador do serviço seja superior ao valor segurado, admitindo que ambos os serviços tenham seguro contra acidentes de trânsito, no caso do Uber poderá ser requerida a penhora dos saldos que a empresa tem perante as operadoras de cartão de crédito, o que é uma medida de baixa complexidade e com grande possibilidade de êxito, se considerado que todos os pagamentos são realizados mediante cartão de crédito. Entretanto, o serviço de táxi já não oferece a mesma comodidade, pois, como o pagamento costuma ser realizado em dinheiro, o passageiro encontrará mais dificuldades para efetivar a penhora de valores. Ademais, na hipótese do motorista ser o titular do táxi, o consumidor poderá encontrar muita dificuldade para satisfazer o crédito indenizatório, em virtude da impenhorabilidade de bens de família e verbas alimentares.

Desse modo, como o passageiro sempre pode exigir a reparação dos danos da empresa e levando-se em consideração que a forma de pagamento utilizada facilita a realização de penhora de dinheiro, verifica-se que o serviço do Uber, se comparado com o táxi, oferece maior solvabilidade para reparação de eventuais danos que podem ser sofridos pelos passageiros durante a execução do contrato. (<https://www.conjur.com.br/2016-jul-03/felipe-lobes-facil-pedir-reparacao-uber-taxistas>).

Mas o que podemos entender como “serviço”. O Código de Defesa do Consumidor nos traz em seu artigo 3º, § 2º que “serviço é qualquer atividade fornecida no mercado de consumo, mediante remuneração, inclusive as de natureza

bancária, financeira, de crédito e securitária, salvo as decorrentes das relações de caráter trabalhista.”

Portanto, fica claro que existe uma prestação de serviço do aplicativo UBER, pois tais serviços são nitidamente onerosos, com consequência econômica, tanto para o aplicativo/plataforma, quanto para o motorista, abrangendo assim a definição contida no art. 3º, § 2º, CDC.

2.4 LEGALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS UBER

Em consonância com princípio da legalidade positivada na legislação pátria, mais especificamente no art. 5º, II da Constituição Federal de 1988, “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei; [...]” garantindo assim, que a falta de regulamentação para o serviço oferecido pelo aplicativo não é fator proibitivo do oferecimento do serviço. Desse modo, determina a Lei n. 12.587/12, que a condução privativa de passageiros de maneira expressa, em consonância com o art. 3º, § 2º e incisos, combinando com o parágrafo 1º do art. 3º, e também com o art. 4º, X, do referido diploma legal. Distintamente do Uber, o taxista tem legislação especial, a Lei n. 12.468/11, que traz definição da profissão de taxista como sendo um transporte público, individual, de passageiros. Que, também, traz para o condutor taxista um ônus monetário junto ao Poder Público.

Tendo em vista o texto constitucional trabalho particular ser exercido conforme os preceitos legais não podem ser restritos por falta de regulamentação, vide o art. 170:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios: [...] Parágrafo único. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização de órgãos públicos, salvo nos casos previstos em lei.

Complementa ainda Celso:

Isso significa que a Administração Pública não tem título jurídico para aspirar a reter em suas mãos o poder de outorgar aos particulares o direito ao desempenho da atividade econômica tal ou qual; [...] De acordo com os termos constitucionais, a eleição da atividade que será empreendida assim como o quantum a ser produzido ou comercializado resultem de uma decisão livre dos agentes econômicos.

Portanto, devendo ser a Administração Pública regida pelo Princípio da Legalidade, e, como não há legislação ordinária prevendo aquela atividade, não existe, nem poderia existir, uma limitação da Constituição Federal para por em prática. Não é mister de o estado definir ou estabelecer a produção de bens e serviços seja a quantidade, qualidade ou meios de produção.

Desse modo havendo dúvida sobre a expectativa de atividade de prestação de serviços por falta de regulamentação, o Código Civil brasileiro de toda forma, regulariza o contrato de transportes, que na atual situação, é ajustado pela internet ao acessar o aplicativo, juntamente com a abertura do chamado e o aceite pelo motorista.

Assim estabelecem alguns artigos do CC/2002:

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.

Já que não é objeto de permissão concessão ou autorização, pelo Poder Público, ou seja, é o transporte feito por motoristas da Uber, essa atividade será mesurado e regido pelo Código Civil. O contrato realizado entre o usuário e a empresa Uber é encontrado no aplicativo sob o nome de "Termos e Condições", com isso o usuário só utilizará os serviços fornecidos, se declarar sua leitura na íntegra.

Vale frisar que o documento eletrônico, não sintetiza se a escritos, tendo confiabilidade para representar um ato ocorrido, ficando este em arquivado digitalmente, terá sua validade assegurada. Eliminando deste modo a ideia de restrição ao escrito, permitindo assim, a sua realização com independência de um suporte físico. Desse modo, basta a ratificação feita por meio do aplicativo representativa do aceite dos Termos de Conduta e Serviço, criando-se vínculo contratual entre as partes com força de prova.

Dispõe ainda, O Código Civil outros pontos relevantes ao contrato de transportes, que também regulam as relações entre condutor e usuário quando da utilização do aplicativo. Leia-se:

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.

Parágrafo único. É lícito ao transportador exigir a declaração do valor da bagagem a fim de fixar o limite da indenização.

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.

Os artigos acima listados defrontam com a responsabilidade civil direcionados ao transporte de pessoas de forma privada, categoria na qual a Uber se encaixa, ficando claro no texto legal, acima citado a responsabilidade objetiva do transportador (condutor) em casos de acidente.

A Leitura da lei, CC/02, também esclarece 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 incômodos ou prejuízo aos passageiros, danifiquem o veículo, ou dificultem ou impeçam a execução normal do serviço.

