

**REGULAÇÃO DO TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS: UM ESTUDO SOBRE O CASO UBER NO BRASIL****REGULATION OF INDIVIDUAL PASSENGER TRANSPORT: A STUDY ON THE UBER CASE IN BRAZIL****Gabriel Rached<sup>1</sup>**  
**Eduardo Helfer de Farias<sup>2</sup>****Resumo**

O aplicativo de celular conhecido como Uber se define como um intermediário entre passageiros interessados em se deslocar pelos centros urbanos e proprietários de automóveis interessados em oferecer transporte individual remunerado. Este aplicativo, originário de São Francisco na Califórnia, acabou causando certa polêmica em todos os países em que atua por estar supostamente envolvido com concorrência desleal em relação aos serviços de táxi – os quais possuem uma série de exigências legais para operar que não estão sendo exigidas na mesma proporção dos motoristas parceiros do Uber. Este artigo se propõe a analisar a atuação do Uber no Brasil a partir das primeiras experiências do aplicativo no país: Rio de Janeiro (2014), São Paulo (2014), Belo Horizonte (2014) e Distrito Federal (2015), bem como as implicações desta modalidade de serviço para a mobilidade urbana. Como referência para a discussão, serão enfatizados os posicionamentos dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário em relação aos principais pontos de discórdia:

- i. a suposta captura regulatória dos Poderes Legislativo e Executivo pelos taxistas;
- ii. a segurança pública;
- iii. a proteção econômica do consumidor;
- iv. os congestionamentos; e
- v. a qualidade do serviço.

Por fim, considera-se que tanto a livre concorrência quanto a reserva de mercado no transporte individual de passageiros possuem a mesma finalidade: promover o acesso universal à cidade. Contudo, não seria prudente responder qual dos dois caminhos melhor atende a sua finalidade sem estar associado a um estudo empírico sobre a real necessidade de transporte individual em cada cidade específica.

**Palavras-Chave:** Mobilidade urbana no Brasil; Regulação do setor de transporte; Planejamento de transporte urbano; Uber.

**Abstract**

The mobile app known as Uber defines itself as an intermediary between passengers interested in moving around in urban centers and car owners interested in offering paid individual transportation. This application – originally from San Francisco, California – has caused some controversy in all countries where it operates for allegedly being involved in unfair competition over taxi services – which have a number of legal requirements to operate that are not being required in the same proportion from the drivers partners of Uber. This paper proposes to analyze Uber's performance in Brazil from the first experiences of the application in the

---

<sup>1</sup> Graduado em Economia pela UNESP. Mestre em Economia pela UNESP. Doutor em Economia da Indústria e da Tecnologia pela UFRJ. E-mail: gabrielrached2015@gmail.com

<sup>2</sup> Graduado em Direito pela UFRJ. Mestre em Sociologia e Direito pela UFF. E-mail: eduardohelfer88@gmail.com

country: Rio de Janeiro (2014); São Paulo (2014); Belo Horizonte (2014); and Federal District (2015), as well as implications of this modality of service for urban mobility. As a reference for the discussion, will be considered the positions of the Executive, Legislative and Judiciary authorities in relation to the main controversial points:

- i. the supposed regulatory capture of the Legislative and Executive by taxi drivers;
- ii. the public security;
- iii. the economic protection of the consumer;
- iv. the traffic; and
- v. the quality of the service.

Finally, it is considered that both, free market and market reserve for individual passenger transport, have the same purpose: to promote universal access to the city. However, it would not be appropriate to answer which of the two paths best serves its purpose without taking in consideration an empirical study of the real need for individual transportation in each specific city.

**Keywords:** Urban mobility in Brazil; Transport section regulation; Urban transport planning; Uber.

## INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um tema de grande relevância e com alto grau de complexidade quando se pensa no planejamento de uma grande metrópole. O caso brasileiro, ao qual se refere este estudo, não é diferente.

Dentre os temas tratados pelos planejadores urbanos, destaca-se o transporte individual de passageiros e as novas possibilidades que vieram a complementar as vias tradicionalmente utilizadas. É neste cenário que se insere o Uber, empresa que iniciou suas atividades em 2009 na Califórnia e atua no Brasil desde 2014.

Segundo o sítio oficial do Uber, a ideia para a fundação da empresa surgiu quando seus fundadores Travis Kalanick e Garrett Camp tiveram dificuldades em conseguir um táxi em uma tarde de neve em Paris. Nesta ocasião, eles teriam cogitado sobre como seria prático chamar um carro com apenas o clicar de um botão. A partir de então, iniciou-se uma nova fase no contexto da mobilidade urbana, na qual o aplicativo para carros pretos *premium* teria começado a "mudar a malha logística de cidades em todo o mundo", oferecendo às pessoas "aquilo que elas querem, quando querem"<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup>A história completa sobre a fundação da empresa pode ser lida em: UBER. Nosso histórico de viagem. Disponível em: < [https://www.uber.com/our-story/?\\_ga=1.200524654.1329263188.1471471750](https://www.uber.com/our-story/?_ga=1.200524654.1329263188.1471471750) >. Data de acesso: 12/01/2017.

É exatamente no que se refere à proposta de "mudar a malha logística das cidades" que um bom número de administrações municipais ao redor do mundo acabou não se sentindo confortável, sobretudo em função de dois elementos. Em primeiro lugar, por que os municípios geralmente têm interesse em promover o transporte coletivo sobre o individual, e o Uber apresenta a tendência – em certa medida – de fazer o contrário. Em segundo lugar, pelo fato de Uber apresentar resistência a se submeter à mesma legislação dos serviços de táxi locais, arguindo que seriam um serviço de transporte privado, enquanto os táxis estariam associados ao transporte público.

Por sua vez, os taxistas não se sentem nada à vontade com a chegada do Uber e similares em suas cidades. Do seu ponto de vista, obter uma licença de táxi é um processo custoso e não simples na maioria das cidades do mundo – não raramente os taxistas precisam arcar com uma série de exigências legais para operarem. Chega a ser natural que se sintam desconfortáveis, dado que os motoristas parceiros do Uber oferecem o mesmo serviço tendo que enfrentar uma burocracia significativamente menor.

Por outro lado, o Uber costuma ser muito bem recebido pelos consumidores, alguns dos quais chegam a afirmar que não pretendem voltar a utilizar o serviço de táxi. A combinação de pagamento em cartão de crédito – com direito a pequenos mimos como carregador de celular e água – aliados à satisfação em viajar em um carro em bom estado; e, principalmente, um preço inferior ao táxi em praticamente todos os cenários<sup>4</sup> acabou conquistando um número expressivo de adeptos.

No Brasil, apesar do aplicativo ter conseguido o feito de ser debatido simultaneamente pelos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, a discussão parece ainda estar longe de chegar a um consenso. Na verdade, parece estar ocorrendo uma tendência de maior polarização, em que se adotam posturas pouco transigentes a favor ou contra o Uber, similares aquelas que se encontra em relação aos times de futebol.

Procurando contribuir para a solução deste impasse – mas sem a pretensão de superar o dinamismo presente no debate – este artigo pretende identificar as principais questões que deveriam ser enfrentadas para se chegar a uma regulamentação dos aplicativos de "caronas pagas" que esteja em consonância com o interesse público à mobilidade urbana.

---

<sup>4</sup> Foi feito um comparativo entre os preços de táxi e Uber nas cidades de Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Distrito Federal. Em quase todos os cenários o Uber apresenta um preço mais vantajoso para o consumidor: HIGA, Paulo. Táxi ou Uber? Um comparativo dos preços de corridas em cinco cidades. Disponível em: < <https://tecnoblog.net/188610/taxi-ou-uber-preco-qual-mais-barato/> >. Data de acesso: 12/01/2017.

Neste intuito, será realizada – em um primeiro momento – uma análise do estágio das discussões suscitadas pelo Uber a partir de sua chegada nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo, Distrito Federal e Belo Horizonte. Optou-se por estas quatro cidades por terem sido as primeiras do país a receberem os serviços do aplicativo e onde o debate a seu respeito encontra-se mais intenso. Em um segundo momento, será apresentado um paralelo entre os argumentos suscitados nestas quatro cidades e sua pertinência para o interesse público em termos de mobilidade urbana. Por fim, serão elencados alguns elementos relacionados ao tema nas considerações finais.

## **A CHEGADA DO UBER NO BRASIL: O DEBATE VIGENTE EM 4 CIDADES BRASILEIRAS**

A análise da chegada do Uber nos Municípios do Rio de Janeiro, São Paulo, Distrito Federal e Belo Horizonte será delineada a partir das reações que os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário apresentaram com a vinda dessa nova proposta de mobilidade urbana.

Esse recorte possibilita a utilização de um referencial comum para se analisar as quatro cidades, ao mesmo tempo em que foi notável o protagonismo dos Poderes Públicos na discussão até o momento – ora adotando um posicionamento "pró-Uber", ora advogando uma perspectiva "anti-Uber", como se passa a demonstrar nas subseções abaixo.

### **Rio de Janeiro**

O Rio de Janeiro foi o primeiro município brasileiro a receber o aplicativo em 15 de maio de 2014<sup>5</sup>, o que fez da cidade um caso pioneiro: a lei municipal nº 159 de 29 de setembro de 2015 – com voto favorável de 42 dos 51 vereadores<sup>6</sup> – declarou ser "atividade exclusiva de taxista" o "serviço de táxi", qual seja, o "contrato de transporte individual de passageiros"<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> A chegada do Uber ao Brasil através da cidade do Rio de Janeiro foi destacada nos veículos de comunicação, os quais enfatizaram a renda auferida pelos motoristas parceiros nas cidades americanas e o sucesso entre os consumidores. Cita-se a título de referência a notícia publicada no portal globo.com: G1 EM SÃO PAULO. App de caronas sensação nos EUA, Uber chega a São Paulo. Disponível em: < <http://g1.globo.com/tecnologia/tem-um-aplicativo/noticia/2014/06/app-de-caronas-sensacao-nos-eua-uber-chega-sao-paulo.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>6</sup> Foram 42 votos favoráveis, 5 abstenções, 3 ausências e 1 voto contrário, sendo a lei prontamente sancionada pelo prefeito Eduardo Paes. Mais informações em: MENDONÇA, Alba Valéria. Paes afirma que prefeitura do Rio estuda aplicativo próprio para táxis. Disponível em: < <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/08/paes-afirma-que-prefeitura-do-rio-estuda-aplicativo-proprio-para-taxis.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>7</sup> O inteiro teor da lei está disponível no site da Câmara Municipal do Rio de Janeiro: CÂMARA DE VEREADORES DO RIO DE JANEIRO. Lei complementar 159 de 29 de setembro de 2015. Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/1dd40aed4fced2c5032564ff0062e425/65e58cb3ec93794483257ecf00600d50?OpenDocument>. Data de acesso: 12/01/2017.

A lei veio em complemento ao Decreto Municipal nº 40.518 de 12 de agosto de 2015 do Poder Executivo, o qual tinha estabelecido penalidades como multa de R\$ 1.360,29 (20 Unidades de Referência Fiscais - UFIR) e apreensão do veículo para todos aqueles que fossem flagrados "explorando a atividade de transporte de passageiros sem a prévia autorização, concessão ou permissão do Poder Público Municipal"<sup>8</sup>.

Contra a lei e o decreto se insurgiram três ações perante o Judiciário: (i) o Mandado de Segurança nº 0346273-34.2015.8.19.0001 perante a 1ª Vara de Fazenda Pública; (ii) a Representação de Inconstitucionalidade ("RI") nº 0055838-98.2015.8.19.0000 perante o Órgão Especial do Tribunal de Justiça; e (iii) o Mandado de Segurança ("MS") nº 0406585-73.2015.8.19.0001 perante a 6ª Vara de Fazenda Pública.

O Mandado de Segurança em trâmite perante a 1ª Vara de Fazenda Pública foi ajuizado por um dos motoristas parceiros do Uber, que acusava o Departamento de Transportes Rodoviários do Estado do Rio de Janeiro e a Secretaria Municipal de Transportes do Município do Rio de Janeiro de estarem prejudicando o seu "direito líquido e certo" ao livre exercício da profissão. Os referidos órgãos públicos estavam agindo com base nos supramencionados Decreto Municipal nº 40.518/15 e lei municipal nº 159/2015 (BODART, 2015).

Em 14 de agosto de 2015, o juiz Bruno Vinícius da Rós Bodart proferiu decisão liminar "*inaudita altera parte*" – sem ouvir previamente as autoridades contra quem se pedia a segurança – para determinar que estas "se abstenham de praticar quaisquer atos que restrinjam ou impossibilitem que o impetrante exerça a atividade de transporte remunerado individual de passageiros" – tais como "imposição de multas", "apreensão de veículo" ou "retenção da carteira de habilitação" – sob pena de "multa no importe de R\$ 50.000,00 por ato de recalcitrância no cumprimento desta decisão, sem prejuízo da configuração do crime de desobediência (art. 330 do Código Penal)" (BODART, 2015).

Em sua justificativa para a decisão, o juiz Bodart adotou dois critérios para avaliar se seria necessário que o Estado restringisse a entrada de novos agentes no mercado de transporte individual:

- i. a existência de "assimetria de informações" entre passageiros e motoristas; e

---

<sup>8</sup> Apesar do Decreto Municipal ser anterior à lei, foi a lei que tratou especificamente da proibição de transporte individual de passageiros, enquanto o Decreto se ateu ao transporte de passageiros como um todo, o que poderia incluir, além do Uber, o transporte por vans e ônibus piratas. O Decreto pode ser lido em: PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. Decreto nº 40.518 de 12 de agosto de 2015. Disponível em: < [http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis\\_consulta/49884Dec%2040518\\_2015.pdf](http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis_consulta/49884Dec%2040518_2015.pdf) >. Data de acesso: 12/01/2017.

- ii. a necessidade de se evitar "externalidades negativas" por conta do consumo do transporte individual (BODART, 2015).

A assimetria de informações é um termo econômico usado para designar uma situação em que duas partes de um contrato possuem um acesso desproporcional às informações relevantes para a conclusão do negócio em si. No caso dos serviços de transporte individual, seria "caro" e "ineficiente" que cada passageiro se certificasse "da habilidade de todo motorista com que se defronta". Neste cenário em particular, o Estado interviria para estabelecer padrões mínimos de "segurança, higiene e conforto", bem como "critérios objetivos para a formação dos preços".

Sobre este argumento, o juiz Bodart afirma que "a regulação estatal nunca livrou o consumidor de deparar-se com condutores que desrespeitam as leis de trânsito ou pouco cordiais", tampouco coibiu os taxistas de empregarem "veículos em péssimo estado de conservação" e praticarem "corridas no tiro". Por outro lado, a "evolução da tecnologia" tem protegido os passageiros "de forma muito mais intensa que os poderes públicos foram capazes ao longo do tempo" (BODART, 2015).

Na visão do juiz, a possibilidade dos passageiros avaliarem o serviço do motorista aliada a exigência do Uber de que o motorista mantenha uma boa avaliação, foi um modo em que "os indivíduos, sem ingerência estatal, conseguiram construir um sistema em que a assimetria de informações é eliminada, não se justificando a regulação por esse aspecto" (BODART, 2015).

Nem mesmo o "estabelecimento de tarifas fixas" seria necessário, pois "o usuário é informado previamente sobre o valor do serviço para o trajeto pretendido". Quanto a este ponto, o juiz Bodart complementa que o fato de aplicativos como o Uber lograrem oferecer um "serviço de melhor qualidade" por "preço quase idêntico" seria prova de que "as tarifas estabelecidas pelo Poder Público não são estabelecidas no interesse do consumidor" (BODART, 2015).

Por sua vez, externalidades negativas seriam as consequências indesejadas causadas pelo consumo de determinado produto sobre terceiros. Por exemplo, a livre entrada de prestadores de serviço de transporte individual poderia resultar no congestionamento das vias públicas por excesso de carros.

