



CAPÍTULO 14

RELAÇÕES JURÍDICAS DA EMPRESA UBER DO BRASIL SOB O PRISMA DO CAPITALISMO DE PLATAFORMA

Edson Arlindo Silva

RESUMO

A pesquisa objetivar-se-á apresentar a Empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda., considerada inovadora nos tempos atuais. Adicionalmente, foi compreendida a atuação estatal, diante dos protestos de taxistas e transportadores contra os usuários do serviço e sua legalidade. A regulamentação da nova tecnologia e as discussões judiciais são apresentadas sob a ótica do direito positivado e os danos que a omissão estatal pode causar à sociedade. A metodologia utilizada foi fundamentada nos tipos de pesquisa exploratória e bibliográfica. A resistência em torno da consolidação do fenômeno Uberização coloca em confronto Taxistas e Motoristas de Aplicativos. Finalmente, é preciso conscientizar as pessoas para a adoção deste novo tipo de cultura no segmento de transportes, permitindo a criação de um ambiente de disputa que proteja a livre concorrência e que o poder público competente proceda uma regulamentação legal que dê garantias tanto aos Taxistas e Motoristas Tradicionais quanto aos Motoristas de Aplicativos.

PALAVRAS-CHAVE: Direito Empresarial. Inovação marca. Regumentação. Uber.

1. INTRODUÇÃO

A empresa ou aplicativo chamado Uber é um serviço público que carece de regulamentação e de maior segurança jurídica, e sua implantação em solo brasileiro tem gerado situações conflituosas com outros prestadores de serviços de transporte, tradicionalmente consolidados. Dessa forma, a partir do tema central que é a mobilidade urbana e a inovação no setor por meio do aplicativo Uber, abordam-se as teses jurídicas sobre a sua (in) constitucionalidade, melhor regulamentação e os conflitos socioeconômicos e culturais que estão sendo gerados.

Nesse contexto de mudanças e adaptações constatou-se que o Direito Brasileiro Contemporâneo vive o grande desafio de se manter atualizado diante dos avanços tecnológicos e da complexidade social que se apresenta. A dificuldade é imensa, a inexistência de embasamento legislativo, por exemplo, tem gerado, como no caso do aplicativo Uber, inúmeros conflitos sociais, desde manifestações organizadas por taxistas e motoristas tradicionais do setor até agressões e danos ao patrimônio, pois, na ausência de regras claras, sequer há compreensão a qual o ramo do direito pertença ou se relacione, ou a quem compete regulamentá-lo.



Diante desta realidade conflituosa e de mudanças profundas no setor de transportes individuais no país tem-se a questão norteadora do artigo em questão, a saber: *Que fatores têm facilitado ou retardado a regulamentação do aplicativo Uber no Brasil?*

O Uber, sendo uma empresa multinacional presente em muitos países, e, recentemente no Brasil, tem gerado conflitos em todo lugar em que se instalou. Por se tratar de um aplicativo disponível na rede mundial de computadores, e, ao mesmo tempo, se caracteriza como um sistema de transporte individual de passageiros através de motoristas parceiros previamente credenciados pela plataforma Uber.

2. CAPITALISMO DE PLATAFORMAS E MARCAS INOVADORAS

O Capitalismo de Plataforma é considerado um tema de pesquisa em construção que tem se dedicado aos estudos sobre as recentes mudanças ocorridas nos meios de tecnológicos, de comunicação e de informação, que tem trazido mudanças impactantes na vida social contemporânea.

Para Srnicek (2017), as plataformas possuem quatro grandes características: i) oferecem uma infraestrutura básica para mediação entre os diferentes grupos, atuam, portanto, como organizadoras de mercado; ii) quanto mais numerosos os usuários das plataformas, mais eficiente se tornam para todos que a usam, e isso gera uma tendência à monopolização; iii) oferta de serviços não monetizados, de forma a atrair mais usuários, para posteriormente ofertar outro “braço” da mesma plataforma com um preço superior, compensando o serviço gratuito; iv) definem regras de interação, geração de valor e distribuição de valor dentro do seu ecossistema, sendo hegemônicas em seus sistemas de governança (BENSO, 2020, p. 3).

Nos dias atuais foram percebidos os impactos e as influências das tecnologias inovadoras inseridas no chamado “Capitalismo de Plataformas” que tem contribuído para reposicionar marcas, modificar tendências de mercado, introduzir novas estratégias de vendas e de marketing, revolucionar produtos e serviços, acirrar a competitividade, bem como aproximar cada vez mais pessoas às tecnologias inovadoras do momento.