A Uber complementa a lei com seu Termo de Uso, indicando claramente as normas estabelecidas de comportamento e descreve a conduta que o usuário não deve ter durante o uso do serviço prestado: “Você não poderá, quando usar os Serviços, causar transtorno, aborrecimento, inconveniente ou danos à propriedade dos Prestadores Terceiros ou de qualquer outro terceiro.”

Como utiliza da internet para conectar os usuários aos condutores, o aplicativo também tem como apoio no Marco Civil da Internet, Lei n. 12.965/2014, quem em seu art. 3º, descreve os princípios do uso da internet no Brasil e, dentre outros, elenca:

Art. 3º A disciplina do uso da internet no Brasil tem os seguintes princípios: [...];

VIII - liberdade dos modelos de negócios promovidos na internet, desde que não conflitem com os demais princípios estabelecidos nesta Lei. [...].

Ante o exposto, e com base no art. 170 do texto constitucional, o qual expressa que o atividade privada se fornecida dentro dos ditames legais não pode ser delimitado com base na ausência de regulamentação, situação na qual, notadamente, se encaixa a Uber, e considerando que a prestação do serviço realizados pela Uber do Brasil Tecnologia Ltda. trata-se de atividade de transporte

privado individual, conclui-se, então que diante dessa exame constitucional-administrativa, comercial e concorrencial, o aplicativo está em consonância com o ordenamento jurídico brasileiro.

2.5 O CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICO (CADE) EA UBER

No ano de 2015, o CADE, autarquia responsável por fiscalizar a concorrência no Brasil, através de documento de nome “O Mercado de Transporte Individual de Passageiros: Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano” elaborado Departamento de Estudos Econômicos (DEE/CADE), que objetivava uma melhor compreensão do mercado de taxi e caronas remuneradas.

No contexto da análise foi citado alguns benefícios da entrada do aplicativo no mercado, por exemplo:

Os benefícios ao interesse público seriam inegáveis, pois aumentariam o bem estar da sociedade por diversos mecanismos: (1) o novo mercado proveria um substituto superior aos carros particulares para um determinado grupo de consumidores; (2) o novo mercado proveria um substituto superior aos táxis para um segundo grupo de consumidores; (3) o novo mercado rivalizaria com os táxis e com os carros particulares, o que poderia trazer reduções de preços nas corridas de táxis, no aluguel de carros de passeio e até mesmo nos preços dos carros novos e usados. (MIRANDA e FUSCALDO)

Finaliza a discussão com a opinião do Economista-chefe do CADE o Sr. Luiz Alberto Esteves responsável por elaborar a pesquisa:

Finalmente, é necessário discutir a regulação do mercado de transporte individual de passageiros, visto que não há elementos econômicos que justifiquem a proibição de novos prestadores de serviços de transporte individual. Para, além disso, elementos econômicos sugerem que, sob uma ótica concorrencial e do consumidor, a atuação de novos agentes tende a ser positiva.

No mês de dezembro de 2015, outra pesquisa do DEE/CADE, também de produzido pelo economista-chefe, agora abordando os impactos da efetivação do aplicativo de caronas remuneradas e a rivalidade com os aplicativos de taxi, concluiu que, nas capitais analisadas:

Os resultados obtidos não fornecem qualquer evidência de que o número de corridas de táxis contratadas nos municípios do grupo de tratamento (com presença do aplicativo Uber no período Depois da Entrada) tenham apresentado desempenho inferior aos do grupo de controle (sem presença do aplicativo Uber no período Depois da Entrada). Em termos de exercícios empíricos aplicados à política antitruste, isso significa que não podemos sequer assumir (ao menos nos períodos aqui analisados) a hipótese de que os serviços prestados pelo aplicativo Uber estivessem (até maio de 2015) no mesmo mercado relevante dos serviços prestados pelos aplicativos de corridas de táxis 99taxis e Easy Taxi. Adicionalmente, não é possível descartar a possibilidade de que o ingresso do aplicativo Uber no mercado brasileiro de transporte individual de passageiros tenha sido patrocinado, quase que exclusivamente, pela expansão e diversificação deste mercado, ou seja, por meio do atendimento de uma demanda reprimida, até então não atendida pelos serviços prestados pelos táxis. (<http://www.cade.gov.br/noticias/estudo-do-cade-analisa-uber-e-aplicativos-de-taxis>)

A metodologia da pesquisa foi empírica, tendo como parâmetro operado compreendido entre de novembro de 2014, antes da entrada, e maio de 2015, após a entrada do aplicativo. Desta forma, conclui-se que, nesse prazo, o mercado atingido pela Uber resultou de uma demanda reprimida e não uma subtração no público alvo dos de taxistas. E a conclusão reforça:

Em outras palavras, a análise do período examinado, que constitui a fase de entrada e sedimentação do Uber em algumas capitais, demonstrou que o aplicativo, ao contrário de absorver uma parcela relevante das corridas feitas por taxis, na verdade conquistou majoritariamente novos clientes, que não utilizavam serviços de taxi. Significa, em suma, que até o momento o Uber não “usurpou” parte considerável dos clientes dos taxis nem comprometeu significativamente o negócio dos taxistas, mas sim gerou uma nova demanda.

Assim, de acordo com as políticas de concorrência, existia espaço para o serviço de transporte particular individual de passageiros, sendo esta carência suprida pelo aplicativo Uber. entende-se, com isso, o aparecimento de um mercado novo – ainda sem precedentes no Brasil.

