



## NOTAS E ANOTAÇÕES SOBRE O APLICATIVO UBER

Dorivam Pires da Silva<sup>1</sup>

João Carlos Camargo<sup>2</sup>

Profa. Dra. Carla Alessandra Barreto<sup>3</sup>

Prof. Esp. César Augustus Mazzoni<sup>4</sup>

Profa. Ma. Ellen Almeida de Souza<sup>5</sup>

### RESUMO

O artigo aborda um assunto muito discutido, o qual vem provocando grandes debates em várias partes do mundo. Sem dúvidas o aplicativo Uber é um tema a ser discutido, avaliado e submetido a opinião pública, pois sua genialidade é passível de admiração por aqueles que já experimentaram sua funcionalidade e, em contra partida, repugnância pelos que se sentem prejudicados, tendo em vista que tal tecnologia pegou todos os acomodados de surpresa, trazendo instabilidades em suas atividades econômicas. Uber versus taxistas. Uma longa e acalorada discussão, onde muitos vão opinar, debater, legislar sem ter a devida competência, falar em prol de interesses particulares.

**PALAVRAS-CHAVE:** Aplicativo Uber. Taxistas. Polêmicas. Discussão.

### 1 INTRODUÇÃO

O presente artigo científico irá adentrar num mundo de discussões, onde a ideia é a conscientização para as inúmeras inovações tecnológicas que estão por vir e que irão impactar nas profissões mais simples e corriqueiras, gerando descontentamento, brigas, leis, protestos e conseqüentemente irá gerar grandes desafios para solução dos conflitos.

<sup>1</sup> Acadêmico do Curso de Direito da FAESB. E-mail: dorivam@globo.com.

<sup>2</sup> Acadêmico do Curso de Direito da FAESB. E-mail: realcredmais@hotmail.com.

<sup>3</sup> Doutora em Educação Escolar – UNESP, Mestra em Educação – UFSCar, Graduada em Ciências Sociais (UNESP), Diretora Acadêmica, Vice Presidente da CPA, Professora e componente dos colegiados da Faculdade de Ensino Superior Santa Bárbara (FAESB). E-mail: prof.carla.barreto@faesb.edu.br.

<sup>4</sup> Especialista em Direito Empresarial e em Direito Administrativo – LFG, Graduado em Direito - UNIP. E-mail: prof.cesar@faesb.edu.br.

<sup>5</sup> Mestra em Direito – UNIMEP, Especialista em Processo Civil. Graduada em Direito - Faculdade de Direito de Sorocaba e Professora na Faculdade de Ensino Superior Santa Bárbara (FAESB). E-mail: ellen.souza@faesb.edu.br.

## 2 APLICATIVO UBER

O Uber - que tem como significado, melhor, superior - nasceu através da ideia de dois norte americanos que já atuavam no mercado de tecnologia e informática. Foi na cidade de Paris, na França que Travis Kalanick, participando de um evento de tecnologia, precisou de um carro para levá-lo ao hotel e como já não havia mais táxi disponível para aquele dia, devido o horário estar avançado, ele e seu amigo Garret Camp imaginaram um serviço no qual fosse possível chamar um motorista particular através de um simples toque na tela do celular, para que clientes pudessem se deslocar com conforto e segurança.

De volta a cidade de São Francisco EUA, onde moravam, amadureceram a ideia e incrementaram-na. Em março de 2009, fundaram a empresa, que se utilizava da mistura de tecnologias como GPS, dentro de sistemas operacionais em smartphones. A tecnologia permitia que passageiros localizassem motoristas próximos de onde se estava. No início eram oferecidos carros executivos, como Mercedes Benz S-550 e Cadillac Escalade, ou seja, carros de alto padrão.

O serviço era semelhante a um táxi de luxo. A questão era como fazer para convencer os motoristas que já ofereciam esse tipo de serviço particular, quase sempre em parceria com hotéis, se tornarem parceiros desse novo sistema recém-criado.

Desde o início o Uber enfrentou grandes resistências por parte dos taxistas que se sentiam prejudicados. Depois da cidade de São Francisco, o serviço foi introduzido em Nova York, Seattle, Chicago, Boston e na capital Washington. Paris foi a primeira cidade fora dos Estados Unidos a receber o Uber, em 2011.