Nesse contexto, tem-se que o “Capitalismo de Plataformas” poderá ser compreendido como um conjunto de empreendimentos corporativos na modalidade de “plataformas”, que se inserem em determinados mercados e nichos de negócios para ofertarem serviços e produtos tecnológico-comunicacionais e que promovem uma relação de serviços e negócios entre pessoas e empresas, como é o caso da Empresa-Applicativo Uber, foco deste artigo.

Sendo assim, a maioria dos estudiosos que discorrem sobre “Capitalismo de Plataformas”, tema ainda em construção e em consolidação na área acadêmico-científica, possui íntima relação com às plataformas que se apresentam ao mercado como intermediadoras tecnológicas entre duas ou mais pessoas ou empresas, articulando uma prestação de serviços



entre esses “usuários” das plataformas, sem que se coloquem como responsáveis pelas relações comerciais e/ou de trabalho estruturadas por “este pacto de prestação de serviços especializados”.

No contexto da Teoria das Marcas associado às discussões sobre o Capitalismo de Plataformas, é possível enumerar uma lista relevante de marcas/empresas, consideradas muito jovens, mas que entraram no mercado de tecnologia com muita força e abrangência. Esta lista traz algumas marcas/empresas que se utilizam de plataformas digitais para operacionalizar seu portfólio de produtos e serviços ofertados aos consumidores e usuários.

Neste caso ressalta que a Marca se torna determinante para alavancar os negócios existentes e projetar os objetivos empresariais futuros. Sobre o poder da Marca no mercado atual, Negrão (2018) afirma que a “marca pode ser definida como um sinal utilizado por um empresário para distinguir os produtos sobre os quais incide a sua atividade econômica” (NEGRÃO, 2018, p. 119).

Segundo Benso (2020), a lista de empresas/marcas que adotaram uma estrutura capitalista de plataforma poder-se-á assim organizadas, a saber: i) Aplicativos de transporte, como Uber, Lift, Cabify, 99 Taxis, Lady Driver, entre outros, que intermediam corridas entre quem precisa ser levado de um lugar a outro e motoristas cadastrados no sistema; ii) Aplicativos de entrega, como iFood, Rappi, Uber Eats, Loggi, entre outros, que intermediam entregas de produtos entre empresas (lojas, restaurantes, supermercados) e consumidores, por meio dos entregadores cadastrados como fornecedores de serviços para essas plataformas/marcas; iii) Plataformas de trabalho digital, onde as tarefas são disponibilizadas para os trabalhadores executarem de forma remota e online, como nas plataformas Appen, Amazon Mechanical Turk, Clickworker, Upwork, Fiverr, entre outras.

Partindo da premissa de que essas três modalidades de aplicativos/marcas/empresas apresentadas por Benso (2020) refletem as novas tendências de mercado e de novas relações entre empresa e consumidor-usuário, acredita-se que essas inovações surgem especialmente para apoiar a execução de trabalhos supostamente automatizados. Em geral, essas inovações podem envolver quebra de paradigmas, introdução de novas tecnologias, profundas mudanças culturais e de hábitos, extinguir empresas ou formas de prestação de serviços ditas obsoletas, bem como promover o fim e o nascimento de modalidades profissionais diversas, particularmente no campo profissional que exige adequação às novas tecnologias da atualidade.



3. TEORIAS DE INOVAÇÃO

A inovação é uma das chaves para o crescimento econômico, sofre grande influência da tecnologia, consiste na transformação e aperfeiçoamento contínuos que gera introdução de bens no mercado, novos métodos de produção, abertura de novos mercados, mudanças na organização e geração de novas matérias-primas. Embora tenha como modelo dominante o “modelo de produtores”, não se restringe somente a este. Pode ser dividida em cinco gerações e também classificada como inovação aberta e fechada. Além disso, na atualidade, foi também incorporada à gestão de organizações públicas e teve sua definição ajustada ao contexto do Poder Judiciário (BALDWIN; VON HIPPEL, 2011; SCHUMPETER, 2013; PERES *et al.*, 2016; ROTHWELL, 1994; FERRAZ; MÜNCH, 2021).

O economista austríaco Joseph Schumpeter (1883-1950) foi um dos pioneiros a se dedicar a analisar e evidenciar a importância da criação de novas empresas e do espírito empreendedor para o bem-estar e a qualidade de vida de uma sociedade, seu papel de estimular o investimento e a inovação, e sua influência fundamental na prosperidade (SCHUMPETER, 2013). Schumpeter (2013) popularizou, entre outros, o conceito de destruição criativa para descrever o processo de transformação que acompanha as inovações.