Mas, mesmo com os dados indicando que o acolhimento da Uber pelo mercado brasileiro de forma Entretanto, mesmo com os estudos indicando que a recepção da Uber pelo mercado brasileiro de maneira satisfatória, cumprindo o direito concorrencial e obtendo passageiros diversos daqueles buscados pelo serviço

de táxi, ainda assim o aplicativo sofreu variadas repressões públicas e violências por parte da categoria dos taxistas.

Alguns ataques aos carros e aos motoristas da UBER foram publicados pela imprensa, assim como incitações à violência, nas mais variadas cidades atendidas pelo aplicativo. Devido a esta insegurança, a pedido do Diretório Central dos Estudantes Honestino Guimarães (DCE-UnB) e do Diretório Central dos Estudantes do Centro Universitário de Brasília (DCE-UniCeub), instaurou-se procedimento preparatório de Inquérito Administrativo para Apuração de Infrações à Ordem Econômica

este inquérito buscava averiguar a ocorrência de práticas como: “prática anticoncorrencial de litigância abusiva anticompetitiva” e de pressão dirigida e abusiva, ligada a autoridades e contra a empresa concorrente por meio de violência e grave ameaça com intento à retirada de concorrente do mercado. Após extensa análise das provas, a Superintendência Geral do CADE atingiu as seguintes conclusões:

há, por parte de taxistas e sindicatos da categoria, emprego anticoncorrencial de violência e grave ameaça; há indícios suficientes de prática de litigância abusiva anticompetitiva (sham litigation) por parte de associações de taxistas; e, não há indícios suficientes para manter a investigação da conduta de pressão abusiva sobre autoridades públicas.

Assim sendo, a Superintendência aconselhou a instauração do Processo Administrativo em face das pessoas físicas e jurídicas apontadas, que cometeram as práticas “anti-concorrenciais” e anti-competitivas e, conseqüentemente o arquivamento da investigação com relação à conduta de pressão abusiva.

2.8 O CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO E A UBER

Em si tratando-se de transporte mediante veículo automotor, objetivando realizar-se uma análise fiel acerca da legalidade da Uber no direito pátrio, resta necessário fazer alguns comentários sobre o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei n. 9.503/19971)

De acordo com o que se aferiu ao longo do trabalho, compreende-se que o aplicativo Uber, sob a égide dos direitos constitucional, administrativo, concorrencial

e comercial, possui legalidade para trabalhar e prestar seus serviços no País. Porém, existe um importante ponto que parece ser deixado às margens quando das discussões sobre a temática.

Vale salientar, que o CTB é uma lei federal, promulgada dentro das normas constitucionais, sancionada pelo chefe do executivo e com a eficácia plena em todo o território nacional. Tal diploma nunca foi alvo de manobras a fim de limitar sua legalidade ou vigência.

Deste modo, sendo o a Lei em comento um diploma com jurisdição em todo o Brasil, deve ela ser obedecida por todos os brasileiros quando em situações abrangidas pelo texto da lei e não apenas quando na direção de automóvel.

Com seu objetivo de orientar e disciplinar o trânsito brasileiro, o CTB estabeleceu infrações que podem ser praticadas tanto na esfera administrativa como na esfera penal, com especial destaque para o Capítulo XV – DAS INFRAÇÕES e para o art. 161:

Art. 161. Constitui infração de trânsito a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições previstas no Capítulo XIX.

Observa-se que a lei estabelece que qualquer descumprimento do que dita o Código implicará em infração. E a mesma irá determinar o grau de cada infração, sendo estas classificadas em média, grave e gravíssima. E suas penalidades variando em de multa e/ou medida administrativa com a retenção do veículo: Art. 231. Transitar com o veículo: [...]VIII - efetuando transporte remunerado de pessoas ou bens, quando não for licenciado para esse fim, salvo casos de força maior ou com permissão da autoridade competente.

O leitor poderia compreender que dispositivo em análise poderia ser suficiente para estatuir a ilegalidade da Uber no País, já que, o que acontece na prática é a condução remunerada de pessoas, por condutores não licenciado para esse fim.

Isto posto, deve-se evidenciar que o CTB data do ano de 1997, período em que a internet ainda era precária e não existiam internet móvel 3/4G smartphones. O direito é mutável e, assim, deve ocorrer sua evolução para adaptar-se ao mundo

real. Nesse diapasão, com fundamento no mesmo dispositivo, a lei brasileira inclusive já avançou.

observa-se que a Lei n. 9.503/1997 em seu inc. VIII, do art. 231, o qual dispõe não apenas sobre o transporte de pessoas, mas também o de bens. Assim sendo, o legislador estaria proibindo o popular serviço de “frete”, muito comum na rotina de pessoas que necessitam fazer mudanças, contudo não detêm meios necessários ao transporte.

Uma década depois, ou seja, após um longo período de vigência do Código de Trânsito, mas ainda em uma época na qual a informação não se trespassava com tanta rapidez e facilidade, foi promulgada a Lei n. 11.442/2007, de 5 de janeiro de 2007, a mesma tratava do transporte rodoviário de cargas sob responsabilidade de terceiros e mediante remuneração.

Tal lei veio munir, ainda que não expressamente, o texto do Código de trânsito, ao abordar o tema do (TAC), Transportador Autônomo de Cargas, entendendo este com sendo a pessoa física que obtenha do transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional e sua remuneração.

O legislador colocou a figura do TAC-independente, que teoricamente é a prestação de serviço de transporte de carga da qual trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete acertado a cada viagem. Assim, ao dispor de inovada figura jurídica. Diverso do TAC, este compreende como sendo, no mundo real, o “caminhoneiro”, o TAC-independente seria, justamente, o motorista de “frete”, que o exerce como atividade eventual, exercendo, assim o transporte remunerado de bens.

