



O serviço público de transporte de passageiros e os aplicativos de motoristas particulares

Guilherme Cardoso Vasconcelos
Nathália Gonçalves de Assis¹

Centro Metodista Izabela Hendrix

Resumo:

Vivenciamos no século XXI uma verdadeira revolução tecnológica proporcionada por smartphones e seus aplicativos, com impactos em diversos aspectos da vida em sociedade. Das relações afetivas às relações comerciais, a inovação da tecnologia criou novas formas de relacionamento, facilitando a interação sob novo paradigma e criando conflitos com as formas tradicionais de prestação de serviços. Entre esses impactos está a realização do serviço de transporte de passageiros por meio de aplicativos destinados a essa finalidade. O presente artigo possui como propósito discutir os impactos dessa nova modalidade de transporte, analisando as normas vigentes envolvidas, quanto a legalidade ou ilegalidade dos aplicativos de motoristas particulares, cotejando com o serviço público de transporte de passageiros, especificamente os serviços de táxi.

Palavras-chave: Serviço Público; Aplicativos; Regulamentação;

Introdução

Com o surgimento dos aplicativos de motoristas particulares, surgiu também os aplicativos de táxi como easy e 99 táxis, como intuito de equiparar a qualidade dos serviços e ampliar a concorrência. A partir da criação dos aplicativos, surgiu também a disputa por mercado entre os motoristas destes e os prestadores de serviços de táxi, a qual é interpretada como ilegal e desleal, apesar da Lei Federal 12.587/2012 que trata sobre a mobilidade urbana e a Constituição Federal não se manifestarem especificamente a esse respeito.

Em seguida, será analisado o surgimento das novas tecnologias que o mercado apresenta. Lobel (2015 *apud* ROSA 2017, p.13) concordam que as tecnologias virtuais estão mudando tudo com relação à disponibilização de recursos (serviços, produtos, espaços, conexões e conhecimento), que no lado oposto, estariam sem utilização ou subutilizados.

¹ Guilherme Cardoso Vasconcelos mestre em Direito Público; E-mail: guilherme.cardoso2@izabelahendrix.metodista.br

Nathália Gonçalves de Assis graduada em Direito pelo Centro Universitário Metodista Izabela Hendrix; E-mail: nathylamim@gmail.com



Dentre as tecnologias estão os aplicativos de celular na qual possuem o intuito de facilitar a vida dos usuários, especialmente do âmbito do transporte como, por exemplo, serviços oferecidos pelas plataformas Uber, Cabify, 99 pop, T81, WillGo e TeLevo. Tais plataformas se apresentam como um novo modelo de negócio, na qual usa a tecnologia afim de conectar os indivíduos, organizar e promover recursos dentro de um mundo virtual.

A Uber está entre as plataformas que têm gerado maior polêmica ao redor do mundo quanto à regulamentação. Katz (2016 *apud* ROSA 2017, p.12) reforçando tal fato quanto a afirmação de que o Uber e as outras plataformas digitais têm sofrido questões jurídicas complexas.

Os egrégios autores Parker, Van Alstyne e Choudary (2016 *apud* ROSA 2017, p.9) conceituam plataforma como um negócio baseado na geração de valor através da interação entre a oferta e a demanda. Conforme tais autores, a plataforma oferece “[...] uma infraestrutura aberta e participativa para essas interações e define as condições de governança para eles”.

Portanto, o objetivo desse trabalho é estudar a legalidade, ou a ilegalidade, dos aplicativos de motoristas particulares, conforme o direito brasileiro e a análise da doutrina e jurisprudência, avaliando as definições e características de serviços públicos e privados, bem como empresa de transportes e carona remunerada.

Serviço Público na Constituição Federal de 1988

No Brasil, sob a égide do Estado Democrático de Direito, definido na Constituição Federal de 1988, os serviços públicos são de competência de todas as esferas federativas, sendo cada uma responsável por tipos de serviços específicos.

O serviço de transporte, de acordo com o artigo 21 da CF, compete a União a sua regulamentação de transportes interestaduais e internacionais de passageiros. Assegurado também pelo artigo 22, inciso XI do texto constitucional, onde alude que compete privativamente a União legislar sobre trânsito e transporte. Aos Municípios, cabe a organização e prestação direta, ou por meio de concessão, ou ainda, de permissão dos serviços públicos, incluindo o transporte coletivo, sendo este um serviço primordial assegurado pelo artigo 30, da Constituição Federal.