Quanto a isso, o juiz Bodart argumenta que a restrição de condutores de transporte individual seria uma medida "inadequada" e "desnecessária" para combater os congestionamentos.

Seria inadequada, pois para surtir efeito o governo deveria restringir "todos os tipos de veículos em circulação nas vias públicas" (restrição de circulação em determinadas localidades ou horários, dificuldade de aquisição de novos veículos, etc), não apenas aqueles que "prestam o transporte individual de passageiros" (BODART, 2015).

Seria também desnecessária, pois "existem outras providências" que o governo poderia adotar que não afetassem tanto a liberdade individual, como "rodízio de carros e o pedágio urbano", bem como "outras medidas que surgem com a constante evolução da tecnologia" (BODART, 2015).

Em conclusão, o juiz Bodart ponderou que os motoristas parceiros do Uber já exerciam sua profissão antes do advento do aplicativo, transportando convidados para festas e eventos, por exemplo, ou ainda oferecendo transporte para idosos que não podiam se locomover sozinhos. Diante desta realidade, o juiz considerou que "nenhuma pessoa poderia defender seriamente que a atividade desses profissionais fosse proibida antes da criação dos aplicativos", de modo que a situação atual seria fruto da "captura regulatória" e que a lei e o decreto municipais não estariam voltados "à promoção do melhor interesse público" (BODART, 2015).

Frise-se que esta primeira decisão do juiz Bodart tem caráter provisório e pode ser revisada ao julgamento final do processo – o qual ainda está tramitando – bem como, seus efeitos são restritos ao Autor deste Mandado de Segurança, cuja identidade permanece coberta por segredo de justiça.

Paralelo ao MS da 1ª Vara de Fazenda Pública, a Confederação Nacional de Serviços ("CNS") apresentou a Representação de Inconstitucionalidade nº 0055838-98.2015.8.19.0000 requerendo que a lei municipal nº 159/2015 fosse declarada inconstitucional (PALHEIRO, 2015).

Em seu pedido liminar *inaudita altera parte*, a CNS esclarecia que era preciso suspender imediatamente a referida lei, sob pena de privar mais de "1.500 motoristas parceiros" do Uber de sua "única, ou principal fonte de renda", bem como deixar mais de "120.000 usuários" sem o serviço. A CNS minimizou, ainda, as possíveis externalidades negativas, destacando que o serviço vinha sendo prestado sem maiores transtornos a ordem pública (PALHEIRO, 2015).

Em 05 de outubro de 2015, tal pedido foi negado, em sede liminar, pelo desembargador Antonio Saldanha Palheiro, o qual declarou não vislumbrar, em um primeiro momento, "situação excepcional apta a afastar a norma do art. 105 do Regimento Interno" do TJRJ. Isto porque o referido art. 105 prevê que tal decisão – a declaração liminar da inconstitucionalidade de lei municipal – só poderia ser tomada "pela maioria absoluta dos

membros do Órgão Especial" e "após audiência da autoridade da qual emanou a lei impugnada" (PALHEIRO, 2015).

No tocante ao mérito, o desembargador Palheiro considerou que não haveria – a princípio – o "*fumus boni iuris*", ou fumaça do bom direito, para justificar a concessão da liminar pretendida. Isto porque o Município teria:

- i. competência para legislar sobre o transporte individual privado pelos arts. 30, I e II da Constituição Federal;
- ii. obrigação de fiscalizar os motoristas parceiros do Uber em virtude do art. 22, VII da lei federal nº 12.587/12 ("Lei de Mobilidade Urbana – LMU") e do art. 1 § 3º da lei federal 9.503/97 ("Código Brasileiro de Trânsito – CBT"); e
- iii. os motoristas não poderiam se evadir de atender os critérios estabelecidos em lei para o exercício da profissão, na forma do art. 5º, XIII da Constituição Federal.

Sendo assim, o desembargador Palheiro entendeu – ao contrário do entendimento do juiz Bodart – que na ponderação entre o interesse particular "ao exercício de atividade profissional" e o "interesse público no bem-estar coletivo no trânsito urbano", há de se resolver – ao menos em sede liminar – em favor do interesse da coletividade (PALHEIRO, 2015). O processo continua em trâmite até hoje.

Contudo, apenas 3 dias depois da decisão do desembargador Palheiro, em 08 de outubro de 2015, tanto a lei quanto o decreto municipal foram suspensos por liminar da 6ª Vara de Fazenda Pública no Mandado de Segurança ("MS") nº 0406585-73.2015.8.19.0001 – impetrado por Uber do Brasil Ltda.

A argumentação apresentada pelo Uber neste processo foi essencialmente a mesma que seu motorista parceiro apresentou perante a 1ª Vara de Fazenda Pública e que a Confederação Nacional de Serviços apresentou perante o Órgão Especial do Tribunal.

A diferença foi que a juíza Mônica Ribeiro Teixeira determinou – em decisão liminar – que o Detro/RJ e a Secretaria Municipal de Transportes se abstivessem de praticar quaisquer atos que "restringam ou impossibilitem" o uso da plataforma tecnológica por todos os "motoristas parceiros" do Uber (TEIXEIRA, 2015)<sup>9</sup>, enquanto a decisão do juiz Bodart teve seus efeitos restritos ao autor do processo em que foi proferida.

Isto ocorreu porque a juíza Teixeira aplicou o art. 1º § 3º da lei federal 12.016/09 ("Lei do Mandado de Segurança - LMS"), o qual permite que "um direito que pertença

---

<sup>9</sup> Frise-se que a juíza Teixeira fez várias referências à sentença do juiz Bodart em sua fundamentação.

indistintamente a diversos titulares" possa ser "pleiteado em juízo por apenas um deles". No caso, ela considerou que o Uber teria legitimidade para postular em juízo em favor de todos os seus motoristas parceiros, de modo que, na prática, sua decisão teve o mesmo efeito que a CNS pretendia na Representação de Inconstitucionalidade<sup>10</sup>.

Além de fazer várias referências à fundamentação do juiz Bodart, a juíza Teixeira considerou ser "lastimável" o modo como os Poderes Executivo e Legislativo "curvam-se" à "pressão de grupos especialmente beneficiados pela injustificada restrição de mercado", afirmando ainda que "não há qualquer inviabilidade técnica ou econômica que justifique a exclusividade dos detentores de licenças de táxi na prestação do serviço" (TEIXEIRA, 2015).

A decisão liminar da juíza Teixeira foi alvo do Agravo de Instrumento nº 0061837-32.2015.8.19.0000, o qual tramitou perante a 17ª Câmara Cível. Em acórdão redigido pela desembargadora Márcia Ferreira Alvarenga, a Câmara manteve a decisão da 6ª VFP, acrescentando que não está em discussão "a competência e legitimidade da municipalidade de regular e fiscalizar a atividade de transporte", mas sim a "razoabilidade" e "proporcionalidade" de "proibir todo um setor dessa atividade econômica" (ALVARENGA, 2015).

A decisão liminar veio a ser confirmada em julgamento final de 1ª instância pela sentença da juíza Ana Cecília Arguero Gomes, que substituiu a juíza Teixeira na 6ª VFP. Porém – apesar de confirmar a segurança – a juíza Gomes pontuou que ainda que o Município não tenha a prerrogativa de banir o mercado de transporte individual privado, "não implica que tal atividade esteja livre de toda e qualquer fiscalização", devendo este mercado ser "validamente regulado", de um modo que estimule "a saudável concorrência entre prestadores sob o regime público e privado" e preserve "os valores e interesses protegidos pela Constituição Federal" (GOMES, 2016).

Enquanto tramitavam os processos, o Legislativo carioca reagiu às decisões judiciais favoráveis ao Uber criando a "frente parlamentar em favor dos taxistas" composta por 45 dos

---

<sup>10</sup> Em tese, o juiz Bodart poderia ter aplicado o mesmo dispositivo legal para estender sua decisão a todos os motoristas parceiros, mas não o fez. Deste modo, sua decisão ficou restrita ao autor da ação.

51 vereadores<sup>11</sup>. Ato contínuo, os parlamentares do Município aprovaram em 25 de novembro de 2016 a lei nº 6.106/16<sup>12</sup> de conteúdo muito semelhante à anterior:

- i. proíbe o "transporte remunerado de passageiros em carros particulares"; e
- ii. declara ser o transporte público individual de passageiro "atividade privativa" do "profissional taxista"<sup>13</sup>.

Por sua vez, a prefeitura carioca – além de continuar litigando contra o Uber perante o Judiciário – abriu outra frente de combate: a criação de um aplicativo oficial do Município incluindo os 40 mil taxistas credenciados da cidade<sup>14</sup>.

Entretanto, tanto a lei nº 6.106/16 foi suspensa pela desembargadora Alvarenga poucos dias depois de sua promulgação (ALVARENGA, 2016), quanto o novo prefeito do Rio, Marcello Crivella, anunciou que no seu mandato (2017-2020) tomará as medidas para regularizar o Uber na cidade<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> É possível apurar os vereadores integrantes da Frente Parlamentar no sítio eletrônico da Câmara Municipal do Rio de Janeiro: CÂMARA DE VEREADORES DO RIO DE JANEIRO. Resolução da mesa diretora nº 8.824 de 2015: Frente parlamentar em defesa dos taxistas. Disponível em: < [http://www.camara.rj.gov.br/frente\\_parlamentar\\_descricao.php?m1=frente&pc=59](http://www.camara.rj.gov.br/frente_parlamentar_descricao.php?m1=frente&pc=59) >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>12</sup> A íntegra da lei nº 6.106/16 pode ser consultada em: CÂMARA DE VEREADORES DO RIO DE JANEIRO. Lei ordinária nº 6.106 de 25 de novembro de 2016. Disponível em: < <http://www.camara.rj.gov.br/> >. Data de acesso: 08/01/2017.

<sup>13</sup> Apesar do apoio formal da maioria absoluta dos vereadores cariocas, esta lei não teve a tramitação tão célere quanto a primeira e por três vezes teve sua votação adiada por falta do quórum mínimo de 17 vereadores para votá-lo. Em março/2016, o PAINEL da Casa acusava que 30 vereadores tinham assinado a lista de presença no dia da assembleia, mas apenas 14 compareceram para votar, 3 a menos do que o mínimo necessário. Aparentemente, os vereadores esperaram passar as eleições municipais de outubro/2016 – na qual um bom número deles era candidato à reeleição – para se posicionarem sobre o Uber. Mais informações em: FERREIRA, Alessandro. Votação sobre Uber é adiada apesar da presença de vereadores no Rio. Disponível em: < <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/03/votacao-sobre-uber-e-adiada-apesar-da-presenca-de-vereadores-no-rio.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>14</sup> Este aplicativo permitiria a avaliação dos taxistas pelos passageiros, bem como ofereceria a possibilidade de pagamento nos cartões de crédito e débito, à semelhança do serviço oferecido pelo Uber. Os taxistas vinham sendo cadastrados desde 30/05/2016. Ainda não há informações se o novo prefeito da cidade Marcello Crivella (2017-2020) dará continuidade a esse projeto, tendo em vista que se manifestou favorável ao Uber. Mais informações em: G1 DO RIO. Prefeitura do Rio cadastra app próprio de táxi. Disponível em: < <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/05/prefeitura-do-rio-cadastra-app-proprio-de-taxi.html> >. Data de acesso: 07/01/2017.

<sup>15</sup> A grande maioria dos candidatos à prefeitura era favorável à regularização do Uber ou não se posicionou a respeito. O candidato do prefeito, Pedro Paulo, foi o único a defender a proibição total do aplicativo. Mais informações em: LO-BIANCO, Alessandro. Uber, maracanã, aborto... O que pensam os candidatos à prefeitura do Rio. Disponível em: < <http://eleicoes.uol.com.br/2016/noticias/2016/09/19/uber-maracana-aborto-o-que-pensam-os-candidatos-a-prefeitura-do-rio.htm> >. Data de acesso: 07/01/2017.

Deste modo, salvo se o Legislativo fizer uma grande mobilização para se opor aos aplicativos, é provável que o entendimento no Rio de Janeiro seja pacificado no tocante à legalidade do Uber e seus concorrentes a partir de 2017.

Nesse meio tempo, o Uber lançou na cidade, em 09 de junho de 2016, o serviço de "Uberpool" que permite que até três pessoas que não se conhecem dividam a viagem ao mesmo destino<sup>16</sup>. Acredita-se que a modalidade poderia reduzir em até 40% o preço da tarifa mais econômica do Uber até então<sup>17</sup>.

Este novo serviço acentou ainda mais o atrito entre taxistas e motoristas do Uber, pois – para promovê-lo – o Uber fez parceria com a operadora de cartões de crédito Visa, patrocinadora oficial dos Jogos Olímpicos que ocorreram no Rio de Janeiro em agosto de 2016.

De acordo com a parceria, o Uber seria o responsável por transportar os atletas olímpicos patrocinados pela Visa até os locais da competição. O transporte seria feito pela modalidade Uberpool, de modo que clientes do Uber poderiam dividir a corrida com os atletas<sup>18</sup>.

Enquanto isso, a prefeitura da cidade estipulou restrições de trânsito que impediram os taxistas de levarem passageiros até os Jogos Olímpicos, o que lhes restringiu as possibilidades em uma época que esperavam um bom faturamento<sup>19</sup>.

## São Paulo

---

<sup>16</sup> Conforme noticiado no sítio oficial do Uber: UBER NEWSROOM. Rio, seu uberpool chegou. Disponível em: < <https://newsroom.uber.com/brazil/uberpool-rio/> >. Data de acesso: 05/04/2017. Fato curioso é que, apesar de o serviço Uber ter sido lançado primeiro no Rio de Janeiro, o Uberpool foi lançado primeiro em São Paulo. O serviço uberpool ainda se enquadra como transporte individual de passageiros, por transportar menos de 7 (sete) passageiros por viagem, como previsto no art. 2 da lei federal nº 12.468 de 26 de agosto de 2011.

<sup>17</sup> A estimativa é do site "TechTudo": ALENCAR, Felipe. Uberpool, serviço que divide corrida do Uber, chega ao Rio nesta quinta-feira. Disponível em: < <http://www.techtudo.com.br/noticias/noticia/2016/06/uberpool-servico-que-divide-corrida-do-uber-chega-ao-rio-nesta-quinta-feira.html> >. Data de acesso: 05/04/2017.

<sup>18</sup> A parceria foi considerada chave para popularizar a modalidade do serviço na cidade do Rio de Janeiro, pois, apesar de ser mais barato, a viagem se torna mais longa. A partilha da viagem com atletas olímpicos passou o atrativo de que, apesar da viagem ser mais demorada, conhece-se pessoas interessantes: LOPES, Duda. Com parceria, Uber e Visa criam 'carona olímpica' no Rio de Janeiro. Disponível em: < [http://maquinadoesporte.uol.com.br/artigo/com-parceria-uber-e-visa-criam-carona-olimpica-no-rio-de-janeiro\\_30931.html](http://maquinadoesporte.uol.com.br/artigo/com-parceria-uber-e-visa-criam-carona-olimpica-no-rio-de-janeiro_30931.html) >. Data de acesso: 05/04/2017.

<sup>19</sup> Os motoristas atribuíram seu prejuízo às restrições de trânsito realizadas pela prefeitura aliada à concorrência do Uber, que pode circular livremente nessas áreas: FOLHA DO MOTORISTA: O JORNAL DO TAXISTA. Taxistas não faturaram nos Jogos Olímpicos do RJ. Disponível em: < <http://www.folhadomotorista.com.br/index.php/sao-paulo/2960-taxistas-nao-faturaram-nos-jogos-olimpicos-do-rj> >. Data de acesso: 05/04/2017.

Em 26 de junho de 2014, a cidade de São Paulo tornou-se a segunda a receber os serviços do aplicativo Uber no Brasil<sup>20</sup>.