Pode-se dizer que o legislador foi habilidoso ao moldar o direito a realidade do mundo contemporâneo, buscando para a legalidade os prestadores de serviços que, em conformidade com o texto legal do Código de Trânsito, foram vedados de exercer sua atividade econômica, já que não autorizados para tal finalidade.

observa-se, pois, que, muito embora o texto de Lei tenha vedado o transporte remunerado de pessoas ou bens, o legislador preocupou-se com as necessidades jurídicas legais e legislou de maneira a obstar tal situação.

Desta feita, não poderia ser diferente Com a Uber. O corpo social progrediu e está cada dia mais globalizado, onde novas tecnologias entraram no cotidiano do cidadão, sendo cada vez mais o acesso e o uso imediato sempre que lhe convier.

Já que, sob muitas das análises no mundo do direito, o aplicativo tem amparo legal para sua existência e funcionalidade no País, desta forma, deve-se atentar o legislador a harmonizar o texto da Lei, ou ainda, agir de maneira semelhante aos profissionais prestadores do serviço de frete, os quais dispuseram de uma conceituação criada e introduzida no contexto de uma lei para abranger sua situação.

De acordo com o que já se discorreu, o aplicativo encontra base jurídica no direito Brasileiro e assim tendo condições, necessárias, para que seja apontado como um serviço privado de transporte particular de passageiros, com previsão na Política Nacional Mobilidade Urbana (PNMU), lei mais nova que o Código de Trânsito, que já se atentava para as novas tendências do mundo real.

Contudo ainda se entende que seria essencial a criação de uma legislação Federal com o intuito de inovar ou de modificar o inc. VII, do art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro, dando origem a uma categoria aos motoristas particular, diferentes dos taxistas, a exemplo dos condutores da Uber, após o posicionamento da sua legalidade.

Algo que não se pode deixar de frisar, porém, é que quase não existe discussão quanto à abrangência do aplicativo pelos regramentos do Código de Trânsito Brasileiro. Em documentos distintos sobre a conjuntura jurídica da Uber. Consultados estes, não se visualiza qualquer debate, de tal modo que aparenta ser este, ainda, um ramo cinzento da discussão que pode vir a se mostrar protagonista nesse litígio entre categorias e com reflexos em toda a sociedade.

3.1 PARECERES TÉCNICOS

À luz dos conflitos e discordâncias sobre a legalidade da empresa no Brasil, a Uber contratou juristas de status nacional e internacional a fim de prepararem pareceres sobre o tema.

O doutrinador Daniel Sarmiento, destaca que não observa que a realização de serviço de transporte individual de passageiros como prestação de serviço públicovisto que para assemelhar-se a serviço público deveria se observar que os princípios e características listados no decorrer deste trabalho. Assim sendo, atenta-se para o fato de que, para prestar o serviço de transporte individual de pessoas não se precisa de concessão ou permissão para ser efetuado, nem mesmo pelos taxistas, o que afirma a teoria externada.

E O serviço público, como visto, é titularizado pelo Estado, mas pode ser eventualmente prestado por particulares, mediante concessão ou permissão, sempre precedidas de licitação pública, nos termos do art. 175 da Constituição. Já o serviço de utilidade pública se enquadra no campo da atividade econômica, mas se sujeita a intensa regulação e fiscalização estatal, em razão do interesse público inerente à sua prestação (SARMENTO).

continua o doutrinadorressaltando que a Uber se caracteriza como atividade privada, sem interesse público envolto na prestação do serviço:

Portanto, conclui-se que não há, na legislação de regência, a publicização do transporte individual de passageiro, que permanece, na sua totalidade, no âmbito da atividade econômica em sentido estrito. (MIRANDA, Thais)

Destarte, temos fundamentos para inferir que não há competição desleal entre a Uber e os taxistas considerando as diferenças estabelecidas pelo regime jurídico a que são:

Finalmente, cabe refutar o argumento de que os motoristas credenciados pela Consulente violariam a legislação ou praticariam concorrência desleal, por não se submeterem aos requisitos impostos nas normas vigentes aos taxistas e seus veículos. O argumento não se sustenta. Reitere-se que o serviço prestado pelos motoristas parceiros da UBER não configura transporte individual público de passageiros – como são os táxis – mas modalidade privada de transporte. Por isso não deve, evidentemente, estar sujeito aos mesmos regramentos impostos aos táxis que têm natureza jurídica diversa. (SARMENTO)

Diante o exposto, tendo como base o regime jurídico dos serviços prestados, posto que são categorias diferentes não há o que falar em convergências.

De resto, é comum a disputa por mercado travada por agentes de natureza diversa, submetidos a regimes jurídicos distintos. A TV por assinatura compete com a TV aberta e elas estão sujeitas a regramentos jurídicos diferentes. O ônibus disputa com o metrô, o transporte aéreo com o rodoviário, a venda de CDs compete com os serviços de streaming de músicas. A diversidade é favorável e não prejudicial à concorrência, na medida em que amplia o leque de opções do consumidor, e com isso o empodera no mercado e na sociedade. (SARMENTO, Daniel)

Em palestra proferida em 2015 no II Congresso Brasileiro de Internet Simplificada a Ministra Nancy Andrighi, do Superior Tribunal de Justiça, comentou qual seria a função da Uber: “em essência, juridicamente nada mais faz do que servir de intermediário para um contrato de transporte entre consumidores e motoristas proprietários de veículos”.

Ainda acrescentou, segundo a sua visão, a discussão jurídica da proibição ou não de aplicativos de intermediação de contrato de transporte, começa com a visão normativa citada a Constituição Federal/88, nos termos e princípios citados, reforçando a predileção constitucional da livre concorrência. Faz uma ressalva a matéria do transporte:

Como se percebe, em matéria de "transporte", aos Municípios e ao Distrito Federal (por força do § 1.º do art. 32 da Constituição) competem apenas legislar sobre "transporte coletivo" (art. 30, V, da Constituição), pois em matéria de "transporte individual" compete privativamente à União legislar (art. 22, XI, da Constituição), já que aos Estados ainda não há autorização para tanto, em razão da inexistência da Lei Complementar prevista no parágrafo único do art. 22 da Constituição.