Art.30. Compete aos Municípios:

I- Legislar sobre assuntos de interesse local;

II- Suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

V- Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

O ordenamento jurídico brasileiro não apresenta uma definição de serviço público, o que não é uma tarefa simples, uma vez que este sofreu várias modificações no decorrer do tempo. Porém, com base na noção de serviço público, a Constituição seleciona quais são os serviços de interesse geral e nomeia como serviço público. No entanto, os doutrinadores apresentam alguns conceitos, uns de forma mais ampla, abrangendo todas as atividades do Estado, enquanto outros utilizam uma definição mais restrita, sendo a atividade administrativa do Estado.

Serviço público é definido, portanto, de forma menos abrangente por Hely Lopes Meirelles (2014, p.387), aduzindo que:

Todo aquele serviço público prestado pela administração ou por seus delegados, sob normas e controles estatais, para satisfazer necessidades essenciais ou secundárias (comodidade ou conforto) da coletividade ou simples conveniência do Estado.

Bandeira de Mello (2005, p.628) alude que:

Serviço Público é toda atividade de oferecimento de utilidade ou comodidade material destinada à satisfação da coletividade em geral, mas fruível singularmente pelos administrados, que o Estado assume como pertinente a seus deveres e presta por si mesmo ou por quem lhe faça as vezes, sob um regime de supremacia e de restrições especiais, instituído em favor dos interesses definidos como públicos no sistema normativo.

Em contraponto, Jose Cretella Junior (1979, p.63) conceitua de forma mais ampla serviço sendo toda atividade na qual o Estado exerce, direta ou indiretamente, para satisfação do interesse público, mediante procedimento de direito público.

Concorda Martins Rodrigues (“sem ano” *apud* ALVES “sem data” p.7-8) que:

Não há um conceito universal de serviço público, mas ideias fundamentais que permitem a constatação de que, apesar da areia movediça envolve sua definição, a importante atividade prestacional do estado, qualquer que seja a província de sua incidência, aparece ornada por características básicas comuns.

Caracteriza serviço público toda atividade material na qual a lei atribui ao Estado para que ele exerça diretamente ou delegue os serviços com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades da coletividade, sob regime jurídico total ou parcial de direito público (DI PIETRO, 2006, p.).



Marques Neto (2002, *apud* CEZNE 2005, p. 318) possui uma visão mais ampla, o serviço público abrangeria toda e qualquer prestação estatal, incluindo desde as atividades essenciais do Estado, como a jurisdição e segurança pública, até atividades econômicas em que haja participação estatal.

Já na compreensão de Lúcia Valle Figueiredo (2003, p.78 e 79),

“Serviço Público é toda atividade material fornecida pelo Estado, ou por quem esteja a agir no exercício da função administrativa se houver permissão constitucional e legal para isso com o fim de implementação de deveres consagrados constitucionalmente relacionados a utilidade pública, que deve ser concretizada, sob regime prevalente de Direito Público”.

Para uma análise mais detalhada nesse diapasão, há algumas características as quais são de extrema importância para identificar os serviços públicos. De acordo com Alexandre Mazza (2016, p.856) é atividade exercida no plano concreto, ou seja, atividade material, e que possui atuação ampliada em favor do interesse particular. Serviços públicos são tarefas prestadas diretamente pelo Estado ou por seus delegados. Sendo que alguns autores entendem possuir regime parcialmente público pelo fato de que tal serviço é disciplinado pelo Direito Administrativo, onde também admite a aplicação subsidiária do Código de Defesa do Consumidor. Além disso, está baseada na relevância social, na satisfação das necessidades essenciais e secundárias da coletividade, não sendo condição suficiente para converter qualquer atividade em serviço público, tendo como observância certos parâmetros constitucionais, a definição de serviços públicos depende do legislador.

Princípios dos Serviços Públicos

Para adentrarmos aos princípios é primordial explicitar um conceito, como por exemplo de Bandeira de Melo (2005, p.882) menciona que:

Princípio é por definição, mandamento nuclear de um sistema, verdadeiro alicerce, disposição fundamental que se irradia sobre diferentes normas compondo-lhe o espírito e servindo de critério para a exata compreensão e inteligência exatamente por definir a lógica e racionalidade do sistema normativo, no que lhe confere a tônica e lhe dá sentido harmônico. É o conhecimento dos princípios que preside a intelecção das diferentes partes componentes do todo unitário que há por nome sistema jurídico positivo”.

A Constituição Federal dispõe de uma série de princípios que são pilares dos serviços públicos, em seu artigo 37, onde que “a administração pública direta e indireta



de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência” (BRASIL, 1998).