A relação entre inovação e Schumpeter é baseada nas contribuições do autor para a Teoria do Desenvolvimento Econômico baseada nos processos de inovação e desenvolvimento tecnológico e sua contribuição para o processo sociocultural. Ele partiu de teorias já existentes de Adam Smith, David Ricardo, Marx e Warlas de onde aceitou que a economia é um processo orgânico e que as mudanças em cada sistema são geradas dentro do mesmo sistema.

Baldwin e Von Hippel (2011) afirmaram que, desde Schumpeter (1934), os economistas, os gestores de políticas e os administradores de negócios agregaram o pensamento de que o modo dominante de inovação é “modelo de produtores”. Todavia, este é apenas uma das dimensões da inovação. Existem dois modelos adicionais, “são as inovações de empresas ou indivíduos de um único usuário e os projetos de inovação colaborativa aberta”. Estas são maneiras diferentes de sistematizar o esforço do homem e os dispêndios pecuniários para gerar inovações de grande valor.

Para esta contribuição, acrescentou que o empresário não era uma parte passiva do processo, mas sim um agente ativo do progresso econômico, ou seja, tudo começa com ele: é ele quem se encarrega de planejar e executar os processos com a ajuda da tecnologia. Ele desenvolveu dois conceitos de grande importância para sua teoria do desenvolvimento



econômico: (1) a inovação como causa do desenvolvimento, e (2) o empreendedor como motor dos processos de inovação.

Adicionalmente, Schumpeter (2013) foram constatados que os processos de produção são uma combinação de forças produtivas, compostas pelos fatores originais de produção, trabalho, terra e capital, além de fatores intangíveis, como o conhecimento. Para ele, todos os elementos são importantes, mas cada um atua de forma diferente, por exemplo, os fatores de produção geram mudanças lentas, portanto são fatores de crescimento, enquanto os fatores intangíveis, como o conhecimento vinculado ao desenvolvimento tecnológico, são mais rápidos e dinâmicos, e são chamados de fatores de evolução econômica.

Schumpeter (2013) atribuiu grande importância à parte tecnológica, porque é a força fundamental que move a produção e não é um processo estático, mas de transformação, invenção e aperfeiçoamento contínuos, o que leva ao fato de que a tecnologia deve andar de mãos dadas com a inovação tecnológica e para além do conceito de inovação, ou seja, a introdução de bens no mercado, novos métodos de produção, abertura de novos mercados, mudança na organização e geração de novas matérias-primas.

No decorrer dos anos de 1950 e parcialmente na década de 1960, a inovação foi processada com recursos não limitados e de forma incisiva nas “empresas com pouca ligação às unidades de negócios”. Este modelo tinha como mola propulsora a tecnologia, visto que não se destinava às demandas do mercado e, de consequência, “resultava unicamente da pesquisa e desenvolvimento” (PERES *et al.*, 2016).

4. METODOLOGIA ADOTADA

A metodologia adotada foi a pesquisa do tipo exploratória e bibliográfica uma vez que foram coletadas informações para a construção de uma hipótese e mencionados doutrinadores/autores que fornecem material científico para embasar a proposta de artigo apresentada.

Mezarroba e Monteiro (2009) destacam que este tipo de metodologia adotada nos estudos e nas pesquisas sobre Capitalismo de Plataforma no âmbito do Pensamento do Direito Brasileiro pode ser considerada também como crítico-reflexiva, já que permite delinear por intermédio da Revisão Bibliográfica e da utilização da Empresa Uber como caso concreto analisado, cenários de retrocesso ou evolução do Direito Brasileiro.



5. RESULTADOS E DISCUSSÕES

A Empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda. é uma startup surgida em São Francisco, Estados Unidos, que rapidamente se espalhou por todo mundo, sendo, atualmente, uma empresa multimilionária presente em mais de 68 países e 380 cidades (UBER, 2016).

De acordo com Sarmiento (2015), o aplicativo Uber faz parte de um processo inovador que rompeu paradigmas e atraiu os olhares dos meios de transportes convencionais como táxi e ônibus urbano. E é justamente este confronto entre internet e transporte que, na maioria dos países em que é utilizado, tem surgido controvérsias quanto à sua atuação e possível regulamentação.