A ministra, também demonstra a inconstitucionalidade dos municípios ao legislar contra o tema:

Da conjugação harmônica entre a Constituição, o Código Civil, o Marco Civil da Internet e a Lei Federal n.º 12.529/2011, não compete aos Municípios, aos Estados e ao Distrito Federal legislar sobre aplicativos de Internet de intermediação de "transporte privado individual", como o é o prestado pelos motoristas proprietários de veículos a consumidores que usam tais aplicativos para firmarem entre si esse tipo de contrato de transporte; razão pela qual todas as leis municipais, estaduais ou distritais que venham a proibir o uso de aplicativos de intermediação 173 Idem. 174 ANDRIGHI, Fátima Nancy. A polêmica atual sobre a regulação de aplicativos de intermediação de contrato de transporte. Palestra proferida em 24 de setembro de 2015, no II Congresso Brasileiro de Internet. 59 para

que consumidores e motoristas-proprietários de veículos firmem entre si contratos de "transporte privado individual", além de incompatíveis com os arts. 730 e 731 da Lei Federal n.º 10.406/2002, com o Marco Civil da Internet e com a Lei Federal n.º 12.529/2011, ainda padecem de grave vício de inconstitucionalidade, por incompatibilidade com o art. 1.º, inciso IV; art. 22, incisos I e XI, e parágrafo único; art. 30, inciso V; art. 32, § 1.º, art. 170, incisos IV e V, parágrafo único e art. 173, todos da Constituição Federal.

Paulo Sarmiento apud Luís Roberto Barroso sobre o tema mencionou:

“Tal como ocorre nos exemplos citados das normas de direito civil e penal, a competência legislativa ampla em matéria de transporte não diz respeito apenas à União como ente central. Muito ao revés, o tema afeta a todos os entes federativos e à população de um modo geral, assumindo caráter claramente nacional. De fato, imaginar as competências da União na matéria como algo diverso de competências nacionais não faria sequer sentido. O ente central não tem uma população ou um território autônomo e o transporte, referido nos dispositivos transcritos, será realizado no território de diferentes Estados e Municípios”. (p.36)

Por outro lado o Tribunal de Justiça de São Paulo, reforçando o assunto em tela demonstrada que:

Mas essa vigilância deve restringir-se à análise das condições de conservação e de segurança do veículo, sua regularidade documental, aplicação das leis de trânsito, coibição de embriaguez ao volante etc. A Administração não pode apreender veículos, como diariamente noticiado, apenas por que tais motoristas não são considerados “oficialmente” taxistas num campo, ao que parece ainda não convenientemente regulamentado da atividade econômica eletrônica.¹

O mesmo entendimento teve o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, onde desde então o Tribunal paulista vem utilizando com fundamentação em sua decisões.

Em nenhum momento está em discussão aqui a competência e legitimidade da Municipalidade de regular e fiscalizar a atividade de transporte, zelando pela sua qualidade e segurança. O ponto controverso cinge-se a avaliar se exercer essa prerrogativa abrange a possibilidade de proibir todo um setor dessa atividade econômica, isto é, se é compatível com os postulados normativos da razoabilidade e da proporcionalidade, que o Município possa, em lugar de fiscalizar a presença dos requisitos para realizar o transporte, impedir que os particulares celebrem contratos

¹ TJSP – A.I. n. 2014831-63.2016.8.26.0000; 5ª Câmara de Direito Público, Rel. Des. Fermino Magnani Filho

de transporte individual, com pessoas que não sejam taxistas, com autorização do Poder Público.²

No entanto, o Ministro Eros Grau diverge de tal entendimento e defende:

“A lei federal 12.468, de 26 de agosto de 2011 regulamenta a profissão de taxistas. Seu artigo 2º define como atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, própria ou de terceiros, para transporte público individual remunerado de passageiros, cuja capacidade será de, no máximo 7 (sete) passageiros. Sem qualquer sombra de dúvida, pois o transporte público individual remunerado de passageiros – atividade privativa dos profissionais taxistas – consubstancia, no Brasil, um serviço público. (grifos no original) (p.04)

Porém Paulo Sarmiento não concorda com a fundamentação do Ministro, alegando:

As atividades em questão configuram transporte individual privado de passageiros, que não é privativa dos motoristas de táxi. Tal interpretação, perfeitamente amparada pelo texto legal, é a única que se concilia com os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência, que são vetores que devem ser empregados na exegese de toda a legislação que disciplina as atividades econômicas no país. Interpretação contrária importaria na criação de monopólio do transporte individual de passageiros em favor dos táxis, o que ofenderia os referidos princípios constitucionais. Assim, o postulado hermenêutico da interpretação conforme a Constituição impõe que se adote a exegese que mantém abertas outras possibilidades de prestação de serviço de transporte individual de passageiros além do táxi, em proveito, acima de tudo, da liberdade de escolha da população. (p.39)

Neste contexto o José Joaquim Gomes Canotilho frisa que:

...a atividade concretamente em causa - o exercício da atividade econômica privada de transporte individual de passageiros, na sua modalidade privada - não suscita, à luz do princípio da proporcionalidade, especiais particularidades de ordem pública que habilitem o legislador ordinário a introduzirem cláusulas restritivas à liberdade de acesso e ao livre exercício desta atividade econômica, incluindo a sua sujeição a autorização de órgãos públicos (§ único do artigo 170.º), bem como não suscita especiais particularidades para que sejam consideradas ou atendidas exigências acrescidas de qualificações profissionais (artigo 5.º, XIII). (p.20)

Não se pode tratar superficialmente esse questão, pois para um motoristas adquirirem o direito de ser motorista profissional da Uber Black, por exemplo, é necessário: Certidão de Registro e Licenciamento do Veículo; Carteira Nacional de Habilitação com observação “Exerce Atividade Remunerada”; Bilhete do Seguro de Danos Pessoais

² TJRJ – E.D em A.I. n. 0061837-32.2015.8.19.0000, 17ª Câmara Cível Rel. Des. Márcia Ferreira Alvarenga, j. 17.02.2016.

Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres – DPVAT; Apólice de seguro do carro com cobertura de acidentes pessoais de passageiros; Certidão de antecedentes criminais emitida pela Polícia Federal; além de Atestado de antecedentes criminais emitido pela Secretaria de Segurança Pública.

São defensores e parceiros dessa nova modalidade os advogados Carlos Affonso Souza e Ronaldo Lemos que acreditam que o aplicativo tem sido aceito majoritariamente, provando assim que o direito privado tem autonomia para escolher se quer contratar ou não, tendo a possibilidade de avaliar diretamente o motorista da Uber, o que não acontece com os taxistas.

[...] característica da economia do compartilhamento que gera amplos efeitos jurídicos é a transparência produzida pela plataforma disponibilizada pela Consulente. Ao chamar um motorista parceiro identificado através do aplicativo, o passageiro desde já conhece o nome de quem prestará a atividade de transporte, além de visualizar uma foto do motorista, o tipo de carro e, de forma mais importante, a sua avaliação.

[...]

é um instrumento fundamental para a criação de um ambiente que incentive a formação de confiança entre aquele que busca um produto ou o desenvolvimento de uma atividade e quem pode atender à demanda. Por ser pautada por relações cada vez mais pessoais, ainda que prestadas por ou através de empresas, a economia do compartilhamento depende desse incremento no nível de transparência para que os indivíduos possam saber quem prestará a atividade solicitada e, até mesmo com base nas informações que venham a ser disponibilizadas, possam decidir sobre a efetiva contratação ou não. (Nunes apud Souza e Lemos, p. 61)

E, sob a mesma previsão segue falando: [...] como forma de mitigar os imprevistos da desconfiança, aplicações típicas da economia do compartilhamento, como verdadeiros mercados de duas pontas, permitem não apenas a avaliação de quem garante acesso ao bem ou realiza a atividade, mas também de quem se vale da coisa ou da atividade contratada. Assim, o cliente (no caso, o passageiro) também é objeto de avaliação e cria com isso a sua própria reputação. (Nunes apud Souza e Lemos, p. 61)

Diante de tantos pareceres percebemos que a Uber é legal e suas atividades devem permanecer.

Em Campina Grande o serviço começou a ser ofertado em 11 de maio do corrente ano, sendo a 54^o cidade do Brasil a operar o aplicativo, através da modalidade UberX.

O serviço é em média 40% mais acessível e antes mesmo de ter chegado à cidade, a Câmara Municipal de Campina Grande, votou pela proibição do serviço do Uber, alegando inconstitucionalidade diante o previsto na lei federal 12.587/2012 – PNMU.

Porém, a juíza Ana Carmem Pereira Jordão, da 2ª vara da Fazenda Pública deferiu liminar ratificando a atuação da Uber, mostrando assim que a Uber é legal e deve continuar operando.

Mas será que realmente se faz necessário a regulamentação deste serviço visando atender o consumidor. O especialista em Direito do Consumidor, Rodrigo Xande Nunes, aborda o tema e nos traz que:

O serviço dos táxis é claramente um serviço público de transporte, ao passo que o do Uber é um serviço privado de transporte.

A definição, em nossa opinião, encontra-se na forma de disponibilização e na forma de contratação do serviço.

Os ônibus, táxis, e transporte ferroviário urbano (trens e metrô) são serviços prestados por pessoas físicas, por meio de permissão, ou por pessoas jurídicas de direito público ou privado em regime de exploração direta pelo Poder Público, ou pela iniciativa privada por meio de concessão ou permissão.

Tais serviços estão disponíveis para qualquer do povo que queira deles se utilizar, iniciando a relação de consumo ao adquirir o bilhete ou passagem (transporte ferroviário), ou ao dar sinal para parada (ônibus e táxis).

Por outro lado, o Uber exige prévio cadastramento no aplicativo, inclusive com dados de cobrança (cartão de crédito), iniciando aí a relação do consumidor com a empresa, e é somente por meio do *app* que se faz a contratação e pagamento pelos serviços.

Como paradigma, podemos alugar um veículo mediante prévio cadastro na empresa. Trata-se de um serviço privado. Qual a diferença entre a locação de um veículo para conduzi-lo e a locação de um veículo com motorista? Em ambos casos a contratação ocorre diretamente entre consumidor e a pessoa jurídica.

A diferença reside na disponibilização.

O serviço público, prestado pelo próprio Estado ou por particulares em regime de concessão ou permissão, é posto para qualquer um que dele queira se utilizar mediante pagamento (ou não, se atendidas as condições de gratuidade ou se tratar-se de serviço público *uti universi*).

O serviço privado requer tratativa prévia com o contratado e, em muitos casos, negociação de preços.

Em resumo, os táxis são serviços públicos de transporte singular de passageiros, pois qualquer usuário pode dar sinal na rua para parar,

em semelhança com o que ocorre com o serviço de transporte público de passageiros coletivo (ônibus).