Semelhante ao que ocorreu no Rio de Janeiro, o Legislativo paulistano promulgou a lei municipal nº 16.279 de 08 de outubro de 2015, a qual possuía um teor ainda mais restritivo que a versão carioca, banindo por completo o "transporte remunerado de pessoas" realizado por meio de "veículos particulares cadastrados através de aplicativos"<sup>21</sup>. Dentre os 55 vereadores paulistas, apenas 3 foram contrários à proibição dos aplicativos de caronas<sup>22</sup>.

A justificativa apresentada para a proibição foi que o "transporte individual de passageiros" é "atividade privativa dos profissionais taxistas" na forma da lei federal nº 12.468/11.

Ato contínuo, a justificativa fez referência à lei municipal nº 7.329 de 11 de julho de 1969, a qual estabelece que "o transporte individual de passageiros em veículos de aluguel" somente poderá ser executado "mediante prévia e expressa autorização da prefeitura"<sup>23</sup>.

Houve também menção à lei municipal nº 13.676 de 18 de dezembro de 2012, a qual dispõe que "é vedado o transporte individual remunerado de passageiros sem que o veículo esteja autorizado para este fim"<sup>24</sup>.

---

<sup>20</sup> O Uber fez uma grande campanha publicitária para anunciar sua chegada em São Paulo, contratando a top Alessandra Ambrósio para ser a primeira a contratar uma corrida pelo aplicativo. O noticiário da época destacava que os motoristas do Uber em Nova Iorque chegavam a faturar 90 mil dólares por ano. Mais detalhes em: G1 EM SÃO PAULO. App de caronas sensação nos EUA, Uber chega a São Paulo. Disponível em: < <http://g1.globo.com/tecnologia/tem-um-aplicativo/noticia/2014/06/app-de-caronas-sensacao-nos-eua-uber-chega-sao-paulo.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>21</sup> Uma curiosidade é que a lei de São Paulo foi promulgada no mesmo dia em que o Tribunal de Justiça do Rio concedeu uma liminar para que o serviço operasse na capital carioca. A íntegra da lei paulistana está disponível em: CÂMARA DE VEREADORES DE SÃO PAULO. Lei nº 16.279 de 08 de outubro de 2015. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16279.pdf>>. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>22</sup> O prefeito Fernando Haddad afirmou neste primeiro momento que o projeto de lei estaria em sintonia com o pensamento da prefeitura e que "30 mil famílias paulistanas" vivem historicamente do táxi. Mais informações em PINHO, Márcio. Haddad afirma que projeto que veta Uber está em sintonia com a prefeitura. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/09/haddad-afirma-que-projeto-que-veta-uber-esta-em-sintonia-com-prefeitura.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>23</sup> Este trecho encontra-se no art. 1º da lei, cuja íntegra pode ser consultada no sítio da Câmara Municipal de São Paulo: CÂMARA DE VEREADORES DE SÃO PAULO. Lei nº 7.329 de 11 de julho de 1969. Disponível em: < <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L7329.pdf> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>24</sup> Também este trecho se encontra logo no art. 1º da lei. A segurança do veículo é um argumento recorrente para se exigir a fiscalização dos motoristas parceiros do Uber. A íntegra da lei está disponível em: CÂMARA DE VEREADORES DE SÃO PAULO. Lei nº 15.676 de 18 de dezembro de 2012. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L15676.pdf>>. Data de acesso: 12/01/2017.

Contudo, o argumento que aparenta ser mais relevante na justificativa da lei seria o seu intuito de "proteger o sistema e os profissionais do setor" de táxi, afirmando que a "atuação de profissionais e veículos clandestinos" ofereceriam riscos à segurança dos passageiros<sup>25</sup>.

Apesar do posicionamento do Legislativo paulistano ter sido muito semelhante à do Legislativo carioca, a postura da prefeitura foi muito diferente: enquanto o prefeito carioca – Eduardo Paes (2013-2016) – procurou banir o Uber por completo, o prefeito paulistano – Fernando Haddad (2013-2016) – tentou pensar em formas de enquadrar o aplicativo na mobilidade urbana.

A primeira tentativa do prefeito de São Paulo de regulamentar o Uber foi por meio do Decreto Municipal nº 56.489 de 08 de outubro de 2015<sup>26</sup>, o qual criou a categoria de "táxis pretos *premium*". Em tese, esta categoria funcionaria com o mesmo *modus operandi* que o Uber. A expectativa do prefeito Fernando Haddad era de que o Uber recrutasse seus motoristas exclusivamente entre os detentores de tais alvarás.

Este modelo de táxi só poderia atuar "por meio das plataformas tecnológicas de conexão entre usuários e taxistas" (Art. 4º § 2º). As tarifas poderiam ser "variáveis" até o limite de 25% mais caro que o táxi comum (Art. 2º). O passageiro deveria receber uma estimativa do preço final antes do início da corrida (Art. 2º § 2º) e poderia avaliar a qualidade do serviço (Art. 4º, IV). Os "táxis *premium*" deveriam ainda ofertar veículo "de alto padrão" (Art. 5º, VI) e disponibilizar "meios eletrônicos para pagamento"(Art. 4º, I). A parte polêmica do Decreto encontra-se em suas seções II e III.

Na seção II ficou prevista a expedição de "5.000 (cinco mil) novos alvarás de estacionamento" para a categoria *premium*, que seriam distribuídos "por meio de sorteio público" (Art. 6º) entre os motoristas que atendessem os critérios estabelecidos pela prefeitura (Art. 7º), dentre os quais se destacava ser taxista (Art. 8º).

---

<sup>25</sup> A justificativa ao projeto de lei nº 0349/2014 da Câmara Municipal de São Paulo destacou o dever legal do município fiscalizar a qualidade e a segurança ofertadas pelos prestadores de serviço de transporte individual e que os aplicativos de carona não poderiam estar à margem desta fiscalização. A íntegra deste discurso pode ser consultada em: CÂMARA DE VEREADORES DE SÃO PAULO. Justificativa do projeto de lei nº 349 de 2014. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/justificativa/JPL0349-2014.pdf>>. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>26</sup> A íntegra do Decreto pode ser lida no sítio da prefeitura de São Paulo: PREFEITURA DE SÃO PAULO. Decreto nº 56.489 de 08 de outubro de 2015. Disponível em: <[http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios\\_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=09102015D%20564890000](http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=09102015D%20564890000)>. Data de acesso: 12/01/2017.

Por sua vez, a seção III previa o "credenciamento" das pessoas físicas ou jurídicas que "disponibilizassem plataformas tecnológicas" (Art. 13º) e exigia que compartilhassem com a prefeitura – assegurada a privacidade e confidencialidade dos dados pessoais dos usuários – uma série de informações voltadas a elaboração de "políticas públicas de mobilidade urbana", como "origem e destino da viagem", "tempo e distância percorrida", "avaliação do condutor", etc (Art. 13º § 2º).

No mesmo dia da publicação do Decreto – ao ser indagado sobre a possível reação do Uber – o prefeito afirmou que "cabe ao Estado a regulamentação do serviço" e que levaria este entendimento "até o Supremo Tribunal Federal, se for preciso", pois não permitiria que, nas palavras do próprio prefeito, "a clandestinidade tome conta de São Paulo"<sup>27</sup>.

Em nota à imprensa, o Uber lamentou que o prefeito tenha sancionado a lei nº 16.279 apesar dos "mais de 900 mil e-mails enviados pela população de São Paulo", bem como informou que "não é uma empresa de táxi", de modo que "não se encaixa em qualquer categoria deste tipo de serviço", inclusive os "táxis pretos". O aplicativo afirmou, ainda, que continuaria operando normalmente na cidade até que fosse devidamente regulamentado como modalidade de "transporte individual privado"<sup>28</sup>.

Assim como fez no Rio de Janeiro, a Confederação Nacional de Serviços ajuizou Ação de Direta de Inconstitucionalidade nº 2216901-06.2015.8.26.0000 contra a lei municipal nº 16.279 perante o Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo, pleiteando a concessão de decisão liminar *inaudita altera parte* para suspender a referida lei.

O desembargador Francisco Casconi indeferiu tal pedido sob o argumento principal de que a suspensão da lei paulistana poderia atentar contra a "paz social", uma vez que a controvérsia do Uber era alvo de "debates que ainda se desenvolvem tanto na esfera pública como privada", não estando a questão madura para decisão (CASCONI, 2015). Observe-se,

---

<sup>27</sup> O prefeito Fernando Haddad deu a entender na entrevista que sua preocupação era a seleção dos motoristas feita pelo Uber, alguns dos quais não possuíam o certificado Conduto Táxi para condução de veículo de aluguel fornecido pela prefeitura. De fato, um dos grandes atrativos do aplicativo é justamente a facilidade de se tornar um motorista. É possível consultar a íntegra da entrevista do prefeito Fernando Haddad em: IORY, Nicolas. Prefeito de São Paulo faz anúncio durante esta quinta-feira (8) e disse que uma nova categoria será lançada: o táxi preto. Disponível em: < <http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2015-10-08/taxistas-protestam-antes-de-anuncio-sobre-futuro-do-uber-em-sao-paulo.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>28</sup> É uma exigência reiterada do Uber receber tratamento diferenciado em relação aos táxis, arguindo que seria um serviço privado e não público. A nota do Uber para a imprensa está disponível em: DOMINGOS, Roney. Prefeitura de SP cria 5 mil novos alvarás e lança categoria de 'táxi preto'. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/10/prefeitura-de-sp-cria-5-mil-novos-alvaras-e-lanca-categoria-de-taxi-preto.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

ainda, que o desembargador paulista fez referência à decisão do desembargador Palheiro do Rio de Janeiro, para justificar a sua própria.

Paralelo à ADI – também contrastando com a experiência carioca – Uber do Brasil Ltda ingressou com o Mandado de Segurança nº 1041907-51.2015.8.26.0053 contra as autoridades paulistanas perante a 4ª Vara de Fazenda Pública.

Contrariando os entendimentos dos juízes cariocas Bodart e Teixeira, a juíza paulistana Celina Kiyomi Toyoshima decidiu que o Município teria legitimidade para "legislar sobre assuntos de interesse local" e o serviço do Uber, apesar de ser particular, tem "induidoso interesse público", de modo que estaria sujeito à fiscalização municipal. Por estas razões, indeferiu – em sede liminar – o pedido de suspensão da lei municipal paulistana (TOYOSHIMA, 2015).

Entretanto, esta decisão foi revogada pouco tempo depois pela 5ª Câmara de Direito Privado nos autos do Agravo de Instrumento nº 2014831-63.2016.8.26.0000. O desembargador Relator Firmino Magnani Filho justificou sua decisão afirmando que a prefeitura não poderia apreender veículos apenas por não serem "oficialmente taxistas", pois sua autoridade para fiscalizar seria restrita "à análise das condições de conservação e segurança do veículo, sua regularidade documental, aplicação das leis de trânsito, coibição de embriaguez ao volante, etc" (MAGNANI FILHO, 2016). O processo ainda está em andamento.

A reação do Legislativo paulistano veio na forma do projeto de lei 421/2015<sup>29</sup>, de autoria do vereador José Police Neto. Entretanto, ao contrário do Legislativo carioca, este projeto previa a regulamentação – ao invés da proibição – dos aplicativos de caronas pagas.

Os jornais à época comentaram que este projeto de lei seria "praticamente uma descrição do funcionamento do Uber", até mesmo dispondo expressamente que os aplicativos de "compartilhamento de caronas" não seriam "transporte público individual", tampouco seriam os condutores submetidos à legislação de táxi.

---

<sup>29</sup> O projeto previa que qualquer pessoa poderia "organizar ou disponibilizar" mecanismos para "compartilhamento de viagem", podendo prever "remuneração para qualquer das partes" (Art. 5 § 2º). Os condutores que compartilhassem viagens só poderiam cooptar passageiros por meio de aplicativo (Art. 26), precisariam apresentar documentos como habilitação para dirigir e antecedentes criminais (art. 29), bem como sofreriam multa se não realizassem uma corrida que tivessem previamente aceito (Art. 36). Por questão de segurança, o aplicativo deveria ainda desativar o motorista por pelo menos 11 horas diárias, de modo a evitar que este dirigisse até a exaustão (Art. 35). A íntegra do projeto de lei está disponível em: CÂMARA DE VEREADORES DE SÃO PAULO. Projeto de lei nº 01-00421 do vereador José Police Neto (PSD). Disponível em: < <http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/projeto/PL0421-2015.pdf> >. Data de acesso: 12/01/2017.

Aparentemente pressionados pela população – que segundo pesquisas de opinião seria majoritariamente favorável ao Uber<sup>30</sup> – os vereadores aprovaram este projeto de lei em 1ª votação, quando foi incluso na apreciação conjunta de um bloco de 106 projetos de lei ainda em dezembro de 2015.

O vereador Adilson Amadeu – principal articulador do grupo anti-Uber – acusou o Presidente da Câmara de fazer manobras para aprovar o projeto incluindo-o no "pé de pauta"<sup>31</sup> – referindo-se ao fato do projeto ter sido votado em bloco, ao invés de ser votado individualmente.

O projeto precisaria ainda ser aprovado em uma segunda votação para seguir para sanção do prefeito, mas esta foi reiteradamente adiada<sup>32</sup>. De acordo com o presidente da Câmara Paulistana, Antônio Donato, os vereadores estariam sendo pressionados pelos taxistas, que agora estariam dispostos a negociar e gostariam de colaborar com a redação do projeto de lei, o que adiaria sua votação final<sup>33</sup>. Suspeita-se que fosse a intenção do Legislativo evitar a votação do projeto e forçar a regulamentação pelo Executivo como forma de evitar desgaste político<sup>34</sup>.

---

<sup>30</sup> A pesquisa divulgada pelo jornal "O Dia" acusava que mais de 51% dos eleitores paulistanos seriam favoráveis ao Uber, contra apenas 33% contrários. Os demais não souberam ou não opinaram. A maior adesão se observa na faixa entre 18 e 24 anos. A íntegra da pesquisa está disponível em: IG. Mais da metade dos paulistanos é favorável ao Uber. Disponível em: < <http://odia.ig.com.br/noticia/brasil/2015-10-08/mais-da-metade-dos-paulistanos-e-favoravel-ao-uber.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>31</sup> Foram votados mais de 100 projetos no mesmo bloco – no último dia de funcionamento do Legislativo em 2015 – em uma votação simbólica, ou seja, sem contagem de votos. O vereador Amadeu registrou seu voto contrário. Mais informações em: ESTADÃO CONTEÚDO. Vereadores de São Paulo aprovam lei que libera Uber. Disponível em: < <http://epocanegocios.globo.com/Brasil/noticia/2015/12/vereadores-de-sao-paulo-aprovam-lei-que-libera-uber.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>32</sup> O primeiro adiamento foi em 27 de abril de 2016 e o segundo em 04 de maio de 2016. Na primeira tentativa, a votação foi adiada por "falta de votos suficientes para aprovação" no Congresso de Comissões, etapa anterior à votação final. Na segunda tentativa, os vereadores simplesmente teriam se negado a votar e forçaram o encerramento da sessão. Mais informações em: DOMINGOS, Roney; GONÇALVES, Gabriela. Câmara de SP adia votação de lei que pode regulamentar o Uber. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/04/camara-de-sp-adia-votacao-de-lei-que-pode-regulamentar-o-uber.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>33</sup> Segundo o vereador Donato, seria preciso "mais tempo" para se chegar a um consenso sobre como regulamentar os aplicativos. A íntegra da fala do parlamentar está disponível em; DOMINGOS, Roney. Sem quórum, Câmara não vota projeto de aplicativos de transporte. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/blog/por-dentro-da-camara-de-sp/post/sem-quorum-camara-nao-vota-projeto-de-aplicativos-de-transporte.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>34</sup> O vereador Tatto contrariou o vereador Donato – seu colega no Partido dos Trabalhadores e Presidente da Câmara – o qual havia passado a orientação de tirar de pauta a votação sobre o Uber.