O artigo 6º da Lei 8.987/95 define que o serviço público deve ser adequado, e este deve satisfazer as condições de regularidade; continuidade; eficiência, segurança; atualidade; generalidade; cortesia em sua prestação e modicidade das tarifas;

Um princípio que é a base do direito administrativo é o da continuidade do serviço público ou também conhecido como princípio da permanência, onde salienta que este deve ser prestado de forma permanente, não devendo sofrer interrupções, principalmente se tratando de contratos administrativos e ao exercício da função pública. Excepcionalmente a Lei 8.987/1995 ressalta a possibilidade de descontinuação do serviço, se for por motivo de força maior; situação de emergência; ou com aviso prévio, se possível, por razões de ordem técnica e segurança das instalações e pode ainda por motivo particular, uma vez justificada a paralisação. Tal imposição vem da supremacia do interesse público e da indisponibilidade.

Carvalho Filho (2014, p.36) constata que:

Os serviços públicos buscam atender aos reclamos dos indivíduos em determinados setores sociais. Tais reclamos constituem muitas vezes necessidades prementes e inadiáveis da sociedade. A consequência lógica desse fato e a de que não podem os serviços públicos ser interrompidos, devendo, ao contrário, ter normal continuidade. Ainda que fundamentalmente ligado aos serviços públicos, o princípio alcança toda e qualquer atividade administrativa, já que o interesse público alcança toda e qualquer atividade administrativa, já que o interesse público não guarda adequação com descontinuidades e paralisações na Administração.

Rafael Carvalho Rezende Oliveira (2014, p.162) explica que:

“É oportuno ressaltar que a continuidade não impõe, necessariamente, que todos os serviços públicos sejam prestados diariamente e em período integral, uma vez que a continuidade depende da necessidade da população que pode ser absoluta ou relativa. Na necessidade absoluta, o serviço deve ser prestado sem qualquer interrupção, uma vez que a população necessita, permanentemente, da disponibilidade do serviço (ex.: Hospitais, distribuição de água etc.). Ao revés, na necessidade relativa, o serviço público pode ser prestado periodicamente, em dias e horários determinados pelo Poder Público, levando em consideração as necessidades intermitentes da população (ex.: biblioteca pública, museus, quadras esportivas etc.)”

Contudo, não se pode deixar de exprimir o princípio da legalidade, esse princípio ressalta que é a lei na qual define e delimita até onde pode atuar, em prol da



coletividade, sendo que qualquer atividade administrativa necessita ser permitida por lei.

A CF em seu artigo 5º relata sobre o princípio, conferindo ao Estado e a todos que dele faça parte, a apenas atuar se e quando a lei autorizar.

Cabe ainda citar que a Constituição da França e a dos EUA, tiveram por base a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão, onde aludia o princípio da legalidade em seu artigo 4º:

Art. 4º A liberdade consiste em poder fazer tudo o que não prejudique o próximo: assim, o exercício dos direitos naturais de cada homem não tem por limites senão aqueles que asseguram aos outros membros da sociedade o gozo dos mesmos direitos. Estes limites só podem ser determinados pela lei.

Diogenes Gasparini (2003 *apud* BRUNO 2005, p.59) observa a respeito do princípio da legalidade que

Qualquer ação estatal, sem o correspondente calço legal, ou que exceda ao âmbito demarcado na lei, é injurídica e expõe-se à anulação. Seu campo de ação, como se vê, é bem menor que o do particular. De fato, este pode fazer tudo que a lei permite e tudo que a lei não proíbe; aquela só pode fazer o que a lei autoriza e, ainda, quando e como autoriza.

Já o princípio da eficiência aduz que é necessário atender aos requisitos de presteza, adequabilidade, técnica, perfeição, qualidade e produtividade. Devendo a prestadora de serviços acompanhar as evoluções tecnológicas e incorporá-las à prestação do serviço. Destarte, por meio da Emenda Constitucional 1998, tal princípio foi incorporado aos princípios constitucionais da Administração Pública previsto no artigo 37, caput, da CF.

Lopes Meirelles (1996, p. 90-91) conclui que:

O que se impõe a todo agente público de realizar suas atribuições com presteza, perfeição e rendimento funcional. É o mais moderno princípio da função administrativa, que já não se contenta em ser desempenhada apenas com legalidade, exigindo resultados positivos para o serviço público e satisfatório atendimento das necessidades da comunidade e de seus membros.