A relação conflituosa se dá entre os que operam, utilizam ou se sentem lesados pelo uso do aplicativo, bem como sobre as ações do Poder Público, através de medidas legislativas ou judiciais, tendentes a solucionar o problema.

[...] é uma plataforma tecnológica para smartphones lançada nos Estados Unidos em 2010, que permite estabelecer uma conexão entre motoristas profissionais e pessoas interessadas em contratá-los. Por seu intermédio, indivíduos previamente cadastrados no site/aplicativo da consulente conseguem encontrar de modo simples e ágil, motoristas parceiros da UBER para transportá-los com conforto e segurança. [...] Esses motoristas são empreendedores individuais, que utilizam a plataforma UBER em sistema de “economia compartilhada” (SARMENTO, 2015, p. 1).

Os motoristas que utilizam o aplicativo Uber para obter clientes, atuam de forma autônoma, sem nenhum vínculo trabalhista com a empresa. A única relação entre a empresa e os motoristas se refere ao pagamento pela prestação do serviço de transporte, já que para Sarmiento (2015) eles são credenciados pela Empresa Uber, pagando-lhe o correspondente a 20% do valor que recebem de cada passageiro, como retribuição pela utilização da plataforma tecnológica.

O sistema adota ainda uma política rígida para aceitação de motoristas, tendo estes que seguir algumas regras para utilizarem o aplicativo, como cursos de boa condução e primeiros socorros e, ainda, segundo Sarmiento (2015) a Empresa Uber do Brasil Tecnologia Ltda. credencia apenas motoristas profissionais, cujas carteiras de habilitação autorizem o exercício da atividade remunerada de condutor de veículos.

A manutenção do cadastramento dos motoristas parceiros depende, ademais, das avaliações anônimas que estes recebem dos respectivos passageiros ao término de cada viagem, por meio de um sistema de pontuação. A avaliação varia de zero a cinco estrelas, e os motoristas que obtêm a média inferior a 4,6 estrelas podem ser descredenciados pela UBER (SARMENTO, 2015). Os automóveis dos motoristas também “[...] devem satisfazer a uma série



de requisitos atinentes à segurança, luxo e conforto, que são muito mais rigorosos que os demandados pela legislação para licenciamento de veículos” (SARMENTO, 2015, p. 2).

Observa-se, ainda, que, além desses requisitos garantirem uma maior segurança aos usuários, também fazem com que os próprios motoristas se dediquem a realizar, com maior excelência, Os defensores do aplicativo o veem como um grande auxiliar ao caótico trânsito das grandes cidades, facilitando e disponibilizando uma maior mobilidade urbana, que contribui para uma prestação de serviço de melhor qualidade e preço, além de reduzir o número de veículos em circulação, colaborando ainda com o meio ambiente. A esse respeito, destaca Canotilho (2015) a sua atividade, pois qualquer falha na prestação do serviço pode lhes tirar do sistema.

[...] estamos apenas perante um serviço de base tecnológica e interativo disponível no mercado que, tal como qualquer utilizador comum, pode igualmente ser usado por quem exerça a atividade de transporte individual de passageiros. Trata-se apenas de um plus de melhoria do exercício da atividade (CANOTILHO, 2015, p. 24).

A definição da startup também [...] consiste numa atividade privada de prestação de serviços, com utilidade pública baseada na interconexão tecnológica de utilizadores, através da utilização de meios típicos da informática (internet). O contrato que os utilizadores celebram com o “Sistema Uber” é igualmente um contrato de direito privado (civil). Com isso, é fácil perceber que o Uber é mais uma dentre outras tantas ferramentas disponibilizadas na internet, e mesmo que impactante, comprova a dimensão e a complexidade das novas tecnologias em face do direito e da sociedade (CANOTILHO, 2015, p. 29).

5.1 Conflitos Sociais de Mobilidade Urbana Gerados a Partir da Implantação da Startup UBER

Todos têm consciência de que as atividades locais são influenciadas ou mesmo determinadas por acontecimentos ou organismos distantes (GIDDENS, 1995, p. 91). Tendo em vista o avanço introduzido pelo sistema Uber, integrando internet e transporte, aliando a qualidade na prestação de serviços a preços geralmente abaixo dos regulados pelo Estado e, sem dúvida, a maior oferta de transporte à população, é que o aplicativo, em todas as cidades em que iniciou suas atividades, gerou grande polêmica, principalmente entre os taxistas, que entendem ser o aplicativo um concorrente de sua atividade.