O vereador Arselino Tatto, líder do governo na Câmara, teria então avisado que "o prefeito tem sempre respeitado muito o Legislativo e ele quer que o Legislativo vote esse projeto. O prefeito tem outras alternativas, mas ele quer valorizar o Legislativo"<sup>35</sup>.

A "alternativa" à qual o líder do governo se referia, era o prefeito tratar a matéria por iniciativa própria, o que ele acabou fazendo no Decreto Municipal nº 56.981 de 10 de maio de 2016<sup>36</sup>. Segundo o noticiário, Haddad teria "desistido de esperar a Câmara decidir sobre Uber"<sup>37</sup>.

Diferente da versão original do projeto de lei na Câmara, o Decreto do prefeito previu a obrigatoriedade de compartilhamento de dados dos aplicativos com a prefeitura para fins de planejamento de transporte urbano nos seus Artigos 4º e 35º.

Do mesmo modo, manteve certo controle sobre a seleção dos motoristas pelos aplicativos – ao exigir aprovação em curso da prefeitura e portar "Condutaxi" ou similar (Art. 15º) – e sobre a fixação da tarifa, ao estabelecer um teto máximo do que poderia ser cobrado (Art. 6º, IV).

A criação do Conselho Municipal de Uso do Viário – CMUV e a autoridade que lhe foi concedida para administrar a política de "créditos de quilômetros" dispõe de recursos para criar estímulos ou desestímulos para que o Uber e seus concorrentes aumentem ou reduzam sua frota de veículos, evitando que tal política ficasse inteiramente na mão de particulares (Artigos 26º a 29º).

---

<sup>35</sup> Boa parte dos taxistas da cidade de São Paulo eram partidários do prefeito Haddad. Ao legalizar o Uber, o prefeito poderia se indispor com uma importante base de apoio. Contudo, caso se opusesse ao aplicativo sofreria enorme desgaste com a população. O mesmo desgaste que os vereadores procuravam evitar fazendo-o assumir a responsabilidade pela decisão. Mais informações em: BERGAMIM JR, Giba. Base de Haddad tenta última cartada para votar liberação do Uber na quarta. Disponível em: < <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/05/1767439-base-de-haddad-tenta-ultima-cartada-para-votar-liberacao-do-uber-na-quarta.shtml> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>36</sup> A íntegra do Decreto está disponível no sítio oficial da prefeitura: PREFEITURA DE SÃO PAULO. Decreto nº 56.981 de 10 de maio de 2016. Disponível em: < [http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios\\_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=11052016D%20569810000](http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=11052016D%20569810000) >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>37</sup> O Decreto era igual à versão do projeto que estava para ser votada na Câmara. Não houve protestos por parte dos parlamentares pelo prefeito ter tomado a iniciativa de regular a matéria. Mais informações em: DOMINGOS, Roney. Haddad desistiu de esperar Câmara decidir sobre Uber. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/blog/por-dentro-da-camara-de-sp/post/haddad-desistiu-de-esperar-camara-decidir-sobre-uber.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

Em complemento, a Resolução nº 01 de 12 de maio de 2016<sup>38</sup> regulamentou o "credenciamento das Operadoras de Tecnologia" e condicionou que as mesmas devam fornecer meios para que a Autoridade Municipal acompanhe o número de quilômetros rodados por seus motoristas (Art. 6º). Os aplicativos deveriam pagar um valor de Imposto Sobre Serviços ("ISS") proporcional à quantidade de quilômetros consumidos (Art. 22º). O credenciamento do aplicativo poderia ainda ser suspenso, caso não fosse verificado o devido pagamento (Art. 6º, § 7º).

Apesar do Decreto e da Resolução terem agradado a população, o prefeito Haddad tornou-se alvo de inquérito pelo Ministério Público por possível favorecimento indevido do Uber<sup>39</sup>.

Os taxistas, por sua vez, relatam, em suas próprias palavras, que "quem antes tirava R\$ 400,00 por dia", hoje "tira este valor por semana". A única situação em que o táxi paulistano estaria levando vantagem sobre o Uber, seria quando o passageiro está com pressa e utiliza o serviço do táxi em função do acesso à faixa exclusiva. Alguns taxistas mais pessimistas sugerem até mesmo que a profissão poderia acabar<sup>40</sup>.

Assim como ocorrido no Rio de Janeiro, o Uber lançou a modalidade de "Uberpool" em 29 de abril de 2016. A empresa arguiu que o compartilhamento de viagens já respondia por metade de suas corridas na cidade de São Francisco, Califórnia, e que poderia ser uma importante contribuição para a redução de trânsito na cidade de São Paulo<sup>41</sup>, apesar de ainda não haver indicadores que comprovem o resultado desde sua implementação.

---

<sup>38</sup> A íntegra da Resolução pode ser consultada no sítio da Imprensa Oficial da cidade de São Paulo na edição do dia de sua publicação: PREFEITURA DE SÃO PAULO. Resolução nº 01 de 12 de maio de 2016. Disponível em: < <http://www.docidadaesp.imprensaoficial.com.br/> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>39</sup> O vereador Adilson Amadeu, principal partidário do Uber no Legislativo, foi o responsável por fazer a representação contra o prefeito. Mais informações em: ARAÚJO, Glauco. MP abre inquérito para apurar decreto de Haddad que regulariza Uber em SP. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/mp-abre-inquerito-para-apurar-decreto-de-haddad-que-regulariza-uber-em-sp.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>40</sup> A reportagem levanta a preocupação de que a saída de taxistas para outras profissões gere um monopólio do Uber, o que inevitavelmente ocasionaria no aumento do preço da viagem. A íntegra da reportagem está disponível em: ARAÚJO, Glauco; GOMES, Helton Simões; DOMINGOS, Roney. São Paulo na era Uber. Disponível em: < <http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2016/especial-uber/> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>41</sup> Estas informações foram divulgadas no sítio oficial do Uber: UBER NEWSROOM. São Paulo, seu uberpool chegou! Disponível em: < <https://newsroom.uber.com/brazil/sp-seu-uberpool-esta-chegando/> >. Data de acesso: 12/01/2017.

O novo prefeito de São Paulo, João Dória (2017-2020) afirmou que pretende continuar com a regulamentação do Uber na cidade<sup>42</sup>.

## Belo Horizonte

O Uber anunciou sua chegada ao Município de Belo Horizonte em 12 de setembro de 2014. A princípio, o Departamento de Trânsito informou que iria "esperar o que vai acontecer" para então decidir como proceder<sup>43</sup>.

Esta ponderação do Poder Público perdurou até 16 de novembro de 2015, quando o Poder Executivo encaminhou para apreciação do Legislativo o projeto de lei nº 1.797/15, o qual veio a se converter na lei 10.900, publicada em 09 de janeiro de 2016.

A lei é similar à primeira tentativa paulistana de regular o Uber como sendo um serviço de "táxi premium". Ela prevê em seu art. 3 que todos os aplicativos seriam obrigados a "cadastrar e disponibilizar exclusivamente condutores e veículos licenciados pela BHTrans ou em Município conveniado" – de modo que os motoristas parceiros do Uber precisariam passar pelo processo licitatório dos táxis para poderem operar – bem como também deveriam fornecer a "base de dados operacionais gerada pelo aplicativo, comprometendo-se a fornecer e atualizar todas as informações solicitadas por esta"<sup>44</sup>.

Por sua vez, o Executivo publicou em 08 de janeiro de 2016 o Decreto Municipal nº 16.195, o qual estabeleceu como sendo "transporte clandestino" aquele realizado por "pessoa física ou jurídica", seja transporte "individual ou coletivo", através de "veículo particular ou de

---

<sup>42</sup> O candidato adversário de João Dória, Celso Russomano, afirmou que proibiria os aplicativos de carona caso fosse eleito. Suspeita-se que isso tenha repercutido negativamente na campanha de Russomano e contribuído para a vitória de João Dória ainda no primeiro turno. Mais informações em: PINHO, Márcio. Doria afirma ser a favor de funcionamento do Uber em São Paulo. Disponível em: < <http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/noticia/2016/09/doria-afirma-ser-favor-de-funcionamento-do-uber-em-sao-paulo.html> >. Data de acesso: 10/01/2017.

<sup>43</sup> Provavelmente, o Departamento de Trânsito pretendia mensurar o impacto que o aplicativo teria na cidade, considerando que Belo Horizonte é significativamente menor do que Rio de Janeiro e São Paulo, únicas cidades brasileiras que o aplicativo tinha atuado até então. Mais informações em <http://link.estadao.com.br/noticias/geral,uber-anuncia-chegada-a-belo-horizonte,10000030518> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>44</sup> A íntegra da lei 10.900/2016 está disponível em: CÂMARA DE VEREADORES DE BELO HORIZONTE. Lei nº 10.900 de 09 de janeiro de 2016. Disponível em: < <http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao/pesquisa> >. Data de acesso: 12/01/2017.

aluguel" que não possua "concessão, permissão, autorização ou licença do poder competente"<sup>45</sup>.

Coincidentemente, a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte – BHTrans abriu licitação para 600 novas licenças para táxi, sendo 400 delas na modalidade *premium*<sup>46</sup>.

Contudo, o Uber se recusou expressamente a cumprir esta lei, alegando que ela se aplicaria apenas ao "transporte individual público", bem como que continuaria lutando para que a cidade tenha "uma regulação moderna e democrática"<sup>47</sup>.

Assim como ocorreu no Rio de Janeiro, um dos motoristas parceiros do Uber ingressou com Mandado de Segurança nº 5005886-24.2016.8.13.0024 pedindo a suspensão da lei e decreto municipais. O processo corre em segredo de justiça, de modo que não é possível ter acesso à integralidade da sentença do juiz Maurício Leitão Linhares para o caso<sup>48</sup>, a qual teria sido proferida em 29 de janeiro de 2016.

Entretanto, foram divulgados trechos da decisão para os veículos de imprensa, que informavam que o juiz Linhares havia deferido liminar em favor do motorista parceiro sob o argumento de que a manutenção do serviço prestado pelo Uber "não gera risco de dano irreparável ou de difícil reparação aos taxistas, tendo em vista a grande demanda de serviço de transporte individual não atendida". Houve também menção à distinção entre o transporte individual *público* – prestado pelos taxistas – e o transporte individual *privado* – que seria o caso do Uber<sup>49</sup>.

---

<sup>45</sup> A íntegra do Decreto 16.195/2016 está disponível em: PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. Decreto nº 16.195 de 08 de janeiro de 2016. Disponível em: < <http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao/pesquisa> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>46</sup> O Edital desta licitação está disponível em: BHTRANS. Edital de concorrência pública nº 09 de 2015. Disponível em: < [http://servicosbhtrans.pbh.gov.br/bhtrans/atendimento/pesq\\_editais\\_resp\\_eventos.asp?codigo=09/2015&modalidade=CP](http://servicosbhtrans.pbh.gov.br/bhtrans/atendimento/pesq_editais_resp_eventos.asp?codigo=09/2015&modalidade=CP) >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>47</sup> O cerne da controvérsia seria se o Uber poderia continuar recrutando motoristas por seu método próprio ou se precisaria selecionar apenas aqueles certificados pelo Departamento de Trânsito. A real recusa do Uber é em sofrer ingerência do Poder Público, seja na qualidade dos veículos, seja na seleção de seus motoristas. A íntegra da reportagem está disponível em: SILVA, Cristiane. Uber desafia BHTrans novamente e diz que não vai mudar operação em BH. Disponível em: < [http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/04/02/interna\\_gerais,749499/uber-desafia-bhtrans-novamente-e-diz-que-nao-vai-mudar-operacao-em-bh.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/04/02/interna_gerais,749499/uber-desafia-bhtrans-novamente-e-diz-que-nao-vai-mudar-operacao-em-bh.shtml) >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>48</sup> Conforme informado na consulta processual online do Tribunal de Justiça de Minas Gerais. TJMG. Mandado de segurança nº 5005886-24.2016.8.13.0024. Juiz Maurício Leitão Linhares. Decisão de 29 de janeiro de 2016. Disponível em: < [www.tjmg.jus.br](http://www.tjmg.jus.br) >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>49</sup> Citando uma notícia por todas: MIRANDA, Bernardo. Decisão inédita da justiça em MG pode manter Uber. Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/decis%C3%A3o-in%C3%A9dita-da-justi%C3%A7a-em-mg-pode-manter-uber-1.1221268>>. Data de acesso: 12/01/2017.

Deste modo, é razoável supor que o julgamento mineiro foi na mesma linha de raciocínio que as versões cariocas, com a ressalva do julgador não ter estendido os efeitos da decisão para todos os motoristas parceiros, como ocorreu no Rio de Janeiro.

Apesar disso, há indícios de que o próprio juiz Linhares tenha mudado de entendimento pouco tempo depois, pois no Mandado de Segurança nº 5009081-17.2016.8.13.0024 teria negado liminar à suspensão da lei municipal nº 10.900 sob o argumento de que esta tratava do "credenciamento de pessoas jurídicas que operam ou administram aplicativos" relacionados a "transporte individual remunerado", de modo que seria o próprio Uber que deveria entrar com MS, não o motorista parceiro<sup>50</sup>.

Uma peculiaridade do caso de Belo Horizonte em relação aos anteriores foi a intervenção de um novo agente no debate: a Sociedade de Usuários de Informática e Telecomunicações de Minas Gerais ("Sucusu-MG"). Tendo por sócia a própria Uber, a Sucusu-MG logrou obter uma liminar favorável à liberação do Uber para todos os seus associados<sup>51</sup>.

Foi a disparidade entre os julgamentos de 1ª Instância que levou a 1ª Seção Cível do Tribunal de Minas Gerais a intervir para instaurar em 17 de agosto de 2016 um "Incidente de Assunção de Competência" – prática que suspende todos os processos idênticos sobre determinada matéria para uniformizar o entendimento<sup>52</sup>.

Desde então, todos os processos relacionados à legalidade do Uber em Minas Gerais estão suspensos aguardando decisão da 1ª Seção Cível que valerá para todos os casos. Enquanto isso, a lei e o decreto municipais continuam em vigor e o Uber é considerado transporte clandestino, podendo ser enquadrado pelas autoridades competentes, exceto no caso dos motoristas que conseguirem liminares na Justiça.

---

<sup>50</sup> A notícia está disponível em: ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO INSTITUCIONAL DO TJMG. Juiz nega liminar a motorista que queria trabalhar com Uber. Disponível em: < <http://www.tjmg.jus.br/portal/imprensa/noticias/juiz-nega-liminar-a-motorista-que-queria-trabalhar-com-uber-1.htm> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>51</sup> O fato foi amplamente noticiado pela mídia de Minas Gerais: OLIVEIRA, Junia. Saiba mais sobre a decisão que unifica entendimento de processos do Uber. Disponível em: < [http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/08/18/interna\\_gerais,795051/saiba-mais-sobre-decisao-que-unifica-entendimento-de-processos-do-uber.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/08/18/interna_gerais,795051/saiba-mais-sobre-decisao-que-unifica-entendimento-de-processos-do-uber.shtml) >. Data de acesso: 10/01/2017.

<sup>52</sup> Conforme publicado em: ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO INSTITUCIONAL DO TJMG. Processo analisa direito de prefeitura fiscalizar o aplicativo uber. Disponível em: < <http://www.tjmg.jus.br/portal/imprensa/noticias/processo-analisa-direito-de-prefeitura-fiscalizar-o-aplicativo-uber-1.htm> >. Data de acesso: 12/01/2017.

O prefeito eleito Alexandre Kalil (2017-2020) declarou seu apoio aos taxistas e informou que não regulamentará o Uber na cidade<sup>53</sup>, de modo que Minas Gerais continuará a ser palco da polêmica dos aplicativos. Interessante observar, ainda, que o Uber não lançou o serviço de Uberpool em Belo Horizonte, arguindo que não teria frota de carros suficiente para sustenta-lo de forma rentável<sup>54</sup>.