Cabe citar o trabalho do autor Diógenes s (1992, p. 234) que, em conformidade com o princípio aduz:

Fator importante para a Administração reside na necessidade de, periodicamente, ser feita avaliação sobre o proveito do serviço prestado. Desse modo, poderá ser ampliada a prestação de certos serviços e reduzida em outros casos, procedendo-se à adequação entre o serviço e a demanda social.



O princípio da igualdade dos usuários apresentado por alguns autores como princípio da generalidade é um dos mais importantes dos serviços públicos. Os serviços devem ser concedidos seguindo as regras e garantido isonomia, maior alcance na oferta e atendendo a todos os indivíduos sem distinções de qualquer natureza. A manutenção de serviços públicos constitui não um favor, mas sim um dever, na qual podem ser exigidos do Poder Público, sendo obrigatória a oferta, e o não oferecimento desta é passível de sanção.

Parece-me acertado o pensamento da autora Di Pietro (2010, p.355):

“O princípio da igualdade constitui um dos alicerces da licitação, na medida em que está visa, não apenas permitir à Administração a escolha da melhor proposta, como também assegurar igualdade de direitos a todos os interessados em contratar. Esse princípio, que hoje está expresso no artigo 37, XXI, da Constituição, veda o estabelecimento de condições que impliquem preferência em favor de determinados licitantes em detrimento dos demais”.

No que tange ao princípio da mutabilidade do regime jurídico ou da flexibilidade dos meios aos fins concede alterações no regime de execução do serviço, adaptando ao interesse público, sendo variáveis. Tanto os servidores públicos, como os usuários e contratados, não detém de direito adquirido à manutenção do regime jurídico. Por tal motivo, os contratos e o estatuto dos funcionários podem ser mudados ou rescindidos unilateralmente em favor do interesse público. Dessa forma, garante ao concessionário remuneração justa e reflexiva e aos usuários a prestação de serviço adequada diante de cobrança de tarifa. No que tange ao aumento das tarifas o efeito é imediato, sendo realizado unilateralmente pela administração.

Identifica que o princípio da modicidade possui estreita relação com o da generalidade e com o da igualdade, por caucionar aos que precise do serviço público o acesso ao serviço prestado através do pagamento de tarifa justa, ou seja os serviços devem ser remunerados a preços modestos. Cabendo ao Poder Público analisar o poder aquisitivo dos usuários, para que este não deixe de ser beneficiado por dificuldade de origem financeira.

A despeito disso Sergio de Andréa Ferreira (1985, p.235) destaca que:

Traduz a noção de que o lucro, meta da atividade econômica capitalista, não é o objetivo da função administrativa, devendo o eventual resultado econômico positivo decorrer da boa gestão dos serviços, sendo certo que alguns deles, por seu turno, por fatores diversos, essencialmente deficitários ou, até mesmo, gratuitos.



Sendo necessário, por meio dos representantes políticos, poderá o poder concedente subsidiar parcialmente a tarifa ou taxa com o intuito de que a sociedade tenha acesso a tais serviços.

Caracterizado como um dos subprincípios basilares do conceito de Estado Democrático de Direito, este se apresenta como princípio da segurança jurídica. Tendo por escopo combater alterações supervenientes que possam desestabilizar as relações sociais e jurídicas, sob pena de promover incerta e insegurança nas ações e decisões no decorrer do tempo.

Nesse sentido Mota de Souza (1996 *apud* SANTOS 2014):

A questão da segurança está atrelada ao significado de justiça, ao valor dela. Portanto, para que uma norma possa estar sendo perfeitamente aplicada em nossa legislação, mister é que ela traga segurança ao ordenamento jurídico. Portanto, esse princípio está atrelado ao Estado garantidor de direitos, porque não é possível dar-se credibilidade a um ordenamento que está sempre sofrendo modificações, sem se preocupar com o próprio povo.

No presente trabalho foram citados importantes princípios que lastreiam as relações pessoais e reais da sociedade, sendo essenciais para a efetiva prestação de serviço público assim como outros serviços que o Estado disponibiliza para a coletividade. A inobservância de tais princípios culmina em uma ofensa a todo sistema jurídico, além da incorreta aplicabilidade dos preceitos normativos velados pela CF que protegem a relação consumerista e os interesses coletivos, acarretando na mais gravosa ilegalidade ou inconstitucionalidade. Outra consequência com a violação de valores indispensáveis da redação do artigo 11 da Lei 8.429/92, tendo a conduta do agente, reconhecida como improbidade administrativa.