O desenvolvimento técnico-científico se converte em problema, e nessa lógica evolutiva, os riscos da modernização se constituem como uma interação tensa entre ciência, prática e opinião pública, que são refletidos novamente contra os cientistas, novos avanços metodológicos, etc. Esse processo todo deve estar acoplado a um processo de discussão que



envolva toda a sociedade (BECK, 2011, p. 241-243). Essa relação conflituosa é verificada na tensão social que ocorre entre taxistas e utilizadores da startup, que entendem ser a atividade ilegal e irregular, por inexistir licença ou autorização para o exercício do transporte individual e de passageiros, que é uma atividade pública e que só pode ser exercida sob o regime de permissão e/ou concessão (SINDICATO DOS TAXISTAS AUTÔNOMOS DE SÃO PAULO, 2015).

Os argumentos favoráveis aos taxistas: ser ilegal a utilização do aplicativo por propiciar o transporte clandestino e não autorizado de passageiros; tratar-se de concorrência desleal, por não estarem os credenciados da Uber sujeitos a regulamentação e ao pagamento de impostos; favorecer o exercício ilegal da profissão de taxista por parte de motorista particular; e não ser o serviço da Uber tão diferenciado e barato como se propala. Já pelo prisma dos credenciados pela Uber alega-se que: se trata de serviço de natureza distinta da do serviço de táxi, pelo fato de ser empresa de tecnologia, que liga usuários e motoristas, não proprietária de veículos; diz respeito a serviço que a lei não define como serviço público, nem se constitui em serviço privado dependente de autorização do poder público, por ausência de definição legal; concerne a serviço ainda não objeto de regulação pelo ordenamento jurídico brasileiro (RODAS, 2015).

Neste caso Uber e Taxistas vêm necessitando do Estado, para organizar e fiscalizar o serviço de transporte individual de passageiros. Entregar todo o controle da atividade a uma empresa privada gera riscos. Se por um lado, o “monopólio” das companhias de táxi é pernicioso mediante ausência de regulamentação, por outro lado, simplesmente a Empresa Uber não poderá se posicionar como um monopólio do segmento de transportes. Neste caso, o Estado dever-se-á 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).

Porém, há proveito obtido no que tange às reações contra o aplicativo Uber, em alguns países, assim como no Brasil, nota-se o cometimento de atos de força, tipificados como crime, por parte de oponentes organizados! Ações dessa natureza, cada vez mais frequente no Brasil, não podem ser toleradas em uma sociedade moderna, que se pauta pelo Estado de Direito. Legislação proibitiva que, aqui, venha a ser conseguida por grupos de interesse específico — donos de alvarás de táxi.



Assim, estão atrasados e perdendo tempo, os vários municípios brasileiros (incluindo alguns em que ainda não há utilização do aplicativo da Uber), que vem apostando na aprovação de leis eliminatórias. Tal em razão de ser a utilização da plataforma da Uber fenômeno mundial, que está sendo utilizada em massa, discutida e regulamentada nos quatro cantos do globo.

A real solução implicar-se-á na adequação dos interesses dos taxistas, dos prestadores de serviço da Uber e dos usuários desses serviços (RODAS, 2015). Comunicação sem fios, que conecta dispositivos, dados, pessoas, organizações, tudo como uma nuvem e repositório de uma teia que envolve a tudo e a todos (CASTELLS, 2012, p. 169), a principal via reformadora do trabalho é, sem dúvida, a sua humanização e/ ou reumanização de reconhecimento de que todo o trabalhador dispõe de capacidade e de iniciativa (MORIN, 2013, p. 319).

Nesse sentido, a pesquisa realizada pelo Ministério da Justiça, através do Conselho Administrativo de Defesa Econômica, mediante um comparativo do uso dos aplicativos 99taxi, Easy Taxi, antes e após entrada do Uber nas cidades pesquisadas, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Distrito Federal, traz o seguinte diagnóstico: qualquer evidência de que o número de corridas de táxis contratadas nos municípios do grupo de tratamento (com presença do aplicativo Uber no período depois da entrada) tenha apresentado desempenho inferior aos do grupo de controle (sem a presença do aplicativo UBER no período depois da entrada).

5.2 Aspectos Jurídicos que Envolvem a Utilização do Aplicativo Uber

A discussão sobre a (in) constitucionalidade da startup Uber é objeto de análise desta seção. Os princípios da livre iniciativa e da livre concorrência são pilares fundamentais que justificam a atividade profissional e econômica no Estado constitucional [...] como normas jurídicas, os princípios constitucionais estabelecem limites para o legislador infraconstitucional e para a administração, cuja inobservância enseja a invalidade das normas e dos atos que os contravenham. Eles também incidem diretamente sobre as relações sociais, impondo comportamentos positivos e negativos ao Estado e a particulares (SARMENTO, 2015, p. 4).