### **Distrito Federal**

O Uber chegou ao Distrito Federal em janeiro de 2015<sup>55</sup>. Assim como nos casos de Rio de Janeiro e São Paulo, a reação imediata do Legislativo Distrital foi tentar proibi-lo: o projeto de lei nº 282 de 17 de março de 2015 – apenas dois meses após a chegada do Uber – tentou estabelecer em seu art. 7º que o "transporte individual e remunerado de passageiros" realizado por "veículos não autorizados para o serviço de táxi no Distrito Federal" caracterizaria "exercício de serviços de transporte clandestino"<sup>56</sup>.

O projeto de autoria do deputado distrital Rodrigo Delmasso teve uma tramitação relativamente célere e foi aprovado sem ressalvas nas Comissões de Defesa do Consumidor, Constituição e Justiça e Orçamento e Finanças.

Durante a tramitação na Comissão de Constituição e Justiça, a deputada distrital Sandra Faraj pontuou que seria "de extrema importância a aprovação deste projeto", pois "valoriza" a profissão de taxista. Inclusive, a referida deputada propôs em seguida que se estabelecesse o dia 25 de julho como "Dia do Taxista"<sup>57</sup>.

---

<sup>53</sup> O vídeo que o prefeito fez essa declaração já passa de 40 mil acessos com comentários calorosos a favor e contra, o que mostra o quanto Belo Horizonte está polarizada neste tema: PORTAL HOJE EM DIA; NOGUEIRA, Mariana. Em vídeo, Kalili diz que, como prefeito, não vai regulamentar o serviço da Uber. Disponível em: <<http://hojeemdia.com.br/primeiro-plano/em-v%C3%ADdeo-kalil-diz-que-como-prefeito-n%C3%A3o-vai-regulamentar-servi%C3%A7o-da-uber-1.418292>>. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>54</sup> O serviço de Uberpool permanece restrito às cidades de Rio de Janeiro e São Paulo: CENTRAL UBER. Lista de cidades com a Uber no Brasil. Disponível em: <<http://centraluber.tk/lista-de-cidades-com-uber-no-brasil/>>. Data de Acesso: 05/04/2017.

<sup>55</sup> Conforme divulgado pela mídia local: CORREIO BRAZILIENSE. Controverso, aplicativo de transporte executivo Uber chega a Brasília. Disponível em: <[http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/tecnologia/2015/01/06/interna\\_tecnologia,464974/controverso-aplicativo-de-transporte-executivo-uber-chega-a-brasilia.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/tecnologia/2015/01/06/interna_tecnologia,464974/controverso-aplicativo-de-transporte-executivo-uber-chega-a-brasilia.shtml)>. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>56</sup> O inteiro teor da lei está disponível no sítio da Câmara Distrital: CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL. CLDF regulamenta uso de aplicativos para serviços de táxi. Disponível em: <[http://www.cl.df.gov.br/ultimas-noticias/-/asset\\_publisher/IT0h/content/cldf-regulamenta-uso-de-aplicativos-para-servicos-de-taxi?redirect=http%3A%2F%2Fwww.cl.df.gov.br%2Fultimas-noticias](http://www.cl.df.gov.br/ultimas-noticias/-/asset_publisher/IT0h/content/cldf-regulamenta-uso-de-aplicativos-para-servicos-de-taxi?redirect=http%3A%2F%2Fwww.cl.df.gov.br%2Fultimas-noticias)>. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>57</sup> Os Pareceres das Comissões e a tramitação do projeto de lei estão disponíveis em: CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL. Projeto de lei nº 282 de 2015. Disponível em: <

A Ordem dos Advogados do Brasil seção Distrito Federal ("OAB-DF") emitiu parecer ao governador Rollemberg requerendo o veto ao referido projeto de lei, sob o argumento principal de que proibir aplicativos como o Uber infringiria os princípios constitucionais de "livre-concorrência" e "livre-iniciativa", bem como contrariaria a distinção entre transporte individual privado e público<sup>58</sup>.

Diferente do prefeito carioca Eduardo Paes – que apoiou integralmente a proibição do Uber – e do prefeito paulistano Fernando Haddad – que em um primeiro momento tentou enquadrar o Uber como sendo *táxi premium* – o governador Rodrigo Rollemberg acatou a argumentação da OAB-DF e vetou integralmente o projeto que proibia o Uber<sup>59</sup>.

Em nota, o Uber manifestou "a confiança de que ele (o governador Rollemberg) continuará a ser um pioneiro no incentivo da tecnologia e das soluções de mobilidade urbana que beneficiem o cidadão", bem como concedeu cortesia para todas as viagens abaixo de R\$ 50,00 por um dia inteiro para todos os passageiros<sup>60</sup>.

Apesar disso, o secretário de mobilidade Carlos Tomé informou em noticiário que o art. 231 do Código de Trânsito Brasileiro exige que todo transporte remunerado de passageiros seja previamente autorizado pelo Poder Público, de modo que o Uber continuaria "sujeito à fiscalização da Polícia Militar e do Detran" com possibilidade de "4 pontos na carteira" para o motorista que fosse flagrado dirigindo pela Uber enquanto o serviço não fosse regulamentado<sup>61</sup>.

---

<http://legislacao.cl.df.gov.br/Legislacao/consultaProposicao-1!282!2015!visualizar.action> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>58</sup> Importante frisar, que a argumentação do Parecer da OAB-DF foi redigido em 08/07/2015, sendo um dos pioneiros no assunto, antecedendo até mesmo as legislações do Rio de Janeiro e São Paulo que viriam a proibir o aplicativo. Seus argumentos são essencialmente os mesmos dos juízes Bodart e Teixeira, com a ressalva de estarem menos aprofundados do que nos ditos julgamentos. A íntegra do Parecer da OAB-DF pode ser lida em: COMISSÃO DE ASSUNTOS CONSTITUCIONAIS DA OAB-DF. Protocolo nº 11162-8 de 2015, relatoria de Romulo Martins Nagib. Disponível em: < <http://s.conjur.com.br/dl/parecer-uber.pdf> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>59</sup> O veto do governador Rollemberg foi muito breve, contando apenas uma página. Remeteu-se à inconstitucionalidade do projeto de lei. Ele está disponível na íntegra em: CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL. Projeto de lei nº 282 de 2015. Disponível em: < <http://legislacao.cl.df.gov.br/Legislacao/consultaProposicao-1!282!2015!visualizar.action> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>60</sup> A nota do Uber sobre o veto do governador Rollemberg foi publicada em: MORAIS, Raquel. Rollemberg veta projeto aprovado pela Câmara que barra uber no DF. Disponível em: < <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2015/08/rollemberg-veta-projeto-aprovado-pela-camara-que-barra-uber-no-df.html> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>61</sup> A íntegra da entrevista do Secretário de Mobilidade está disponível em: BOM DIA DF. Rollemberg veta projeto que proíbe Uber no DF. Disponível em: < <http://globoplay.globo.com/v/4375776/> >. Data de acesso: 12/01/2017.

Mesmo não sendo ainda permitido pelo governo brasiliense, o Uber anunciou em 21 de agosto de 2015 que expandiria sua atuação na capital brasileira com novas modalidades do serviço e um preço até 25% mais barato<sup>62</sup>. Enquanto isso, O governador Rollemberg declarou ter intenção de regulamentar o aplicativo até o mês de novembro de 2015<sup>63</sup>.

O fato foi que a discussão sobre a regulamentação se arrastou por quase um ano, tendo o projeto de lei nº 777/2015 sido alvo de 93 emendas e 15 pareceres até culminar na lei Distrital nº 5.691 de 02 de agosto de 2016<sup>64</sup>. Este segundo projeto de lei contrasta fortemente com o primeiro, sobretudo, no tocante ao tempo consumido e à quantidade de intervenções.

A lei distrital possui algumas diferenças em relação ao Decreto paulistano que regula a mesma matéria. Primeiramente, ela teve a preocupação no art. 3º de que os serviços do aplicativo deveriam ser adaptados para acomodar pessoas com deficiência, sendo "vedada a cobrança de quaisquer valores adicionais".

Por outro lado, o art. 4º é menos rigoroso quanto às exigências para cadastro de motoristas parceiros, ao não requerer, por exemplo, aprovação do candidato em cursos relacionados à atividade – indicados pelo Poder Público. Por sua vez, o art. 9º deixou o estabelecimento do preço do serviço ao total encargo das operadoras dos aplicativos, sem estabelecer um teto, como ocorrido no caso da versão paulistana.

O Art. 14º permitiu que fosse estabelecida "cobrança de preços públicos por quilômetro rodado", enquanto o art. 17º delegou ao Poder Executivo o trabalho de regulamentar esta cobrança, bem como estabelecer, ou não, um limite ao número de motoristas privados prestando serviços de transporte individual, algo que o governador Rollemberg anunciou que não fará<sup>65</sup>.

---

<sup>62</sup> O anúncio do Uber está disponível em: PARANHOS, Thais; BERNARDES, Adriana. Considerado irregular pelo GDF, Uber amplia atividades na capital. Disponível em: < [http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/08/21/interna\\_cidadesdf,495493/considerado-irregulare-pelo-gdf-uber-amplia-atividades-na-capital.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/08/21/interna_cidadesdf,495493/considerado-irregulare-pelo-gdf-uber-amplia-atividades-na-capital.shtml) >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>63</sup> Conforme divulgado em: BERNARDES, Adriana. Após o veto, Rollemberg tentará regulamentar Uber em 90 dias. Disponível em: < [http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/08/06/interna\\_cidadesdf,493576/apos-o-veto-rollemberg-tentara-regulamentar-uber-em-90-dias.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/08/06/interna_cidadesdf,493576/apos-o-veto-rollemberg-tentara-regulamentar-uber-em-90-dias.shtml) >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>64</sup> A íntegra da lei está disponível no sítio oficial da Câmara Distrital: CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL. Lei nº 5.691 de 2016. Disponível em: < <http://legislacao.cl.df.gov.br/Legislacao/consultaTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR-446343!buscarTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR.action> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>65</sup> O governador declarou que neste primeiro momento não considera prudente fazer restrições aos aplicativos. Ele prefere deixar o mercado livre para averiguar as possíveis consequências antes de tomar atitude. A íntegra do pronunciamento está disponível em: VIDIGAL, Mateus. Lei do Uber é sancionada no DF sem restringir versão 'popular' do app. Disponível em: < <http://g1.globo.com/distrito->

Deste modo, o Uber e seus concorrentes seguem operando sem restrições na capital federal. Apesar disso, não há previsão de inaugurar o serviço "Uberpool" em Brasília, seja em função da frota, seja em função da viabilidade em termos de rentabilidade.

## PONDERAÇÕES SOBRE OS PRINCIPAIS PONTOS CONTROVERSOS RELATIVOS AO UBER

As experiências do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Distrito Federal com o Uber acabam revelando o potencial que este simples aplicativo de *smartphone* tem de mobilizar representantes dos três poderes da república na direção de debates sobre modelos de mobilidade urbana.

Entretanto, o caminho para uma solução razoável é mais complexo do que "proibir" ou "liberar" o aplicativo, propostas que dominaram os debates até o momento. Para superar este raciocínio binário, será conduzida uma breve análise sobre (i) quem teria a competência para tomar a decisão sobre regulamentar; e (ii) as questões a serem apreciadas por uma eventual regulamentação.

Para apreciar o impasse jurídico sobre a competência legislativa, será utilizado como referência analítica os três principais juristas que emitiram pareceres sobre o tema até o momento: José Canotilho, Daniel Sarmento e Eros Grau.

Para analisar os temas a serem tratados por uma eventual regulamentação utilizar-se-á como principal referência a sentença do juiz Bodart do Rio de Janeiro, por ser o documento que melhor consolida o assunto.

### A competência para regular o Uber

Há dois diplomas legais que permeiam – direta ou indiretamente – todos os argumentos apresentados no debate:

- i. a Constituição Federal de 1988; e
- ii. a lei federal 12.587/12 ("Sistema Nacional de Mobilidade Urbana").

Primeiramente, a Constituição Federal de 1988 é a norma máxima do país, à qual todas as demais se submetem. Em seu art. 5º, XV está previsto que é livre "a locomoção no território

---

federal/noticia/2016/08/sem-limitacao-versao-popular-lei-do-uber-e-sancionada-no-df.html >. Data de acesso: 11/01/2017.

nacional em tempos de paz", sendo possível a qualquer pessoa "nele (território) entrar, permanecer, ou dele sair com seus bens". Esta plena liberdade de locomoção não é apenas um direito negativo – não ser o cidadão impedido de se deslocar – mas também um direito positivo, que obriga o Estado a assegurar a existência dos meios rodoviários, aquaviários, metroviários e aeroviários necessários para o deslocamento dentro do seu território.

Neste sentido, a Constituição fornece diretrizes sobre quem é a autoridade competente para legislar e fiscalizar cada tipo de transporte. No caso do transporte rodoviário urbano, os arts. 22, IX e XI estabelecem ser competência privativa da União legislar sobre "diretrizes da política nacional de transportes" e "trânsito e transporte", enquanto o art. 30, V concede ao Município a responsabilidade de "organizar e prestar" os "serviços públicos de interesse local".

As diretrizes fornecidas pela União vieram na forma da lei federal nº 12.587/12, a qual definiu que o "Sistema Nacional de Mobilidade Urbana" – composto pelos modos de transporte e a infraestrutura que garante sua circulação (art. 3) – tem por finalidade promover o "acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes de desenvolvimento urbano" (art. 2).

Sobre estes dispositivos legais, José Canotilho argumenta que as leis municipais que procuraram proibir o Uber seriam formalmente inconstitucionais, pois a União Federal seria portadora da competência exclusiva para legislar sobre o trânsito (CANOTILHO, 2015). No mesmo sentido, Daniel Sarmento arguiu que os municípios poderiam, no máximo, suplementar a legislação federal, mas nunca criarem uma restrição que a legislação federal não previu (SARMENTO, 2015).

Em sentido diverso, Eros Grau argumenta que o transporte individual exercido pelo Uber seria – assim como o serviço de táxi – um serviço público. Como tal, dependeria de concessão ou permissão do estado para ser exercido. O ex-ministro do Supremo Tribunal Federal chega a comparar a atividade do Uber aos "profissionais que exercem a medicina sem terem diploma" (GRAU, 2015). Estaria, portanto, fora do escopo da livre-iniciativa prevista para a atividade econômica privada.

Contra isso, Canotilho defende que o transporte individual – categoria na qual se insere tanto o Uber quanto os táxis – não seria um serviço público, mas sim um serviço de *utilidade pública*. Por esta razão, ele gozaria de alguns benefícios de serviço público – como o uso que os táxis fazem da faixa exclusiva de ônibus, por exemplo – mas manteria sua natureza de atividade econômica privada, tal como a possibilidade da licença de táxi ser alienada por *causa mortis* ou mediante contrato entre particulares (CANOTILHO, 2015).

No mesmo sentido, Sarmiento afirma que o transporte individual não é um serviço público, pois não há "o inescusável dever do estado" em oferecer tal serviço, bem como seria "risível" um programa "táxi para todos" ou oferecer um subsídio às tarifas de transporte individual (SARMENTO, 2015).

Impasse jurídico à parte, os três autores concordam que a finalidade dos transportes – sejam públicos ou privados; coletivos ou individuais – é promover o "acesso universal à cidade" previsto no art. 2 da lei federal nº 12.587/12.