Serviço de transporte público e o transporte particular

Transporte “é o deslocamento de indivíduos e de pesos de um lugar para outro (RIGOBELLE; FIGUEIRA, 2015). Os transportes se dividem em público ou privado, coletivo ou individual, o privado individual que são os carros, bicicletas e motos, o transporte privado coletivo que vem a ser os micro-ônibus e ônibus de fretamento. Já os transportes públicos coletivos são realizados por meio de ônibus rodoviário intermunicipal e interestadual, metrô, trem, ônibus municipal e intermunicipal; e o transporte público individual onde se enquadram os táxis e bicicleta alugada.



A definição de contrato de transporte de indivíduos, conforme GUIMARÃES (2007, p.84-85) “é o negócio por meio do qual uma parte- o transportador- se obriga, mediante retribuição, a transportar outrem, o transportado ou passageiro, e sua bagagem, de um lugar para outro”.

Tendo por base o artigo 4º da Lei 12.587/12 que estabelece a Política Nacional da Mobilidade Urbana e define os serviços de transporte, tanto as características de coletivo ou individual, quanto a natureza de público ou coletivo.

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

VI-transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII- transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII- transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas. (BRASIL, 2012)

Transporte privado é o meio de deslocamento na qual o passageiro pode ou não ser o proprietário do veículo. Tendo como objetivo de transladar um ou mais indivíduos com a possibilidade de deslocar também algum tipo de carga, vendo a necessidade do passageiro em questão.

A discrepância entre o transporte coletivo e o individual de passageiros “não é o número de passageiros, mas justamente o fato da viagem ser individualizada, isto porque se trata de serviço específico, personalizado, sem itinerário ou rota predefinidos”. (SPAGNO GUIMARAES, 2012, p.183)

Apesar de não ter uma definição legal, a definição operacional compreende o transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos.

No transporte individual os horários são mais flexíveis, há escolha do trajeto, possui mais conforto, mais privacidade, menos tempo total na viagem e deixa o passageiro no destino. Em contrapartida o transporte público coletivo apresenta custo menor, a utilização deste produz menos impacto ambiental, há mais segurança no trânsito e contribui para a democratização da mobilidade.



Enquanto os primeiros serviços de transporte público tiveram origem no século XIX, onde surgiu a primeira companhia de carris de ferro, constituída pelos capitalistas com o intuito de prestar serviços de transporte de cargas e de cidadãos, por veículos puxados por animais. Para minimizar os impactos sobre as cidades e seus habitantes que os transportes geravam, foi necessário que os municípios criarem normas.

Importante salientar que as normas nas quais aludem sobre transporte terrestre estão no Código Nacional de Trânsito e Portarias do Ministério dos Transportes, nas Resoluções do CONTRAN (conselho nacional de trânsito), no decreto de 20 de março de 1998, no Código Civil Brasileiro, do artigo 734 ao 742, entre outras normas de âmbito estadual ou municipal.

Apesar do ordenamento não salientar uma definição de serviço de transporte privado individual, a Lei 12.587/2012 em seu artigo 4º, inciso X alude o conceito de transporte motorizado privado:

Art. 4º Para os fins deste Lei, considera-se:
X-transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;
(BRASIL, 2012)

A falta de definição do conceito de transporte privado individual causa insegurança jurídica e resulta na dificuldade de identificação sobre a ilegalidade ou legalidade dos aplicativos de motoristas particulares. Outra questão é que a falta de definição causa dificuldades ao poder público em relação á quais tributos devem incidir sobre a atividade, além dos usuários desses aplicativos não possuem as garantias protetivas como seguro com cobertura de danos. Outrossim por não possuir uma lei regulamentadora oriundas desta relação estão sob a complementação de outras leis, já vigentes como o CDC, Código Civil, dentre outras, a depender da situação fática. Incorre que embora haja a eficácia dessas leis, elas não são específicas e não tem um ângulo de abrangência maior a essa relação de consumo, assim sempre que existe um caso prático, ele fica subordinado à complementação de uma ou mais searas do direito.



Divergências entre o transporte público e o privado

Os aplicativos de motoristas particulares trouxeram diversos conflitos, gerando tensão social e opiniões controversas. Com isso veio a necessidade da intervenção estatal. Sarmiento comenta sobre o assunto:

O estado pode, é certo, instituir limites para essas atividades, visando a preservação de direitos de terceiros ou de interesses da coletividade, mas não pode se substituir aos particulares em suas decisões empresariais legítimas, privando-os, por exemplo, da possibilidade de inovar, de criar um novo negócio e oferecê-lo ao mercado consumidor. (SARMENTO, 2015, p.16-17).