Em 2012 a empresa lançou o Uber-X, pelo qual qualquer proprietário de veículo poderia se cadastrar como motorista particular. A partir de então, os problemas começaram a aumentar, pois a tecnologia utilizada era disruptiva, ou seja, tinha o poder de criar e destruir mercados.

O Uber sempre esbarrou em questões legais, motivo pelo qual a empresa recorria a equipes de lobistas, advogados que contestavam legislações em vigor.

Diante de tanta pressão, resistência, ameaças e até episódios de violência, a empresa adotou uma postura incisiva, contra atacando seus oponentes, mais precisamente as empresas de táxis, acusando-as de formação de cartel, as quais prejudicavam a livre concorrência e conseqüentemente a sociedade.

No Brasil, o aplicativo Uber chegou em 15 de maio de 2014. A primeira cidade a receber a novidade foi o Rio de Janeiro e pouco tempo depois, entrou também na cidade de São Paulo.

O aplicativo funciona através de conexão com a Internet. A pessoa que deseja instalar esse serviço em seu celular se submete ao preenchimento de dados pessoais como: nome, endereço, CPF, RG e também o cadastramento de um cartão de crédito do qual seja titular. Feito os procedimentos, a empresa Uber manda uma mensagem, por meio do próprio aplicativo, dizendo que seus dados foram cadastrados com sucesso, deixando claro que o sistema já está pronto para ser utilizado.

Com o dispositivo instalado, assim que houver necessidade de se locomover de um lugar para outro, o cliente abre o aplicativo, o qual mostrará a posição em que a pessoa cadastrada se encontra no mapa, bem como os motoristas disponíveis mais próximos do local. Inserindo o destino no aplicativo, os motoristas próximos recebem a informação de que um passageiro está solicitando o serviço para um determinado destino, prevendo o tempo médio e o seu custo. Com essas informações, o motorista do Uber ou "uberista" (como são chamados), decide se aceita ou não o serviço proposto. Portanto, não há imposição alguma quanto a aceitação em atender aquele passageiro. A obrigação nasce no momento, em que o uberista, clica em "OK" no seu aparelho celular, que instantaneamente se comunica com o celular do solicitante, informando o nome do motorista, placa e modelo do carro, além do tempo que levará para sua chegada até o passageiro, bem como o tempo que será dispensado para seu destino.

Essa tecnologia possibilita que vários outros motoristas cadastrados no Uber ofereçam seus serviços naquele momento para o solicitante, porém cabe a este, a escolha do motorista através das avaliações que cada um possui, além de exibir a foto de cada um deles, com nome, modelo e placa do carro. É como se fosse um cardápio de opções, o qual havendo escolhido um deles, os demais são automaticamente desabilitados para aquela corrida.

Assim que o motorista for escolhido, instantaneamente estará com o nome do passageiro. Assim que se aproxima do passageiro, ao avistá-lo, deverá estacionar o veículo, descer do carro e abrir a porta para que o passageiro entre. Confirmado o nome e o destino, a viagem segue. O cliente tem a sua disposição, água em copo descartável, balas, chicletes, entre outros atrativos que possam agradar. Música, só se o cliente pedir. Se o passageiro for de sexo oposto, os motoristas são

aconselhados a levantar o espelho retrovisor central, a fim de desfocá-lo do olhar do cliente, evitando assim, um possível constrangimento.

Além desses aspectos favoráveis aos passageiros, existem outras recomendações para os uberistas, tais como: conversar, só se o cliente iniciar o diálogo e não aceitar gorjetas, ao menos que haja, grande insistência. O ar condicionado deve sempre ficar à disposição.

Terminada a viagem, o motorista repete o procedimento do embarque, ou seja, deverá descer e abrir a porta para o passageiro, antes porém, pedirá educadamente ao cliente que avalie o serviço prestado por ele, atribuindo uma nota para aquele motorista, por meio do próprio aplicativo. Isso serve para a empresa Uber, ter parâmetros de avaliação dos serviços prestados por seus colaboradores e constatando alguma falha, possa reciclar e aperfeiçoar seus motoristas, bem como subsidiar a decisão de outros clientes, no momento de sua escolha quanto ao motorista que irá transportá-lo. Da mesma forma, o motorista também avalia aquele passageiro. Assim, os outros motorista já ficam sabendo de antemão o perfil daquele passageiro, ou seja, se determinado passageiro foi avaliado com nota muito baixa pelos seus colegas, significa que o mesmo demonstrou um comportamento que desagradou ,seja por assédio, ignorância, informação desconhecida quanto ao destino, falta de educação, asseio, etc...