O Uber é serviço privado de transporte de passageiros pois o usuário escolhe a empresa prestadora, que envia o veículo ao local do consumidor, e, ao contrário do que ocorre nas situações de permissão e concessão, pode o motorista escolher se aceita prestar o serviço ou não, cabendo à empresa disponibilizar outro veículo próximo, o que é feito automaticamente.

Os direitos do usuário já estão muito bem defendidos pelo Código de Defesa do Consumidor, que lhes garante o direito à vida, saúde e segurança, e à adequação de qualidade do serviço e da informação, sendo desnecessário ao Poder Público maiores ingerências.

O debate ora em questão, nos faz perceber que o serviço público que é ofertado aos usuários não contempla de forma democrática a vontade do povo, criando assim um monopólio público, deixando de atender aos cidadãos e passando atender o interesse público. Diferentemente do serviço ofertado pela empresa Uber, o qual dá ao consumidor e ao condutor a faculdade de aceitar ou não determinada corrida.

Sendo assim, a relação existente em entre o consumidor fica assegurado pelo código de defesa do consumidor, art. 6º. Além de proporcionar ao mercado uma possível melhora da qualidade dos serviços de taxis regulares e, com concorrência factual, até redução das tarifas.

CONSIDERAÇÕES FINAL

O presente trabalho buscou fazer um breve estudo acerca do aplicativo UBER, sua história e a agitação, enfatizando a relação de consumo existente entre a empresa UBER e o consumidor. A Uber se adaptou as mudanças que aconteceram no mundo e afetaram as atividades do meio social e o mercado de consumo.

Assim, se faz necessário a preparação da sociedade, das leis e das localidades para as inovações tecnológicas e as inovações provenientes dessas tecnologias de acordo com o que se observou no decorrer deste estudo. Inicialmente, é importante atentar para o fato de que a Uber não se caracteriza com serviço público, assim como o táxi também não. Apenas percebendo os princípios e conceito do serviço público os quais se delimitar a margem de atuação do Poder Público.

Importante se faz distinguir as modalidades, táxi e Uber, e segundo as informações dispostas acima, e assim reconhecer que não existe uma concessão ou ainda uma permissão para o transporte de pessoas “público” ou “privado”, que indique que seja o táxi atividade privada com interesse público. Deve-se assim, negar essa classificação a Uber. Desta forma não existe interesse público nenhum em um aplicativo que funcione unicamente para condutores e os transportados antecipadamente cadastrados, sem qualquer vínculo ou necessidade de prestação de serviços mínimo.

No geral compreende que as estratégias utilizada pela Uber para atrair consumidores dessa nova geração demonstra sinais de um consumidor mais conectado, informado e exigente. Fazendo com que essa nova tendência traga a tona um novo modelo de consumidor que busca comodidade e satisfação.

A Uber é, assim, fruto da livre iniciativa e da livre concorrência – princípios contidos na Constituição Federal que, em consonância com o texto, regulam o mercado. Nesse diapasão, para controlar e fiscalizar o mercado e o direito de concorrência brasileiro o CADE tem o papel de autarquia, fundamental ao desenvolvimento nacional.

Ao operador do direito se faz necessário ter em mente que a concorrência é um direito da sociedade e a sua preservação é benéfica para todos, pelas devidas as melhorias que traz consigo. Desta forma a Uber, seria sobre todos os aspectos

legal, com a devida ressalva a questão do CTB, que possui legitimidade para efetuar a prestação do serviço e não compete em deslealdade com outros serviços de transporte de passageiros privado. Ressalta-se, conforme o texto, que não há concorrência entre o taxi e a Uber tendo em vista a diferença dentre eles.

Um ponto a ser observado é o silêncio nos pareceres técnicos e discussões sobre a evidente colisão de normas existentes entre o CTB e as permissões expressas tanto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) quanto no Código Civil (CC) ao transporte remunerado de indivíduos.

O aplicativo Uber, possui como base à teoria exposta por esse trabalho, pareceres de famosos juristas que apóiam a legalidade da Uber, na falta de competência dos entes federados (Municípios, Distrito Federal e Estados), de legislarem acerca dos transportes e, ainda, a carência de reconhecimento de que o serviço de táxi executa serviço privado com interesse público, não estando no mesmo grau para competirem. Ou seja, não existe concorrência desleal entre taxistas e condutores cadastrados na Uber, já que não existe afinidade na categoria que concorrem.

Por fim, se faz necessário mencionar a falta de referências bibliográficas sobre o tema abordado, por ser um assunto recente não há muito o que se ler sobre o tema, contudo, com a elaboração de uma lei permitindo o dispositivo e regulamentando, não persistiria mais óbice algum aos condutores e usuários da Uber.

Referências

ANDRIGHI, Fátima Nancy. **A polêmica atual sobre a regulação de aplicativos de intermediação de contrato de transporte**. Palestra proferida em 24 de setembro de 2015, no II Congresso Brasileiro de Internet. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2015-set-25/ministra-stj-municipios-nao-podem-legislar-uber>>acesso em 17/11/2017

BRASIL. **Lei n. 12.468, de 26 de agosto de 2011**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm>. Acesso em: outubro 2017;

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Parecer**> Disponível em: <https://s.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf>>acesso em 17/11/2017

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de direito administrativo** – 29 Ed. – São Paulo: Atlas, 2015.;

DINIZ, Maria Helena. **Curso de Direito Civil Brasileiro**. 7º Volume. 19ª Edição. Editora Saraiva: São Paulo.