Sendo assim, cumpre indagar qual modelo de gestão – a criação de reserva de mercado em favor dos detentores de licenças de táxi ou a implantação da livre concorrência – favoreceria melhor este fim último dos transportes. É importante considerar que os três autores citados também concordam que sejam feitas restrições às atividades econômicas em prol de um interesse coletivo relevante. Citando um por todos, Canotilho escreve que é sempre a defesa e a proteção de interesses e bens coletivos que constituem o critério jurídico-constitucionalmente legitimante e justificativo das intervenções restritivas ou condicionantes à liberdade fundamental (CANOTILHO, 2015).

A esse respeito, Luiz Esteves – economista-chefe do Conselho Administrativo para Defesa da Concorrência ("CADE") – observa que "há resultados para todos os gostos" (ESTEVES, 2015). Contudo, o autor também pontua que os resultados são decisivamente influenciados pelas características da cidade, como sua geografia, cultura e história.

Sendo assim, qualquer legislação a nível federal ou estadual a esse respeito deve ser cautelosa, uma vez que pode estar legislando sobre realidades muito distintas, principalmente em um país de dimensões continentais como o Brasil. Considerando este fato, o mais indicado é que a matéria seja majoritariamente tratada pelos municípios.

A própria empresa Uber leva em conta que seu impacto na logística urbana difere de acordo com o perfil da cidade, tanto que sempre deu preferência a atuar em grandes capitais e centros urbanos. Um município de pequeno porte, em que seja possível realizar a maioria dos deslocamentos a pé, teria pouca necessidade de utilização de tais serviços.

Serviços como o Uberpool, por exemplo, dependem do tamanho da frota cadastrada no aplicativo para serem economicamente viáveis e serem ofertados aos clientes. Por esta razão, o Uberpool permanece restrito no Brasil às cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, apesar de clientes de outras cidades solicitarem o serviço.

Portanto, a decisão sobre implementar a livre concorrência ou instituir reserva de mercado sobre o transporte individual deveria ser uma decisão do município – por ser a

autoridade que melhor compreende sua própria realidade urbana – sempre com o objetivo de promover o "acesso universal à cidade" previsto em legislação federal.

### **Questões a serem abordadas por uma eventual regulamentação**

Os municípios, de forma geral, deveriam regular os aplicativos de caronas pagas de modo que esta modalidade de transporte contribuísse para o "acesso universal à cidade". Admitida esta premissa, pertinente ponderar o escopo de razoabilidade dentro do qual esta decisão deve ser tomada. Por razoabilidade entende-se aplicar as restrições ou estímulos necessários – nem mais, nem menos – para se obter o resultado desejado, ou seja, a livre circulação de moradores e visitantes dentro do espaço urbano.

Considerando as discussões nas esferas dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, foram identificados cinco eixos temáticos que uma eventual proposta de regulamentação do transporte individual privado não poderia deixar de abordar:

- i. a suposta captura regulatória dos Poderes Legislativo e Executivo pelos taxistas;
- ii. a segurança pública;
- iii. a proteção econômica do consumidor;
- iv. os congestionamentos; e
- v. a qualidade do serviço, de modo a discernir possíveis caminhos de pesquisa que viessem auxiliem na solução do impasse.

### A suposta captura regulatória dos poderes executivo e legislativo

Nos quatro casos analisados o posicionamento inicial do Legislativo foi prontamente contrário ao Uber. Do mesmo modo, o Poder Executivo se posicionou contra as caronas pagas no Rio de Janeiro e em Belo Horizonte.

O poder Judiciário e o próprio Uber acusaram o Executivo e o Legislativo de terem assumido tal postura exclusivamente para favorecer os taxistas em detrimento da população, prática conhecida como "captura regulatória", em que o regulador favorece um agente de mercado por meio de sua autoridade.

Esta ideia é explicitamente defendida pelo juiz Bodart quando afirma que "há indícios significativos de que a iniciativa estatal é fruto de captura regulatória e não está voltada à promoção do melhor interesse público" (BODART, 2015), entendimento este também esposado pela juíza Teixeira ao dizer que "não há qualquer inviabilidade técnica ou econômica que

justifique a exclusividade dos detentores de licenças de táxi na prestação do serviço" (TEIXEIRA, 2015). Afinal, o transporte privado individual sempre existiu e a sua proibição só entrou em voga quando este mercado começou crescer graças aos aplicativos de carona (BODART, 2015).

Tal acusação pode não ser de todo infundada. De fato, o Legislativo carioca fez uma "frente parlamentar em defesa dos taxistas" e não uma "frente de defesa da mobilidade urbana". No mesmo sentido, a deputada Faraj do Distrito Federal fez questão de frisar que a vedação do Uber seria uma "valorização do taxista". Nos debates até o momento poucos foram aqueles que invocaram fundamentadamente o direito ao "acesso universal à cidade" para justificar sua oposição aos aplicativos de carona.

Entretanto, adotando um posicionamento que se alterna em relação ao tema, Luís Esteves nos recorda que seria precipitado afirmar que toda oposição ao Uber seria fruto de captura regulatória, pois existem sim razões legítimas para se defender a vedação dos aplicativos de carona até sua regulamentação (ESTEVES, 2015).

A bibliografia sobre o mercado de transporte individual não apresenta um posicionamento unânime para se afirmar que a desregulamentação da entrada no mercado e de sua tarifa sejam sempre medidas que favoreçam a mobilidade urbana. Como o próprio Luís Esteves menciona em relação à temática, há "argumentos para todos os gostos" a partir da experiência da desregulamentação.

Sendo assim, o "como fazer" possui papel decisivo na construção da resposta. Com os dados que se tem à disposição acerca da mobilidade urbana nas cidades brasileiras, não é possível afirmar ou negar que a desregulamentação total e imediata tanto da entrada de novos agentes no mercado quanto da tarifa – como o Uber propõe – seria algo benéfico para a população.

O município possui o dever jurídico de tomar a decisão que melhor favoreça a mobilidade urbana. Contudo, não possui, ainda, os meios para efetivamente mensurar os efeitos benéficos e as externalidades negativas que adviriam dos aplicativos de carona empregados em larga escala. Faltam dados como a dimensão ideal da frota de veículos de aluguel, o impacto que teriam no congestionamento, o público que atenderiam, etc, informações sem as quais é muito difícil chegar a uma afirmação categórica sobre a disputa.

Portanto, o fato de muitos opositores do Uber, aparentemente, defenderem mais os interesses dos taxistas do que os da coletividade em geral, não significa que não existam argumentos razoáveis para se opor ao Uber, mesmo que parcialmente. Deste modo, não se

poderia atribuir a postura dos Poderes Executivo e Legislativo exclusivamente a uma possível captura regulatória.

Por outro lado, também não há argumentos fundamentados o suficiente para justificar a proibição total dos aplicativos. Como bem disse a desembargadora Alvarenga do Rio de Janeiro, o que está em discussão não é "a competência e legitimidade da Municipalidade para regular e fiscalizar a atividade de transporte", mas sim a "razoabilidade" e "proporcionalidade" de "proibir todo um setor dessa atividade econômica" (ALVARENGA, 2015).

Para sanar este eixo temático é preciso estudos de engenharia de trânsito para apurar – caso a caso – os benefícios e malefícios dos aplicativos de carona para a mobilidade urbana.

### A segurança pública e o Uber

A segurança pública consiste em uma preocupação não apenas com a segurança do passageiro e do motorista, mas também com o trânsito em si e com os pedestres. O ponto que estaria em questão é o fato de que um veículo em condições precárias – ou conduzido por uma pessoa despreparada – poderia resultar em uma potencial tragédia envolvendo terceiros.

De fato, a segurança foi o primeiro argumento invocado pelo Legislativo para proibir o Uber. A justificativa da lei que proibiu o Uber em São Paulo foi "evitar a proliferação de serviços que possam colocar em risco o usuário"<sup>66</sup>, enquanto no Distrito Federal, a justificativa fala em coibir "fraudadores que realizam o serviço de maneira clandestina e conseqüentemente colocam a população em risco"<sup>67</sup>.

Para estes legisladores, o risco seria decorrente de que ainda não estaria prevista para os motoristas parceiros do aplicativo e seus veículos a mesma fiscalização vigente para os taxistas, tais como vistorias programadas e testes regulares de aptidão para dirigir.

O juiz Bodart do Rio de Janeiro respondeu a esta preocupação com o argumento de que a fiscalização estatal "nunca livrou o consumidor de deparar-se com condutores que desrespeitam as leis de trânsito ou pouco cordiais", dirigindo, inclusive, veículos "em péssimo

---

<sup>66</sup>A íntegra da justificativa da lei está disponível no sítio oficial da Câmara de Vereadores de São Paulo: CÂMARA DE VEREADORES DE SÃO PAULO. Justificativa do projeto de lei nº 349 de 2014. Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/justificativa/JPL0349-2014.pdf>>. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>67</sup>A íntegra da justificativa está no sítio oficial da Câmara Distrital: CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL. CLDF regulamenta uso de aplicativos para serviços de táxi. Disponível em: <[http://www.cl.df.gov.br/ultimas-noticias/-/asset\\_publisher/IT0h/content/cldf-regulamenta-uso-de-aplicativos-para-servicos-de-taxi?redirect=http%3A%2F%2Fwww.cl.df.gov.br%2Fultimas-noticias](http://www.cl.df.gov.br/ultimas-noticias/-/asset_publisher/IT0h/content/cldf-regulamenta-uso-de-aplicativos-para-servicos-de-taxi?redirect=http%3A%2F%2Fwww.cl.df.gov.br%2Fultimas-noticias)>. Data de acesso: 12/01/2017.

estado de conservação", indicando, assim, a contribuição do Uber para reduzir a assimetria de informações entre passageiro e motorista – ao informar, previamente a contratação pelo passageiro, o nome do condutor, modelo de veículo e avaliação realizada sobre ele pelos usuários anteriores<sup>68</sup>.

De fato, os numerosos episódios violentos protagonizados por taxistas em relação ao Uber parecem ratificar o entendimento do juiz carioca. No Rio de Janeiro um passageiro foi agredido por um taxista por aparentar estar aguardando Uber<sup>69</sup>, enquanto no Distrito Federal uma família foi supostamente emboscada e agredida por cerca de 50 taxistas apenas por terem sido confundidos com o Uber<sup>70</sup>.

Por outro lado, questiona-se se a fiscalização privada do Uber e seus concorrentes sobre a qualidade dos seus motoristas seria o suficiente para garantir a segurança que o Estado aparenta não estar conseguindo.

A *Taxicab, Limousine & Paratransit Association* ("TLPA") lançou o website "*Who's driving you?*" para divulgar os incidentes envolvendo motoristas do Uber e similares ao redor do mundo. De acordo com o website, os preços competitivos destes aplicativos são decorrentes do desrespeito a requisitos de segurança "essenciais para a segurança de passageiros e de comunidades" do transporte individual, tais como "contratação de seguro inadequado, investigação insuficiente de antecedentes do motorista e muito mais"<sup>71</sup>.

Dentre os episódios relatados, destaca-se a aceitação pelo Uber de 25 motoristas que possuíam múltiplas condenações criminais por estupro e assassinato. Para não ser condenado, o Uber fechou um acordo de 10 milhões de dólares com a promotoria de Los Angeles<sup>72</sup>. Houve também contratação em Miami de um motorista que possuía múltiplas postagens de louvor ao

---

<sup>68</sup> Nesse sentido, a perspectiva adotada pelo Uber sempre foi de atribuir ao motorista parceiro a responsabilidade integral pela manutenção do veículo, bem como pela qualidade do serviço prestado em geral, dado que estaria submetido à avaliação dos próprios consumidores.

<sup>69</sup> Este episódio foi divulgado por uma reportagem do SBT Rio disponível em: SBT RIO. Briga entre motorista Uber e taxista. Disponível em: < <https://www.youtube.com/watch?v=eEgZeatpQr8> >. Data de acesso: 13/01/2017.

<sup>70</sup> A cobertura completa do crime foi divulgado pelo G1 e está disponível em: G1 DO DF. Confundada com Uber no DF, família é perseguida e espancada por taxistas. Disponível em: < <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2016/06/confundida-com-uber-no-df-familia-e-perseguida-e-espancada-por-taxistas.html> >. Data de acesso: 13/01/2017.

<sup>71</sup> O sítio é atualizado diariamente com notícias do mundo inteiro envolvendo crimes cometidos ou relacionados aos motoristas do Uber e seus concorrentes: WHO'S DRIVING YOU. About our campaign. Disponível em: < <http://www.whosdrivingyou.org/about> >. Data de acesso: 13/01/2017.

<sup>72</sup> Ver a notícia na íntegra em: ASSOCIATED PRESS. Uber settles driver background-check case for at least \$ 10M. Disponível em: < <http://www.nbcnews.com/news/us-news/uber-settles-driver-background-check-case-least-10m-n552741> >. Data de acesso: 13/01/2017.

Estado Islâmico no seu perfil em uma rede social, remetendo assim a um ponto controverso sobre o qual existe um elevado grau de polêmica<sup>73</sup>.

Desse modo, não é possível considerar como "infalível" as modalidades de fiscalização vigentes, seja a do Estado ou a de entes privados. A constatação – feita pelo juiz Bodart – de que a fiscalização do Município possui falhas não leva necessariamente à conclusão de que o Uber esteja fazendo um trabalho melhor.

### O Uber e os congestionamentos

Arguindo em favor da liberalização dos aplicativos de caronas pagas, o juiz Bodart arguiu que banir o Uber para fins de contenção de tráfego seria discriminatório, pois qualquer medida nesse sentido – para ter um impacto real no trânsito – deveria incluir "todos os tipos de veículos em circulação nas vias públicas" (BODART, 2015). No mesmo sentido, a CNS argumentou que a atuação em larga escala de aplicativos como o Uber não geram externalidades negativas, pois "o serviço já vinha sendo prestado sem transtornos para a ordem pública" (PALHEIRO, 2015).

A afirmação do juiz Bodart parte do princípio de que todos os tipos de veículo teriam o mesmo impacto no trânsito, enquanto a afirmação da CNS parte da premissa de que se os consumidores ainda não perceberam externalidades negativas elas não existem. Essas afirmações carecem de prova empírica.

Com base na afirmação do juiz Bodart, poderia se defender também o fim da restrição feita à circulação de caminhões no perímetro urbano na maioria das cidades brasileiras, inclusive no Rio de Janeiro<sup>74</sup>. Tal restrição se justifica pelo maior impacto que tais veículos geram no trânsito em comparação com os demais. O impacto no trânsito de um ônibus, um carro de passeio, um caminhão ou uma moto não são idênticos. A afirmação do juiz Bodart iguala os desiguais.

---

<sup>73</sup> Consulte a notícia na íntegra em: CHARDY, Alfonso. Cuban migrant who expressed support for Isis faces sentence in federal court. Disponível em: <<http://www.miamiherald.com/news/local/community/broward/article27497794.html>>. Data de acesso: 13/01/2017.

<sup>74</sup> A CET-Rio teria identificado por meio de estudos que poderia obter significativa redução no trânsito restringindo apenas a circulação de caminhões, uma vez que estes são mais pesados, lentos e costumam realizar carregamentos ocupando parte das faixas de vias públicas. A íntegra da notícia está disponível em: G1 DO RIO. Restrições à circulação de caminhões são ampliadas no rio para Olimpíadas. Disponível em: < <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/olimpiadas/rio2016/noticia/2016/07/restricoes-circulacao-de-caminhoes-sera-ampliada-no-rio-para-olimpiada.html> >. Data de acesso: 11/01/2017.

Ademais, há indícios de que os veículos de aluguel – como táxi e Uber tenham um impacto na mobilidade urbana ainda não de todo mensurado. Luís Esteves acusa que os motoristas de caronas pagas tendem a ficar circulando em torno de locais em que possuem maior probabilidade de receberem uma chamada – tais como aeroportos, rodoviárias, estádios de futebol, etc – agravando o trânsito em regiões que já são congestionadas (ESTEVES, 2016).