No caso dos motoristas que recebem com frequência avaliações baixas , são substituídos e não fazem mais parte da empresa. Já os passageiros mal avaliados ficam sujeitos a uma certa dificuldade em conseguir um atendimento rápido, isso por sua própria culpa. Entretanto, vale lembrar que essa situação é extremamente rara e se por ventura vier a ocorrer, todas as informações são superficiais e anônimas, de forma que não ocorrerá prejuízo da imagem de ninguém.

Outro item que merece destaque é o fato de não se falar em dinheiro, pois o pagamento será feito através do cartão de crédito, já cadastrado no momento da instalação do aplicativo. Essa facilidade é bem vista pelo fato de não precisar estar com o cartão em mãos, além do motorista não precisar andar com a chamada “maquininha do cartão”.

Através dessas funcionalidades, o Uber, vem ganhando a preferência do público e essa situação vem preocupando os tradicionais taxistas quanto a sua atividade econômica. Esses profissionais, temendo ficarem sem emprego, estão se mobilizando através de seus sindicatos e reivindicando dos poderes públicos constituídos, uma providência acerca do avanço do Uber, exigindo que leis sejam

criadas para proteção de seus interesses contra aquilo que eles chamam de "concorrência desleal."

Os profissionais taxistas também alegam que os uberistas não atendem as exigências que a lei determina para sua classe, como curso de capacitação, alvará de funcionamento e pagamento de taxas e impostos. Nesse ponto, os taxistas tem toda razão, porém, ao invocar a concorrência desleal, esses profissionais deixaram de observar que essa concorrência se faz quando se oferece exatamente o mesmo serviço e que, no caso do Uber, eles são bem diferentes.

Uma pessoa para ser taxista necessita ter autorização para essa atividade. Em São Paulo, por exemplo, esse documento é o "Condutax", que é expedido pela prefeitura. Para obtê-lo é necessário ter carteira de habilitação categoria "B, C ou D", apresentar atestado de antecedentes criminais e pagar uma pequena taxa. Esse documento, em geral, fica pronto no mesmo dia e ainda faz se necessário o alvará de estacionamento, que dependendo da cidade e de acordo com a disponibilidade, pode custar um valor altíssimo, tornando seu detentor um explorador do mercado de transporte público individual.

Toda essa demanda de gastos necessários para se tornar um taxista, bem como as taxas anuais que os mesmos são obrigados a pagar, serviu de argumentos para um entendimento que poderia levá-los ao personagem de vítima nessa demanda. Será que o Uber, presta um serviço isento de tributos, injustificando os motoristas tradicionais? Procurando analisar os fatos, percebe-se que um cidadão que consegue obter uma licença para a atividade de taxista, também goza de uma série de vantagens que merecem considerações, entre as quais, na cidade de São Paulo destacamos:

- a) Isenção de IPI e ICMS na compra de um veículo;
- b) Isenção total do IOF (caso a aquisição do veículo seja através de financiamento);
- c) Isenção do IPVA.

Para se ter uma noção básica do que corresponde esses benefícios, imaginemos por exemplo um veículo dos mais utilizados em táxis– Fiat Grand Siena Essence 1.6 16V, o qual custa em média, de acordo com a tabela FIPE, em agosto de 2016 , 51.913,00. Esse é o valor que uma pessoa comum paga para ter esse veículo, mas se a mesma for proprietária de uma vaga de táxi, ou seja, um alvará, pagará pelo mesmo veículo 36.339,10. Isso representa uma economia de 15.573,90. Notemos ainda que não consideramos a isenção do IOF, além do IPVA ,que para o

veículo citado custaria (sendo licenciado no Estado de São Paulo), mais 4% ao ano, ou seja, cerca de 2.000,00.

Com tanta vantagem apresentada cabe ainda lembrar que a maioria das concessionárias de veículos ainda apresentam mais descontos para os taxistas que escolherem suas marcas.

Porém, esses incentivos não são desfrutados pelos motoristas do Uber, que como qualquer cidadão, não se isentam de IPI, não tem descontos expressivos na compra de um veículo novo, bem como pagam IPVA integralmente. Assim sendo, não é preciso pensar muito para entender, que na verdade o Estado arrecada muito mais impostos com o carro comum dos uberistas do que com os taxistas.