Disponível em :<https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/snpp/article/view/File/14260/2702>. Acesso em: novembro de 2017;

Disponível em: <http://www.egov.ufsc.br/portal/conteudo/responsabilidade-civil-das-empresas-de-aplicativos-para-chamar-t%C3%A1xis> >acesso em: 21/10/2017;

Disponível em: <http://www.folhadomotorista.com.br/index.php/79-noticias/rio-de-janeiro/1223-seguro-de-responsabilidade-civil-e-obrigatorio-para-taxista-do-rio-de-janeiro> >acesso em: 21/10/2017;

Disponível em: http://www.jornaldaparaiba.com.br/vida_urbana/uber-comeca-a-operar-em-campina-grande-nesta-quinta-feira.html>acesso em: 20/11/2017

Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2016-nov-07/uber-condenada-pagar-12-mil-porque-motorista-errou-caminho>; acessado em: 21/10/2017;

Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>. Acesso em: novembro de 2017;

Disponível em: revista.cade.gov.br/index.php/revistadedefesadaconcorrencia/article/view/171/102; Acesso em: novembro de 2017;

Disponível em: www.cade.gov.br/.../dee.../rivalidade-apos-entrada-o-impacto-imediato-do-aplicativo- Acesso em: novembro de 2017...

Disponível em: www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1370863. Acesso em: novembro de 2017;

Disponível em: www.correiobraziliense.com.br/.../cidades/...cidadesdf.../cade-vai-investigar-suposta-p. Acesso em: novembro de 2017

Disponível em: www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=13&campo...artigo=161. Acesso em: novembro de 2017;

Disponível em: www.ctbdigital.com.br/?p=Comentarios&Registro=13&campo...artigo=161. Acesso em: novembro de 2017;

Disponível em: www.fpl.edu.br/2013/revista_direito/revista_senso_critico_n1.pdf. Acesso em: novembro de 2017;

Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: novembro de 2017;

Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm. Acesso em: novembro de 2017;

Disponível em: www.valor.com.br/.../cade-conclui-que-uber-nao-concorre-com-aplicativos-de-taxi. Acesso em: novembro de 2017

Disponível em: www1.folha.uol.com.br/mercado/.../1678064-estudo-do-cade-conclui-que-uber-favor Acesso em: novembro de 2017

Disponível em: Estudo do Cade analisa Uber e aplicativos de táxis — CADE www.cade.gov.br/noticias/estudo-do-cade-analisa-uber-e-aplicativos-de-taxis Acesso em: novembro de 2017. Acesso em: novembro de 2017.

Disponível em: www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1489247 . Acesso em: novembro de 2017;

Disponível: www.camara.gov.br/sileg/integras/758835.pdf. Acesso em: novembro de 2017;

GARCIA, Leonardo de Medeiros. **Direito do Consumidor**. 9ªed. Ver., atual. e ampl. – JuspodivM, 2013

GRAU, Eros Roberto. **Parecer de 23 de novembro de 2015**>Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf>>acesso em 17/11/2017

GRILLO, Brenno. **Condenação do Uber ao pagamento de 12 mil reais a mulher que perdeu o vôo em São Luiz do Maranhão**. Consultor Jurídico, 16 de dezembro de 2015. Disponível em: . Acesso em: outubro de 2017.

LENZA, Pedro. **Direito constitucional esquematizado** – 16. Ed. rev., atual. e ampl. – São Paulo: Saraiva, 2012;

LOPES, Felipe dos Santos. **É mais fácil exigir reparação de danos do Uber do que de taxistas**. Consultor Jurídico, 2016. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2016-jul-03/felipe-lopes-facil-pedir-reparacao-uber-taxistas>>acesso em 24/11/2017.

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

MIRANDA, Gabriela. FUSCALDO, Marcela. **Análise do conflito Uber x Táxi sob a ótica mercadológica**. Disponível em: <https://mirandabueno.jusbrasil.com.br/artigos/306185790/analise-do-conflito-uber-x-taxi-sob-a-otica-mercadologica>>acesso em: 14/11/2017

MIRANDA, Thaís. **O Conflito de Interesses entre UBER (aplicativos) e Táxis e o Bem-Estar do Consumidor no Município de São Paulo**. Disponível em: <https://tttm.jusbrasil.com.br/artigos/308561492/o-conflito-de-interesses-entre-uber-aplicativos-e-taxis-e-o-bem-estar-do-consumidor-no-municipio-de-sao-paulo>>acesso em 13/11/2017.

NETO, Floriano de Azevedo Marques. **Estado contra o mercado: Uber e o consumidor**, 2015. Disponível em: <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI221670,91041-Estado+contra+o+mercado+Uber+e+o+consumidor>>acesso em 25/11/2017

NUNES, Amanda. **Um Conceito Através da Exclusão: A LEGALIDADE DA UBER**. FLORIANÓPOLIS, SC 2016. Disponível em: https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/166572/TCC_Amanda%20Nunes_Um%20conceito%20atrav%C3%A9s%20da%20exclus%C3%A3o_A%20legalidade%20da%20Uber.pdf?sequence=1&isAllowed=y>acesso em: 14/11/2017

NUNES, Rodrigo Xande. **O dilema “UBER” e o Direito do Consumidor**. Disponível em: <https://rodrigoxande.jusbrasil.com.br/artigos/336210416/o-dilema-uber-e-o-direito-do-consumidor>>acesso em 24/11/2017

SARMENTO, Daniel. **Parecer de 10 de julho de 2015**. Disponível em: <<http://static1.squarespace.com/static/56bb500962cd94f9720d5920/t/56c481a301dba e7b426cd479/1455718874382/Doc.+5+-+Parecer+do+Prof.+Daniel+Sarmiento%C+ professor+adjunto+da+Universidade+do+Estado +do+Rio+de+Janeiro+%28UERJ% 29%2C+doutor+em+Direito+Público+pela+UERJ%2C+com+pós-doutorado+na+ Universidade+de+Y.pdf>; >acesso em outubro de 2017