Por sua vez, o fato dos cidadãos não estarem percebendo externalidades negativas não significa que elas não existam. Por exemplo, estudos na cidade de Nova Iorque – onde o Uber e seus concorrentes operam livremente – apontaram indícios de que o uso em larga escala de tais aplicativos estaria agravando a hora do *rush*, uma vez que os preços mais baratos do Uber estariam fazendo com que alguns passageiros trocassem o transporte coletivo pelas caronas pagas<sup>75</sup>.

É preciso mensurar o quanto desta migração seria sustentável para a cidade<sup>76</sup>. Neste sentido, o prefeito Blasio de Nova Iorque anunciou que pretende estabelecer um limite para o crescimento do Uber e seus concorrentes na cidade, pois sua expansão estaria sendo insustentável para o trânsito da cidade<sup>77</sup>.

Deste modo, é temerário afirmar que os veículos de aluguel não geram externalidades negativas ou que não seria razoável uma política de restrição de circulação específica para este tipo de veículo.

Contudo, neste caso concreto, a prefeitura do Rio de Janeiro não apresentou ao juiz Bodart – até onde se tem notícia – dados estatísticos que demonstrem as externalidades negativas que o Uber e seus concorrentes estariam gerando na cidade. Ainda que assim fizesse, precisaria também provar que só a drástica medida de banimento dos aplicativos solucionaria o problema.

---

<sup>75</sup> O estudo prova que o aumento de viagens do Uber é maior do que a perda de viagens dos táxis nova-iorquinos, demonstrando que o aplicativo estaria estimulando que passageiros trocassem o transporte público pela carona paga. O Uber respondeu que qualquer aumento que tenha causado ao tráfico seria mínimo. A íntegra da pesquisa está disponível em: BIALIK, Carl; FISCHER-BAUM, Reuben; MEHTA, Dhruvil. Is Uber making NYC rush-hour traffic worse? Disponível em: <<https://fivethirtyeight.com/features/is-uber-making-nyc-rush-hour-traffic-worse/>>. Data de acesso: 11/01/2017.

<sup>76</sup> Por esse mesmo motivo não se sustenta o argumento do Juiz Linhares de Belo Horizonte quanto afirma que o Uber não geraria externalidades negativas em virtude de haver "grande demanda não atendida na cidade". O crescimento do Uber não apenas atende demanda, como também gera demanda e pode contribuir para o congestionamento se não for corretamente regulado.

<sup>77</sup> O tempo de trânsito na cidade teria supostamente aumentado 7% em virtude da grande circulação de carros do Uber aguardando chamadas. A íntegra da pesquisa está disponível em: SALMON, Felix. New Yorkers love Uber. But is Uber good for NYC? Disponível em: <<http://fusion.net/story/175479/uber-new-york-taxis/>>. Data de acesso: 13/01/2017.

Neste sentido, a prefeitura carioca falhou em apresentar seu caso perante o Judiciário, motivo pelo qual a decisão do juiz Bodart foi prudente ao não permitir que fosse imposta à atividade profissional uma restrição que não foi adequadamente justificada.

### A proteção econômica do consumidor

Usuários do Uber afirmam que o principal motivo para terem aderido ao aplicativo foi o seu baixo preço, bem como a possibilidade de efetuar o pagamento no cartão, algo que muitos táxis não aderiram. Por sua vez, taxistas de São Paulo afirmam que não conseguem competir com o preço do aplicativo, uma vez que a tabela a ser aplicada pelos taxistas é regulada pela prefeitura<sup>78</sup>.

O juiz Bodart presumiu que "o fato de aplicativos como o Uber lograrem propiciar ao usuário um serviço de melhor qualidade por um preço praticamente idêntico" seria prova de que "as tarifas fixadas pelo Poder Público não são estabelecidas no interesse do consumidor" (BODART, 2015) – argumento este corroborado pela juíza Teixeira (TEIXEIRA, 2015) – presumindo também a existência de eventuais movimentos corporativistas por parte dos taxistas que ajudariam a manter os preços altos.

Entretanto, o fato do preço ofertado pelo Uber ser inferior ao táxi não significa necessariamente que as regras básicas de concorrências estejam sendo respeitadas. Por exemplo, os taxistas acusam o Uber de estar praticando *dumping*, ou seja, assumindo prejuízo intencionalmente para quebrar a concorrência<sup>79</sup>. O prejuízo de mais de um bilhão de dólares da companhia apenas no 1º semestre de 2016 aparenta corroborar esta tese<sup>80</sup>. Nesta direção, a tendência seria a consolidação gradual de um monopólio do Uber, que resultaria em um futuro aumento de tarifas, neste caso, não mais regulamentadas pelo Poder Público<sup>81</sup>.

---

<sup>78</sup> Esta pesquisa foi conduzida na cidade de São Paulo e está disponível em: ARAÚJO, Glauco; GOMES, Helton Simões; DOMINGOS, Roney. São Paulo na era Uber. Disponível em: <<http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2016/especial-uber/>>. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>79</sup> Esta opinião é praticamente unânime entre os taxistas entrevistados: ARAÚJO, Glauco; GOMES, Helton Simões; DOMINGOS, Roney. São Paulo na era Uber. Disponível em: <<http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2016/especial-uber/>>. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>80</sup> O Uber justificou seu prejuízo arguindo estar concedendo incentivos econômicos aos seus motoristas, o que reforça ainda mais a possibilidade de estar, de fato, cometendo *dumping*. A íntegra da reportagem está disponível em: NEWCOMER, Eric. Uber loses at least \$1.2 billion in first half of 2016. Disponível em: <<http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-08-25/uber-loses-at-least-1-2-billion-in-first-half-of-2016>>. Data de acesso: 13/01/2017.

<sup>81</sup> A pergunta que a reportagem faz logo em seu subtítulo é "até quando" a concorrência será favorável ao consumidor, denotando também preocupação quanto a um possível monopólio do Uber. A reportagem na íntegra está disponível em: ARAÚJO, Glauco; GOMES, Helton Simões; DOMINGOS, Roney.

Além disso, em São Paulo e outras capitais, motoristas do Uber fizeram greve reivindicando que o aplicativo estaria subindo a sua participação no preço cobrado por viagem, ao mesmo tempo em que estaria cadastrando um número insustentável de novos parceiros pela cidade.

Segundo um dos entrevistados, a renda mensal de cerca de R\$ 8 mil por motorista teria caído para R\$ 3 mil, o que não estaria mais compensando prosseguir atuando no ramo. Deste modo, os motoristas estariam dirigindo até 18 horas por dia para obter seu sustento, o que poderia naturalmente aumentar o risco de acidentes<sup>82</sup>. Basicamente, os motoristas parceiros estavam reclamando de que o Uber estaria fazendo com eles o que o próprio aplicativo já teria feito com os taxistas ao ampliar o número dos prestadores de serviço de transporte individual.

Deste modo, o fato do preço do Uber ser menor que o do táxi não leva necessariamente à conclusão de que o táxi esteja superfaturado, como presume o juiz Bodart (BODART, 2015). Pode também estar ocorrendo *dumping* por parte do Uber. Ambas as hipóteses devem ser investigadas pelo método científico.

#### A qualidade do serviço

A qualidade do serviço é um problema histórico em relação ao transporte individual. O número limitado das licenças de táxi tende a gerar um grupo de protegidos, que, seguros de seu rendimento, passariam a operar com certo nível de ineficiência (ESTEVES, 2016). Existem reclamações históricas no tocante às "corridas no tiro" – ocasiões especiais (Feriados e Festas) em que o taxista estabelece um preço exorbitante fora do taxímetro – ou corridas recusadas em virtude do motorista considerar que não seriam lucrativas.

Neste quesito, os aplicativos de caronas podem ter seus pormenores, mas tiveram o mérito de, a partir do momento de sua entrada, impactar de forma relativamente positiva junto ao padrão de qualidade do serviço de transporte individual.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

São Paulo na era Uber. Disponível em: < <http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2016/especial-uber/> >. Data de acesso: 12/01/2017.

<sup>82</sup> Protestos semelhantes têm ocorrido em outras cidades ao redor do mundo pelo mesmo motivo. A íntegra da notícia está disponível em: SOUZA, Felipe. Viagem barata: por que motoristas do Uber estão protestando contra a empresa no Brasil. Disponível em: < [http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/03/160328\\_uber\\_protesto\\_tarifa\\_fs](http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2016/03/160328_uber_protesto_tarifa_fs) >. Data de acesso: 13/01/2017.

Apesar da grande polêmica envolvendo os aplicativos de carona no Brasil, é alarmante a carência de dados estatísticos nos debates que estão ocorrendo nas quatro cidades brasileiras analisadas.

Nos documentos disponibilizados ao público até o momento pelos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário percebe-se, não raramente, que ambos os lados têm se pautado em presunções que precisariam de estatísticas para serem validadas como, por exemplo, a premissa de que a livre concorrência sempre será positiva para o consumidor ou que a tarifa praticada pelos aplicativos não sejam decorrentes da prática de dumping.

É possível observar também um padrão no posicionamento do Legislativo, pois – na maioria dos casos – ele foi favorável à proibição total do aplicativo, enquanto o Judiciário – também na maioria dos casos – foi favorável à sua liberação.

A atuação do Poder Executivo tem servido como fiel da balança nos quatro casos estudados. Em São Paulo, foi a iniciativa do prefeito Haddad que resultou na regulamentação do aplicativo, apesar da controvérsia legal sobre a possibilidade de ele fazê-lo por decreto. No Distrito Federal, foi a iniciativa do governador em vetar o projeto de lei inicial do Legislativo que levou a discussão sobre sua regulamentação.

Por outro lado, a atuação conjunta entre Executivo e Legislativo nas cidades do Rio de Janeiro e Belo Horizonte levou a um antagonismo com o Judiciário, que não foi de todo resolvido. A tendência no Rio de Janeiro é a situação se desenrolar favoravelmente ao Uber, em virtude da posse do novo prefeito, favorável ao aplicativo. Por sua vez, o novo prefeito de Belo Horizonte continuará fazendo oposição às caronas pagas e o Judiciário mineiro está dividido sobre o assunto.

Destaca-se também a divisão interna do Poder Judiciário a respeito, pois os juízes de 1ª instância tiveram menos resistência em conceder liminares ao Uber do que os desembargadores na 2ª Instância. Esta realidade é observável principalmente no Rio de Janeiro e em Minas Gerais, em que a principal resistência ao aplicativo veio da parte de desembargadores.

Atualmente, é notória uma melhora nos serviços de táxi nas quatro cidades estudadas, tendo alguns taxistas, inclusive, adotado práticas características do Uber, tais como oferecer água, carregador de celular, etc. Passaram a ocorrer também reclamações quanto à tarifa dinâmica adotada pelo aplicativo, a qual estabelece o preço de acordo com a demanda no momento específico da chamada. Um terceiro fenômeno observado são os motoristas de aplicativos de carona que passaram a oferecer seu serviço diretamente ao passageiro, sem

intermediação do aplicativo. Este fato pode indicar um retorno à contratação direta de motorista por preço a ser combinado.

Por fim, o que se recomenda é a adoção de estudos mais aprofundados, principalmente da área de engenharia de trânsito, para se averiguar o real impacto dos transportes individuais de aluguel na cidade, de modo a mensurar a melhor política para integrá-lo à mobilidade urbana. Para uma abordagem inicial, seria aconselhável que as prefeituras averiguassem:

- i. a frota total de veículos de aluguel em circulação na cidade;
- ii. os pontos de origem e destino mais recorrentes;
- iii. os horários de maior demanda;
- iv. o perfil do público que recorre ao serviço; e
- v. seu real impacto no tempo de congestionamento. Sem números, será impossível se chegar a uma solução para cada caso.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUILHAR, Lígia; CAPELAS, Bruno. **Uber anuncia chegada à Belo Horizonte**. Disponível em: <<http://link.estadao.com.br/noticias/geral,uber-anuncia-chegada-a-belo-horizonte,10000030518>>. Data de acesso: 12/01/2017.

ALENCAR, Felipe. **Uberpool, serviço que divide corrida do Uber, chega ao Rio nesta quinta-feira**. Disponível em: <<http://www.techtudo.com.br/noticias/noticia/2016/06/uberpool-servico-que-divide-corrída-do-uber-chega-ao-rio-nesta-quinta-feira.html>>. Data de acesso: 05/04/2017.

ARAÚJO, Glauco; GOMES, Helton Simões; DOMINGOS, Roney. **São Paulo na era Uber**. Disponível em: <<http://especiais.g1.globo.com/sao-paulo/2016/especial-uber/>>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_\_. **MP abre inquérito para apurar decreto de Haddad que regulariza Uber em SP**. Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/mp-abre-inquerito-para-apurar-decreto-de-haddad-que-regulariza-uber-em-sp.html>>. Data de acesso: 12/01/2017.

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO INSTITUCIONAL DO TJMG. **Juiz nega liminar a motorista que queria trabalhar com Uber**. Disponível em: <<http://www.tjmg.jus.br/portal/imprensa/noticias/juiz-nega-liminar-a-motorista-que-queria-trabalhar-com-uber-1.htm>>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_\_. **Processo analisa direito de prefeitura fiscalizar o aplicativo uber**. Disponível em: <<http://www.tjmg.jus.br/portal/imprensa/noticias/processo-analisa-direito-de-prefeitura-fiscalizar-o-aplicativo-uber-1.htm>>. Data de acesso: 12/01/2017.

ASSOCIATED PRESS. **Uber settles driver background-check case for at least \$ 10M**. Disponível em: <<http://www.nbcnews.com/news/us-news/uber-settles-driver-background-check-case-least-10m-n552741>>. Data de acesso: 13/01/2017.

BERGAMIM JR, Giba. **Base de Haddad tenta última cartada para votar liberação do Uber na quarta.** Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/05/1767439-base-de-haddad-tenta-ultima-cartada-para-votar-liberacao-do-uber-na-quarta.shtml>>. Data de acesso: 12/01/2017.

BERNARDES, Adriana. **Após o veto, Rollemberg tentará regulamentar Uber em 90 dias.** Disponível em: <<http://legislacao.cl.df.gov.br/Legislacao/consultaTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR-446343!buscarTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR.action>>. Data de acesso: 12/01/2017.

BHTRANS. **Edital de concorrência pública nº 09 de 2015.** Disponível em: <[http://servicosbhtrans.pbh.gov.br/bhtrans/atendimento/pesq\\_editais\\_resp\\_eventos.asp?codigo=09/2015&modalidade=CP](http://servicosbhtrans.pbh.gov.br/bhtrans/atendimento/pesq_editais_resp_eventos.asp?codigo=09/2015&modalidade=CP)>. Data de acesso: 12/01/2017.

BIALIK, Carl; FISCHER-BAUM, Reuben; MEHTA, Dhruvil. **Is Uber making NYC rush-hour traffic worse?** Disponível em: <<https://fivethirtyeight.com/features/i-s-uber-making-nyc-rush-hour-traffic-worse/>>. Data de acesso: 11/01/2017.

BOM DIA DF. **Rollemberg veta projeto que proíbe Uber no DF.** Disponível em: <<http://globoplay.globo.com/v/4375776/>>. Data de acesso: 12/01/2017.

CÂMARA DE VEREADORES DO RIO DE JANEIRO. **Lei complementar nº 159 de 29 de setembro de 2015.** Disponível em:

<<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/1dd40aed4fced2c5032564ff0062e425/65e58cb3ec93794483257ecf00600d50?OpenDocument>>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_ **Lei ordinária nº 6.106 de 25 de novembro de 2016.** Disponível em: <<http://www.camara.rj.gov.br/>>. Data de acesso: 08/01/2017.

\_\_\_\_ **Resolução da mesa diretora nº 8.824 de 2015: Frente parlamentar em defesa dos taxistas.** Disponível em: <[http://www.camara.rj.gov.br/frente\\_parlamentar\\_descricao.php?m1=frente&pc=59](http://www.camara.rj.gov.br/frente_parlamentar_descricao.php?m1=frente&pc=59)>. Data de acesso: 12/01/2017.