O princípio da livre iniciativa constitui um fundamento da República, expresso no artigo 1º, inciso IV da Constituição Federal, que também se encontra presente no artigo 170 do mesmo ordenamento e que, no Estado democrático de direito, dá a garantia da defesa e do desenvolvimento econômico sadio, fugindo de qualquer sistema monopolístico, pois tutela o direito de inovar, criar, investir e proporcionar à sociedade o direito de escolher o que lhe for mais conveniente. Na dimensão coletiva, a premissa é de que a sociedade tende a ser mais próspera quando assegura a liberdade aos agentes econômicos, do que quando o Estado se



apropriada dos meios de produção ou planifica completamente a economia. A garantia da livre iniciativa estimula o empreendedorismo, gerando maior riqueza social (SARMENTO, 2015, p. 9).

Efetivamente, uma atividade econômica privada é, por destinação, aberta à livre concorrência, isto é, ao pleno e livre acesso de todos. Neste sentido, uma ordem econômica fundada na liberdade de iniciativa econômica e no valor social do trabalho pressupõe ou implica a liberdade do mercado, isto é, pressupõe a liberdade de concorrência no acesso às atividades econômicas e no seu exercício (CANOTILHO, 2015, p. 5).

Em sentido contrário, todavia, o ex-ministro do STF, Eros Grau (2015), afasta qualquer analogia com os princípios Constitucionais pelo fato de a legislação dispor que o transporte individual de passageiros é exclusivo dos taxistas e, portanto, a atividade do Uber seria inconstitucional e ilegal.

5.3 Regulamentação e Competência Legislativa

A discussão sobre a necessidade de regulamentação do aplicativo não é exclusiva do Brasil. Verifica-se que essas controvérsias ocorreram de forma concomitante em várias partes do mundo.

[...] a Uber contabiliza leis locais que regulamentam o sistema em outras cidades do mundo, como São Francisco e Nova York, Londres e Calcutá. Segundo a diretoria jurídica da Uber, as Filipinas foram o primeiro país a regular o serviço de mobilidade urbana compartilhada. Na América Latina, a Cidade do México foi a primeira cidade a regulamentar os serviços como o da Uber (LÉLLIS, 2015, p. 69).

Além das cidades citadas, o aplicativo foi proibido na província canadense de Quebec, em Déli na Índia, por ser considerado ilegal. Já na União Europeia, a ideia é investir em uma estratégia utilizando os sistemas tecnológicos a favor da população, e [...] está em curso a Estratégia do Mercado Único Digital, que, pretende, além de diminuir as barreiras nos serviços eletrônicos dos 28 países membros, revisar plataformas como AirBnB e Uber, com o intuito de aquilatar a transparência do resultado das buscas, o modo como utilizam as informações dos clientes, a política de preços, a modalidade da promoção dos seus serviços e suas relações com outros negócios.

O objetivo dessa estratégia é fazer com que os 503 milhões de consumidores europeus maximizem a utilização dos negócios on-line da Europa. O sonho do presidente da União Europeia, Jean-Claude Juncker, é ver redes de comunicação pancontinental, serviços digitais transfronteiriços, uma onda de startups europeias inovadoras, bem como todos os negócios



ascendendo a mercados mais amplos e todos os consumidores podendo beneficiar das melhores ofertas (RODAS, 2015).

Já em outros países, a atuação do Uber foi decidida pelos tribunais locais, como é o caso de Amsterdã, onde o serviço foi proibido. Na Espanha, um juiz determinou que a companhia cessasse suas operações em Madri, e na Alemanha um tribunal também proibiu o aplicativo por considerar que o sistema burlava as leis de transporte (KIRCHGAESSNER, 2015).

Recentemente em Portugal, o Tribunal da Comarca de Lisboa proferiu decisão, considerando o sistema Uber ilegal, considerando que, [...] sendo o mercado superavitário, excedendo [...], a oferta largamente a procura, a utilização destes veículos, descaracterizados, apregoados na internet como mais baratos e melhores, constitui sério prejuízo a um setor já de si com problemas decorrentes quer da conjuntura econômica, quer do excedente verificado e agravado, pela utilização destes veículos.