Não obstante a dificuldade do Estado devido à complexidade, na interferência, fiscalização e regulamentação, pelo fato de haver interesses antagônicos entre as partes. No entanto o Poder Público precisa agir, resolver e harmonizar os conflitos sociais.

A discussão entre motoristas de táxis e os aplicativos de motoristas particulares se funda em que o primeiro citado alega que os aplicativos são ilegais, uma vez que não possuem regulamentação específica. Tal suposição tem por base o artigo 12 da Lei 12.587/2012 onde explicita:

Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (BRASIL, 2012)

Se fundam ainda no serviço clandestino por não se enquadrarem no exercício da função de taxista, não detém de autorização afim de desempenhar tal função, não pagam impostos em que são submetidos os taxistas e não possuem regulamentação.

Além do mais os taxistas alegam concorrência desleal sobre os aplicativos de motoristas particulares. Concorrência desleal é conceituada como um desvio de conduta mora, com violação dos princípios da honestidade comercial, da lealdade, dos bons costumes e da boa-fé, e não está presente no simples alcance dos consumidores, mas sim na maneira como se busca esse fim (ALMEIDA, 2004, p. 125)

Outro aspecto importante é levantado por Almeida

Como forma de estabelecer um norte para a concorrência desleal a legislação pátria tipificou os atos como ilícitos através da Lei 9.279/96, no art. 195 e incisos. Para fins penais o rol elencado no citado artigo é taxativo, no entanto outros atos também poderão ser rotulados como desleais, mesmo não sendo caracterizado como crime, ou seja, o mesmo rol poderá ter fim exemplificativo ao tratar de concorrência desleal pura. (Almeida (2004, apud COSTA “sem data”)



Apesar das alegações de que os aplicativos de motoristas particulares seriam ilegais e clandestinos, o artigo 5, inciso II da CF alude que nenhum indivíduo será obrigado a realizar ou deixar de realizar algo se não em virtude da lei. Por outro lado, mesmo que a Lei 12.587/12 disserte que o poder público municipal deve inspecionar, organizar e disciplinar o transporte individual de passageiros é importante ressaltar que o Poder Público Municipal não detém de competência para vedar atividade expressa em Lei Federal.

Dessa forma conclui-se que enquanto não houver lei proibindo sobre os aplicativos, não pode alegar ilegalidade. Deste modo, conforme Mendes; Coelho; Branco, (2009, p.180) “a lei é o instrumento por excelência de conformação jurídica das relações sociais”.

Rodas chega a mesma conclusão sobre o aplicativo Uber:

É serviço de transporte privado individual, que prescinde de regulamentação para ser oferecido, inclusive por força do princípio da livre iniciativa, inscrito no caput do artigo 170 da Constituição em vigor, não sendo suscetível de ser impedido, administrativamente ou judicialmente, pelo fato de ainda não ter sido regulamentado; proporciona serviço mais desejado, por ser adequado e barato aos consumidores; a ausência de legislação específica não implica *ipso facto* em ilicitude; por não serem proibidos, os serviços em tela não são ilegais; não possuem benefícios conferidos aos taxistas, como isenção de impostos na compra de veículos etc.; e melhora a competição. (RODAS, 2015 **apud** WISNIEWSKI e ESPOSITO 2016 p. 66)

Outra suposição pelos aplicativos transcorre de que são empresas de tecnologia e não de transporte e prestam serviço de transporte privado individual e não público, como acontece com os taxistas.

A recente posição acolhida pelo Legislador brasileiro

Diante das tensões e inseguranças causadas em razão de diversas posições sobre os aplicativos de transporte particular de passageiros, foi sancionada a Lei Nº 13.640, de 26 de março de 2018, com o objetivo de regulamentar o transporte remunerado privado individual de passageiros. O referido dispositivo altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que por sua vez, trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A União, por meio da lei 13.640/2018 definiu os requisitos mínimos para a realização do transporte particular remunerado de passageiros, eliminando qualquer dúvida sobre sua legalidade ou não em todo o território nacional. Para que os motoristas e empresas



possam realizar a prestação do serviço de transporte particular é necessário a o pagamento do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), a contratação de seguro de Acidentes Pessoais a Passageiros (APP), inscrição do motorista como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). Além disso, a lei prevê a necessidade de possuir Carteira Nacional de Habilitação na categoria B ou superior que contenha a informação de que exerce atividade remunerada; que o veículo a ser conduzido que atenda aos requisitos de idade máxima e às características exigidas pela autoridade de trânsito e pelo poder público municipal e do Distrito Federal; obrigatoriedade de emitir e manter o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) e a apresentação de certidão negativa de antecedentes criminais do condutor.