CÂMARA DE VEREADORES DE BELO HORIZONTE. **Lei nº 10.900 de 09 de janeiro de 2016.** Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao/pesquisa>>. Data de acesso: 12/01/2017.

CÂMARA DE VEREADORES DE SÃO PAULO. **Justificativa do projeto de lei nº 349 de 2014.** Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/justificativa/JPL0349-2014.pdf>>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_ **Lei nº 15.676 de 18 de dezembro de 2012.** Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L15676.pdf>>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_ **Lei nº 16.279 de 08 de outubro de 2015.** Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L16279.pdf>>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_ **Lei nº 7.329 de 11 de julho de 1969.** Disponível em: <<http://documentacao.camara.sp.gov.br/iah/fulltext/leis/L7329.pdf>>. Data de acesso: 12/01/2017.

CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL. **CLDF regulamenta uso de aplicativos para serviços de táxi.** Disponível em: <[http://www.cl.df.gov.br/ultimas-noticias/-/asset\\_publisher/IT0h/content/cldf-regulamenta-uso-de-aplicativos-para-servicos-de-taxi?redirect=http%3A%2F%2Fwww.cl.df.gov.br%2Fultimas-noticias](http://www.cl.df.gov.br/ultimas-noticias/-/asset_publisher/IT0h/content/cldf-regulamenta-uso-de-aplicativos-para-servicos-de-taxi?redirect=http%3A%2F%2Fwww.cl.df.gov.br%2Fultimas-noticias)>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_ **Projeto de lei nº 282 de 2015.** Disponível em: <<http://legislacao.cl.df.gov.br/Legislacao/consultaProposicao-1!282!2015!visualizar.action>>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_ **Lei nº 5.691 de 2016.** Disponível em: <<http://legislacao.cl.df.gov.br/Legislacao/consultaTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR-446343!buscarTextoLeiParaNormaJuridicaNJUR.action>>. Data de acesso: 12/01/2017.

CANOTILHO, José Gomes. **Parecer.** Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf>>. Data de acesso: 12/01/2017.

CENTRAL UBER. **Lista de cidades com a Uber no Brasil.** Disponível em: <<http://centraluber.tk/lista-de-cidades-com-uber-no-brasil/>>. Data de Acesso: 05/04/2017.

CHARDY, Alfonso. **Cuban migrant who expressed support for Isis faces sentence in federal court.** Disponível em: <<http://www.miamiherald.com/news/local/community/broward/article27497794.html>>. Data de acesso: 13/01/2017.

COMISSÃO DE ASSUNTOS CONSTITUCIONAIS DA OAB-DF. **Protocolo nº 11162-8 de 2015, relatoria de Romulo Martins Nagib.** Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-uber.pdf>>. Data de acesso: 12/01/2017.

CORREIO BRAZILIENSE. **Controverso, aplicativo de transporte executivo Uber chega a Brasília.** Disponível em: <[http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/tecnologia/2015/01/06/interna\\_tecnologia,464974/controverso-aplicativo-de-transporte-executivo-uber-chega-a-brasil.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/tecnologia/2015/01/06/interna_tecnologia,464974/controverso-aplicativo-de-transporte-executivo-uber-chega-a-brasil.shtml)>. Data de acesso: 12/01/2017.

DOMINGOS, Roney; GONÇALVES, Gabriela. **Câmara de SP adia votação de lei que pode regulamentar o Uber.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/04/camara-de-sp-adia-votacao-de-lei-que-pode-regulamentar-o-uber.html>>. Data de acesso: 12/01/2017.

DOMINGOS, Roney. **Haddad desistiu de esperar Câmara decidir sobre Uber.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/blog/por-dentro-da-camara-de-sp/post/haddad-desistiu-de-esperar-camara-decidir-sobre-uber.html>>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_ **Sem quórum, Câmara não vota projeto de aplicativos de transporte.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/blog/por-dentro-da-camara-de-sp/post/sem-quorum-camara-nao-vota-projeto-de-aplicativos-de-transporte.html>>. Data de acesso: 12/01/2017.

ESTADÃO CONTEÚDO. **Vereadores de São Paulo aprovam lei que libera Uber.** Disponível em: <<http://epocanegocios.globo.com/Brasil/noticia/2015/12/vereadores-de-sao-paulo-aprovam-lei-que-libera-uber.html>>. Data de acesso: 12/01/2017

ESTEVES, Luis Alberto. Uber: o mercado de transporte individual de passageiros – regulação, externalidades e equilíbrio urbano. *In: RDA – Revista de Direito Administrativo*, Rio de Janeiro, Vol. 270, set/dez 2015, p. 325-361.

FERREIRA, Alessandro. **Votação sobre Uber é adiada apesar da presença de vereadores no Rio.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/03/votacao-sobre-uber-e-adiada-apesar-da-presenca-de-veredores-no-rio.html>>. Data de acesso: 12/01/2017.

GRAU, Eros. **Parecer.** Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf>>. Data de acesso: 17/08/2016.

G1 DO DF. **Confundida com Uber no DF, família é perseguida e espancada por taxistas.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2016/06/confundida-com-uber-no-df-familia-e-perseguida-e-espancada-por-taxistas.html>>. Data de acesso: 13/01/2017.

G1 DO RIO. **Restrições à circulação de caminhões são ampliadas no rio para Olimpíadas.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/olimpiadas/rio2016/noticia/2016/07/restricoes-circulacao-de-caminhoes-sera-ampliada-no-rio-para-olimpiada.html>>. Data de acesso: 11/01/2017.

G1 EM SÃO PAULO. **App de caronas sensação nos EUA, Uber chega a São Paulo.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/tecnologia/tem-um-aplicativo/noticia/2014/06/app-de-caronas-sensacao-nos-eua-uber-chega-sao-paulo.html>>. Data de acesso: 12/01/2017.

HIGA, Paulo. **Táxi ou Uber? Um comparativo dos preços de corridas em cinco cidades.** Disponível em: <<https://tecnoblog.net/188610/taxi-ou-uber-preco-qual-mais-barato/>>. Data de acesso: 12/01/2017.

IG. **Mais da metade dos paulistanos é favorável ao Uber.** Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/noticia/brasil/2015-10-08/mais-da-metade-dos-paulistanos-e-favoravel-ao-uber.html>>. Data de acesso: 12/01/2017.

IORY, Nicolas. **Prefeito de São Paulo faz anúncio durante esta quinta-feira (8) e disse que uma nova categoria será lançada: o táxi preto.** Disponível em: <<http://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2015-10-08/taxistas-protestam-antes-de-anuncio-sobre-futuro-do-uber-em-sao-paulo.html>>. Data de acesso: 12/01/2017.

LO-BIANCO, Alessandro. **Uber, maracanã, aborto... O que pensam os candidatos à prefeitura do Rio.** Disponível em: <<http://eleicoes.uol.com.br/2016/noticias/2016/09/19/uber-maracana-aborto-o-que-pensam-os-candidatos-a-prefeitura-do-rio.htm>>. Data de acesso: 07/01/2017.

MENDONÇA, Alba Valéria. **Paes afirma que prefeitura do Rio estuda aplicativo próprio para táxis.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/08/paes-afirma-que-prefeitura-do-rio-estuda-aplicativo-proprio-para-taxis.html>>. Data de acesso: 12/01/2017.

MIRANDA, Bernardo. **Decisão inédita da justiça em MG pode manter Uber.** Disponível em: <<http://www.otempo.com.br/cidades/decis%C3%A3o-in%C3%A9dita-da-justi%C3%A7a-em-mg-pode-manter-uber-1.1221268>>. Data de acesso: 12/01/2017.

MORAIS, Raquel. **Rolleberg veta projeto aprovado pela Câmara que barra Uber no DF.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2015/08/rolleberg-veta-projeto-aprovado-pela-camara-que-barra-uber-no-df.html>>. Data de acesso: 12/01/2017.

OLIVEIRA, Junia. **Saiba mais sobre a decisão que unifica entendimento de processos do Uber.** Disponível em: <[http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/08/18/interna\\_gerais,795051/saiba-mais-sobre-decisao-que-unifica-entendimento-de-processos-do-uber.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/08/18/interna_gerais,795051/saiba-mais-sobre-decisao-que-unifica-entendimento-de-processos-do-uber.shtml)>. Data de acesso: 10/01/2017.

PARANHOS, Thais; BERNARDES, Adriana. **Considerado irregular pelo GDF, Uber amplia atividades na capital.** Disponível em: <[http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/08/21/interna\\_cidadesdf,495493/considerado-irregulare-pelo-gdf-uber-amplia-atividades-na-capital.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/08/21/interna_cidadesdf,495493/considerado-irregulare-pelo-gdf-uber-amplia-atividades-na-capital.shtml)>. Data de acesso: 12/01/2017.

PINHO, Márcio. **Doria afirma ser a favor de funcionamento do Uber em São Paulo.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/eleicoes/2016/noticia/2016/09/doria-afirma-ser-favor-de-funcionamento-do-uber-em-sao-paulo.html>>. Data de acesso: 10/01/2017.

\_\_\_\_\_. **Haddad afirma que projeto que veta Uber está em sintonia com a prefeitura.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/09/haddad-afirma-que-projeto-que-veta-uber-esta-em-sintonia-com-prefeitura.html>>. Data de acesso: 12/01/2017.

PORTAL HOJE EM DIA; NOGUEIRA, Mariana. **Em vídeo, Kalili diz que, como prefeito, não vai regulamentar o serviço da Uber.** Disponível em: <<http://hojeemdia.com.br/primeiro-plano/em-v%C3%ADdeo-kalil-diz-que-como-prefeito-n%C3%A3o-vai-regulamentar-servi%C3%A7o-da-uber-1.418292>>. Data de acesso: 12/01/2017.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Decreto nº 16.195 de 08 de janeiro de 2016.** Disponível em: <<http://www.cmbh.mg.gov.br/leis/legislacao/pesquisa>>. Data de acesso: 12/01/2017.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Decreto nº 56.489 de 08 de outubro de 2015.** Disponível em: <[http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios\\_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=09102015D%20564890000](http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=09102015D%20564890000)>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_\_. **Resolução nº 01 de 12 de maio de 2016.** Disponível em: <<http://www.docidadesp.imprensaoficial.com.br/>>. Data de acesso: 12/01/2017.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Decreto nº 40.518 de 12 de agosto de 2015.** Disponível em: <[http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis\\_consulta/49884Dec%2040518\\_2015.pdf](http://smaonline.rio.rj.gov.br/legis_consulta/49884Dec%2040518_2015.pdf)>. Data de acesso: 12/01/2017.

SALMON, Felix. **New yorkers love Uber. But is Uber good for NYC?** Disponível em: <<http://fusion.net/story/175479/uber-new-york-taxis/>>. Data de acesso: 13/01/2017.

SARMENTO, Daniel. **Ordem constitucional econômica, liberdade e transporte individual de passageiros: O “Caso Uber”.** Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf>>. Data de acesso: 17/08/2016.

SBT RIO. **Briga entre motorista Uber e taxista.** Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=eEgZeatpQr8>>. Data de acesso: 13/01/2017.

SILVA, Cristiane. **Uber desafia BHTrans novamente e diz que não vai mudar operação em BH.** Disponível em: <[http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/04/02/interna\\_gerais,749499/uber-desafia-bhtrans-novamente-e-diz-que-nao-vai-mudar-operacao-em-bh.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/04/02/interna_gerais,749499/uber-desafia-bhtrans-novamente-e-diz-que-nao-vai-mudar-operacao-em-bh.shtml)>. Data de acesso: 12/01/2017.

TJRJ, 1ª Vara de Fazenda Pública, MM. Juiz Bruno Vinícius da Rós Bodart, **Mandado de Segurança nº 0346273-34.2015.8.19.0001**, Decisão Liminar julgado em 14/08/2015. Disponível para consulta em <[www.tjrj.jus.br](http://www.tjrj.jus.br)>. Data de acesso: 13/01/2017.

\_\_\_\_ 6ª Vara de Fazenda Pública, MM. Juíza Mônica Ribeiro Teixeira, **Mandado de Segurança nº 0406585-73.2015.8.19.0001**, Julgado em 08/10/2015. Disponível para consulta em <[www.tjrj.jus.br](http://www.tjrj.jus.br)>. Data de acesso: 13/01/2017.

\_\_\_\_ 6ª Vara de Fazenda Pública, MM. Juíza Ana Cecília Argueso Gomes de Almeida, **Mandado de Segurança nº 0406585-73.2015.8.19.0001**, Julgado em 05/04/2016. Disponível em <[www.tjrj.jus.br](http://www.tjrj.jus.br)>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_ 17ª Câmara Cível, Des. Rel. Marcia Ferreira Alvarenga, **Agravo de Instrumento nº 0061837-32.2015.8.19.0000**, Julgado em 09/12/2015. Disponível para consulta em <[www.tjrj.jus.br](http://www.tjrj.jus.br)>. Data de acesso: 13/01/2017.

\_\_\_\_ Órgão Especial, Des. Rel. Antonio Saldanha Palheiro, **Representação de Inconstitucionalidade nº 0055838-98.2015.8.19.0000**, Julgado em 05/10/2015. Disponível para consulta em <[www.tjrj.jus.br](http://www.tjrj.jus.br)>. Data de acesso: 13/01/2017.

TJSP, 4ª Vara de Fazenda Pública, Juíza Celina Kiyomi Toyoshima, **Mandado de Segurança nº 1041907-51.2015.8.26.0053**, Decisão interlocutória de 03/12/2015. Disponível em: <[www.tjsp.jus.br](http://www.tjsp.jus.br)>. Data de acesso: 13/01/2017.

\_\_\_\_ 5ª Câmara de Direito Privado, Des. Rel. Fermino Magnani Filho, **Agravo de Instrumento nº 2014831-63.2016.8.26.0000**, Decisão de 02/02/2016. Disponível em: <[www.tjsp.jus.br](http://www.tjsp.jus.br)>. Data de acesso: 13/01/2017.

\_\_\_\_ Órgão Especial, Des. Rel. Francisco Casconi, **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2216901-06.2015.8.26.0000**, Decisão de 11/11/2015. Disponível em: <[www.tjsp.jus.br](http://www.tjsp.jus.br)>. Data de acesso: 13/01/2017.

\_\_\_\_ Órgão Especial, Des. Rel. Francisco Casconi, **Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 2216901-06.2015.8.26.0000**, Decisão de 11/11/2015. Disponível em: <[www.tjsp.jus.br](http://www.tjsp.jus.br)>. Data de acesso: 13/01/2017.

UBER NEWSROOM. **Rio, seu uberpool chegou.** Disponível em: <<https://newsroom.uber.com/brazil/uberpool-rio/>>. Data de acesso: 05/04/2017.

\_\_\_\_ **São Paulo, seu uberpool chegou!** Disponível em: <<https://newsroom.uber.com/brazil/sp-seu-uberpool-esta-chegando/>>. Data de acesso: 12/01/2017.

\_\_\_\_ **Nosso histórico de viagem.** Disponível em: <[https://www.uber.com/our-story/?\\_ga=1.200524654.1329263188.1471471750](https://www.uber.com/our-story/?_ga=1.200524654.1329263188.1471471750)>. Data de acesso: 12/01/2017.

VIDIGAL, Mateus. **Lei do Uber é sancionada no DF sem restringir versão 'popular' do app.** Disponível em: <<http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2016/08/sem-limitacao-versao-popular-lei-do-uber-e-sancionada-no-df.html>>. Data de acesso: 11/01/2017.

WHO'S DRIVING YOU. **About our campaign.** Disponível em:  
<<http://www.whosdrivingyou.org/about>>. Data de acesso: 13/01/2017.

*Trabalho enviado em 16 de janeiro de 2017.*  
*Aceito em 12 de abril de 2017.*