Constitui esta uma prática de concorrência ilegal, dificilmente controlável, fortemente prejudicadora deste setor. Mas, além disto, constitui está prática um risco, reafirma-se para o público em geral (LISBOA, 2015). Em sentido oposto, no Reino Unido, o Uber foi considerado legal já que a Corte de Justiça Inglesa entendeu haver diferenças entre o Global Positioning System (GPS) utilizado no aplicativo e o taxímetro usado pelos taxistas (PINHEIRO, 2015).

Diante dos desafios dos conflitos de mobilidade urbana gerados pela inovação tecnológica trazida pelo Uber, alguns legisladores municipais avocaram para si a responsabilidade de regulamentação da matéria. Nesse caso, parece que a justificativa estaria no sentido de que 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 (RODAS, 2015).

Porém, segundo adverte a Ministra do Superior Tribunal de Justiça, Nancy Andrighi (*apud* PRESCOTT, 2015), o aplicativo Uber nada mais faz do que servir de intermediário de contrato de transportes, negócio jurídico que o código civil já prevê, ressaltando que a proibição de aplicativos de intermediação de transporte não pode ser pautada por pressão política de certas categorias, mas sim pelo interesse dos consumidores. Também deveria ser missão do estado fomentar a livre concorrência. Ela jamais deve ser restringida. São os consumidores os primeiros que devem ser ouvidos quando o estado quer proibir qualquer atividade econômica lícita (PRESCOTT, 2015).



6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Estado constitucional é responsável pela regulação dos serviços públicos, tendo papel fundamental não só na criação e fiscalização dos mesmos, como também na solução dos conflitos por eles gerados. No entanto, por mais que se aperfeiçoe o sistema normativo interno para adaptá-lo às novas tecnologias criadas nesses setores, nem sempre a resposta estatal é imediata, gerando situações conflituosas pela falta de aparelhamento normativo ou de políticas intervencionistas.

Diante das opiniões jurídicas divergentes relacionadas ao aplicativo Uber, está muito claro que uma solução definitiva ainda demandará relativo tempo e discussão. Enquanto isso, o conflito entre taxistas e Uber permanecerá, em comprovado prejuízo à sociedade, cuja fruição dos direitos e garantias dos cidadãos, muitas vezes, será impedida pela autotutela ou pelo uso da força e violência de pessoas ou grupos organizados.

O grande empecilho do direito nas sociedades complexas é assimilar e acompanhar essa evolução tecnológica ou obter respostas jurisdicionais céleres e efetivas para interpretar e aplicar os novos instrumentos às normas ou aos princípios existentes no direito. O Estado omissivo e leniente agrava a crise, produz desigualdades, prejuízos ao desenvolvimento econômico e social e viola direitos. É preciso que os poderes constituídos, de uma forma geral, unam-se para enfrentar os novos desafios que a tecnologia apresenta à convivência social e ao desenvolvimento econômico.

O futuro é que novas tecnologias continuem afetando sobremaneira o trabalho, a vida das pessoas, a economia, a sociedade um modo geral, e isso exige uma atuação estatal preventiva e repressiva a fim de evitar o conflito, primando pela paz social e pelo Estado democrático de direito.

REFERÊNCIAS

BALDWIN, C.; VON HIPPEL, E. A. Modeling a paradigm shift: from producer innovation to user and open collaborative innovation. **Organization Science**, v. 22, n. 6, p. 1.399-1.417, 2011. Disponível em <<https://pubsonline.informs.org/journal/orsc>>. Acessado em: Jan. 2023.

BENSO, A. Capitalismo de plataforma: desafios e alternativas para a gestão pública. In: **Salão do Conhecimento: Inteligência Artificial – a nova fronteira da ciência brasileira**. Vol. 6, No. 6, 2020. Anais do 28º Seminário de Iniciação Científica, 20 a 23 de outubro de 2020 da UNIJUÍ. Ijuí-RS: Editora UNIJUÍ, 2020, p. 1 a 6. Disponível em: <<https://publicacoeseventos.unijui.edu.br/index.php/salaoconhecimento/issue/view/221>>. Acessado em: Fev. 2023.



BAUMAN, Z. **Legisladores e Intérpretes**. Tradução Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Zahar, 2010.

BECK, U. **Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade**. Tradução de Sebastião Nascimento. 2.ed. São Paulo: Ed. 34, 2011.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, Senado Federal, 1988.

CANOTILHO, J. J. G. Parecer: **A actividade econômica privada de transporte individual de passageiros, na sua modalidade privada, e o “sistema Uber”**. Coimbra, 26 out. 2015. Disponível em <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-canotilho-uber.pdf>>. Acessado em: Jul. 2022.