Ademais das exigências mínimas para a prestação da atividade, a lei 13.640/18 prevê, expressamente a competência exclusiva para o município e o distrito federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

Em que pese a nova lei tenha pouco tempo de vigência, já se vislumbra como possível uma nova discussão sobre os limites de regulamentação por parte da municipalidade, haja vista a possibilidade de requisitos que dificultem ou inviabilizem a realização do transporte remunerado privado de passageiros.

Considerações finais

Muitos são os desafios para a regulamentação de tal serviço, todavia a solução lógica, econômica e jurídica não é afastar do mercado o novo serviço, mas sim regulamentá-lo, ao mesmo tempo em que se revise a sistemática de regulação dos táxis, hoje desatualizada, altamente ineficiente e não competitiva.

Nesse sentido o legislador brasileiro estabeleceu a regulamentação mínima para a utilização de aplicativos de motoristas particulares, buscando a compatibilização entre as modalidades de transporte do poder público e da iniciativa privada.

A referida regulação traz outros impactos sobre as cidades, haja vista que fomenta a utilização de automóveis, o que intensifica o trânsito e os impactos dele decorrentes no meio ambiente, ao invés de estimular a eficiência, segurança e qualidade



do transporte público em seus diversos modais, de forma a melhorar o fluxo da mobilidade urbana.

Apesar disso, é necessário reconhecer que os aplicativos de transporte vieram pra ficar, o que pode ser extraído de sua capilaridade e aceitação por número expressivo nas diversas cidades brasileiras e a avaliação positiva no tocante a qualidade do serviço e o valor da contraprestação.

Assim, o direito deve estar atento aos efeitos de novas tecnologias de forma a conciliar os diversos interesses envolvidos, mas sem jamais esquecer o mais importante deles: o interesse público.

Referências:

Livros

BANDEIRA MELLO, Celso Antônio. Curso de Direito Administrativo, 18ª edição. Malheiros Editores, 2005

BRASIL. Código de Defesa do Consumidor. Brasília, 11 de setembro de 1990.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, 5 de outubro de 1988.

BRASIL, Lei 8.429. Brasília, 2 de junho de 1992.

BRASIL, Lei 8.987. Brasília, 13 de fevereiro de 1995.

BRASIL. Lei 12.587. Brasília, 3 de janeiro de 2012.

BRUNO, Reinaldo Moreira. Direito Administrativo. São Paulo: Del Rey, 2005. p.285-329

CARVALHO FILHO, Jose dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 27ª edição. São Paulo: Atlas 2014. p.327-454

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. 10ª edição. São Paulo: Atlas, 1999. p. 80-91

FERREIRA, Sérgio de Andréa. Direito Administrativo Didático. 3ª edição. Rio de Janeiro: Forense, 1985.

FIGUEIREDO, Lucia Valle. Curso de Direito Administrativo. 6ª edição. São Paulo: Malheiros, 2003.

GUIMARÃES, Paulo Jorge Scartezini. Dos contratos de hospedagem, de transporte de passageiros e de turismo. São Paulo: Saraiva, 2007.



JUSTEN, Monica Spezia. A noção de serviço público no Direito Europeu. São Paulo: Dialética, 2009, p.17.

MAZZA, Alexandre. Manual de Direito Administrativo. 6º edição. São Paulo: Saraiva, 2016.

MEIRELLES, Hely Lopes. Direito Administrativo Brasileiro. 40º edição. São Paulo: Malheiros editora 2014

MENDES, Gilmar Ferreira; COELHO, Inocêncio Mártires; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. Curso de Direito Constitucional. 4º ed. São Paulo: Saraiva, 2009

MOREIRA NETO, Diogo de Figueiredo. Rio de Janeiro: Forense, 2005.p.425-450

OLIVEIRA, Rafael Carvalho Rezende. Curso de Direito Administrativo. 2ª Edição. São Paulo: Editora Método, 2014

SPAGNO GUIMARAES, Geraldo. Comentários à Lei de Mobilidade Urbana. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

Artigos de periódicos online

ALMEIDA SANTOS, Coriolano Aurélio de; CRESPO, Marcelo. O caso Uber: necessárias reflexões. Setembro de 2015. Disponível em: <http://www.migalhas.com.br/DireitoDigital/105,MI226704,41046-O+caso+Uber+necessarias+reflexoes> acesso em 27 de setembro de 2017.