CASTELLS, M. **Redes de indignação e esperança: movimentos sociais na era da internet**. Tradução Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

CREVELD, M. V. **Ascensão e Declínio do Estado**. Tradução de Jussara Simões. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

OLIVEIRA, R. T. de; STRECK, L. L. **O Uber e o pretense iluminismo do transporte individual de passageiros**. Consultor Jurídico, [São Paulo], 8 ago. 2015. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015-ago-08/diario-classe-uber-pretense-iluminismo-transporte-individual-passageiros>>. Acessado em: Jul. 2022.

ESTEVES, L. A. **Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de táxi porta-a-porta**. Conselho Administrativo de defesa econômica-Departamento de Estudos Econômicos, Brasília, dez. 2015. Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/upload/Rivalidade%20ap%C3%B3s%20entrada%20-%20o%20impacto%20imediato%20do%20aplicativo%20Uber%20sobre%20as%20corridas%20de%20t%C3%A1xi.pdf>>. Acessado em: Jul. 2022.

GIDDENS, A.; LASH, S.; BECK, U. **Modernização Reflexiva**. Política, tradição e estética na ordem social moderna. Tradução de Magda Lopes. 2.ed. São Paulo: UNESP, 2012.

GRAU, E. R. **Parecer**. [São Paulo], 23 nov. 2015. Disponível em: <<http://s.conjur.com.br/dl/parecer-eros-grau-ilegalidade-uber.pdf>>. Acessado em: Jul. 2022.

KIRCHGAESSNER, S. **Uber: veja a situação do aplicativo em diversas cidades pelo mundo**. Tradução por Paulo Migliacci. Folha de São Paulo, São Paulo, documento eletrônico, 25 mai. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/05/1633555-uber-veja-a-situacao-do-aplicativo-em-diversas-cidades-pelo-mundo.shtml>>. Acessado em: Jun. 2022.

LÉLLIS, L. **Em parecer, J.J Canotilho defende legalidade dos serviços da Uber no Brasil**. Consultor Jurídico, [São Paulo], 06 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.conjur.com.br/2015-nov-06/parecer-canotilho-defende-legalidade-servicos-uber>>. Acessado em: Jun. 2022.

MEZARROBA, O.; MONTEIRO, C. S. **Manual de metodologia da pesquisa no direito**. 5. ed. São Paulo: Saraiva, 2009.



MORIN, E. **A via para o Futuro da Humanidade**. Tradução de Edgard de Assis Carvalho e Mariza Perassi Bosco. Rio de Janeiro: Bertrand, Brasil, 2013.

LISBOA, Secção Cível, 1. Inst. Central. **Procedimento Cautelar**. Processo n.º. 7730/15.0T8LSB. Requerente: Antral-Assoc. Nacional dos T. R. Em A. Lig. Requerido: Uber Technologies Inc. Lisboa, 24 abr. 2015. Disponível em: <<http://s3.observador.pt/wp-content/uploads/2015/04/decisao-comarca-de-lisboa-uber.pdf>>. Acessado em: Jun. 2022.

NEGRÃO, R. **Propriedade industrial: registro de marca e indicações geográficas**. São Paulo: Saraiva, V. 11, p. 119-141, 2018.

PINHEIRO, A. **Justiça da Inglaterra valida método de cobrança do aplicativo Uber. Consultor jurídico**, [São Paulo], 17 out. 2015. Disponível em <<http://www.conjur.com.br/2015-out-17/justica-inglesa-valida-metodo-cobranca-aplicativo-uber>>. Acessado em: Jun. 2022.

PERES, C. K. *et al.* **Modelos de inovação: uma revisão de literatura. Revista Espacios**, v. 37, n. 15, 2016. Disponível em <<https://www.revistaespacios.com/#>>. Acessado em: Dez. 2022.

PRESCOTT, S. **Ministra do STJ diz que municípios, distritos e estados não podem legislar sobre o Uber. Abranet**. [São Paulo], 24 set. 2015. Disponível em: <<http://www.abranet.org.br/Noticias/Ministra-do-STJ-diz-que-municipios%2C-distritos-e-estados-nao-podem-legislar-sobre-Uber-828.html#.Vp05oE-Wkuw>>. Acessado em: Jul. 2022.

SCHUMPETER, J. A. **History of Economic Analysis**. Oxford University Press: London. 1994. Tradução de Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.