ALVES, Domitila Duarte. Serviços públicos. “Sem data” Disponível em: https://semanaacademica.org.br/system/files/artigos/artigo_servicos_publicos.pdf acesso em 18 de outubro de 2017.

CANOTILHO, Jose Joaquim Gomes. Parecer: A actividade económica privada de transporte individual de passageiros, na sua modalidade privada, e o “sistema Uber”. Coimbra. “Sem data”. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf> acesso em 25 de outubro de 2017.

CEZNE, Andrea Nárriman. O conceito de serviço público e as transformações do Estado contemporâneo. Julho/setembro 2005. Revista de Informação Legislativa. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/872/R167-20.pdf?sequence=4> acesso em 12 de outubro de 2017.

ESTEVES, Luiz Alberto. O mercado de Transporte Individual de Passageiros: Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano. “A”. Setembro de 2015. Disponível em: <http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/o-mercado-de-transporte-individual-de-passageiros.pdf> acesso em 22 de outubro de 2017.



GIANSANTE, Renato. Lei que proíbe Uber em Dourados é derrubada pelo TJ. Junho 2017. Disponível em: <http://www.capitalnews.com.br/cotidiano/lei-que-proibe-uber-em-dourados-e-derrubada-pelo-tj/305358> acesso em 03 junho 2017.

MOREIRA, Cid Capobiano Soares de; SALES, Ana Carolina de. Janeiro de 2017. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2017-jan-08/servico-transporte-uber-base-liberdade-profissao> acesso em 7 de novembro de 2017.

MONTEIRO, Renato Leite. Proibição da Uber: a inconstitucionalidade do PL 349/2014 do Município de São Paulo. Julho de 2015. Disponível em: <http://www.migalhas.com.br/dePeso/16,MI223011,41046-Proibicao+da+Uber+a+inconstitucionalidade+do+PL+3492014+do+Municipio> acesso em 2 de junho de 2017.

NETO, José Afonso Nascimento. O princípio da livre concorrência na Constituição Federal de 1988. Disponível em: https://www.jurisway.org.br/v2/dhall.asp?id_dh=1189 acesso em 7 de novembro de 2017.

RIGOBELLE, Semile Maria da Silva; FIGUEIRA, Laura Fernandes. Contrato de transporte: o que é? Março de 2015. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/37584/contrato-de-transporte-o-que-e> acesso em 6 de setembro de 2017.

RODAS, João Grandino. A Uber, minimamente regulamentado, favorece a livre concorrência. Outubro de 2015. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2015-out-15/olhar-economico-uber-minimamente-regulamentado-favorece-livre-concorrencia> acesso em 15 de outubro de 2017.

ROSA, Prisciane Raupp da. UBER: DE ONDE VIEMOS, ONDE ESTAMOS E PARA ONDE VAMOS? Dissertação de pós-graduação pela UFRGS. 2017 Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/168659/001045470.pdf?sequence=1> acesso em 3 de outubro de 2017.

SARMENTO, Daniel. Ordem Constitucional Econômica, Liberdade e Transporte Individual de Passageiros: o “caso Uber”. Rio de Janeiro. Julho de 2015. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/paracer-legalidade-uber.pdf> acesso em 25 de outubro de 2017.

VARGAS, Bruna; ROSA, Eduardo; MONTEIRO, Marcelo; Teste ZH: comparamos o aplicativo do Sintáxi com o Cabify e o Uber. Janeiro de 2017. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2017/01/teste-zh-comparamos-o-aplicativo-do-sintaxi-com-o-cabify-e-o-uber-9563446.html> acesso em 6 de novembro de 2017.

Teses e dissertações

ASSIS, Nathália Gonçalves de. Análise comparativa e a complexidade na regulamentação entre o serviço público de transporte de passageiros e os aplicativos de



**III CONGRESSO INTERDISCIPLINAR DE
PESQUISA, INICIAÇÃO CIENTÍFICA E EXTENSÃO**
**CENTRO UNIVERSITÁRIO METODISTA
IZABELA HENDRIX**

Cidades Inclusivas:
tecnologia e governança para o bem comum

Belo Horizonte, 23 a 26 de abril de 2018

motoristas particulares. 2017. 64 p. Monografia -Centro Universitário Metodista Izabela Hendrix, Belo Horizonte, 2017.

PEREIRA, Adriano de Souza. A transferência direta da permissão de táxi frente ao procedimento licitatório para a prestação de serviço público, nos termos do artigo 175 da Constituição Federal de 1988. 2009. 69 p. Monografia – Centro Universitário Metodista Izabela Hendrix, Belo Horizonte, 2009.