Ainda não se falou que outra importante exigência sobre os motoristas do Uber é que o veículo a ser utilizado não poderá ter mais que oito anos de uso e todos os carros deverão ter obrigatoriamente “seguro”, com cobertura para os passageiros. Qualquer pessoa pode se cadastrar para prestar serviço de transporte individual no aplicativo Uber, desde que apresente a documentação necessária e seja aprovado pelo rigoroso padrão seguido pela empresa.

Esse padrão consiste em investigação social, através de certidão de antecedentes criminais e pesquisas junto a órgãos de trânsito. Os pretendentes também devem apresentar carteira de habilitação contendo autorização para exercer atividade remunerada. Em relação a segurança dos usuários e motoristas do Uber, a tecnologia empregada monitora e grava todos os percursos realizados, inviabilizando assim ações delitivas, como sequestros, roubos e assaltos. Até porque não há necessidade de transportar dinheiro durante a viagem.

As pessoas que já experimentaram esse tipo de aplicativo, de forma quase unânime só tecem elogios a novidade. “Foi uma experiência incrível, não esperava tanta cordialidade numa simples e curta viagem de rotina” (Bruno Carneiro de Camargo).

“Meu Deus, como seria possível criticar um serviço desses?” (Regina Campos).

“O mais legal é que já se sabe quanto vai custar a corrida” (<https://oescriba.org>).

Moro em Brasília, utilizei o aplicativo e foi uma surpresa... o motorista abriu a porta para mim, quando entrei no carro o descanso de braço já estava abaixado ...havia balas e água. Pude até conectar meu celular e ouvir minhas músicas (Thiago Matos de Souza).

Esses são alguns depoimentos de pessoas que se utilizaram dos serviços do aplicativo Uber.

Sabe-se ainda que, em alguns casos, não raros, os motoristas se apresentam de terno e gravata, uma livre iniciativa em agradar o cliente e conseqüentemente receber uma alta avaliação, de modo a subsidiar outros clientes a escolhê-lo.

Certamente que toda grande novidade vem acompanhada de incertezas e muita desconfiança.

Diante de tudo isso, os taxistas e principalmente os donos dos alvarás, juntamente com seus sindicatos, estão recorrendo ao ordenamento jurídico, invocando a justiça e pressionando os legisladores, no intuito de proibir a atividade do Uber no Brasil, bem como em outras partes do mundo.

Mas consideremos a nossa realidade para uma análise nesse momento: as grandes cidades brasileiras estão com o sistema de licenças para taxistas completamente saturados, devido ao número excessivo de táxis nas ruas, sendo que muitos aguardam anos para se obter uma licença. Em São Paulo, por exemplo, já não se expedem mais alvarás, e dessa forma, aqueles que possuem essa licença, acabam por comandar um mercado paralelo, tornando essas licenças muito valiosas, servindo para capitalizar grandes ganhos para seus titulares, mas por outro lado, escraviza os motoristas que são terceirizados para esse tipo de trabalho. É sabido que muitas pessoas influentes se enriqueceram, alugando licenças para taxistas novos na praça.

Segundo matérias jornalísticas, existem lugares, onde políticos comandam essas licenças e tem até profissionais liberais que compram esses alvarás como investimento para se obter lucros. Entre as pessoas que exploram essa mina vantajosa estão médicos, advogados, prefeitos, vereadores, pessoas que nunca dirigiram um táxi, mas que alugam esse direito para terceiros, que por sua vez, trabalham muito e ficam com a menor parte do dinheiro.

Com o sistema implantado pelo Uber, quaisquer uns desses taxistas poderão optar por trabalhar por conta própria. E isso está gerando uma guerra pela proibição ou legalização do sistema, porém, como falar em legalizar algo que não tem uma legislação e nem proibição pelas Leis? Dizem os representantes dos taxistas que a Lei 12.468/2011, determina que só os motoristas de táxis podem exercer essa atividade, mas observando-se o seu Artigo 2º, encontramos: “É atividade privativa dos profissionais taxistas a utilização de veículo automotor, próprio ou de terceiros, o transporte público individual remunerado de passageiros”. Fica claro que, esse

transporte é público e não privado. É justamente aí que o Uber se apoia inicialmente, entendendo que sua atividade é privada e não pública.

A Lei 12.587/2012, que fala sobre a mobilidade urbana, em seu artigo 3º pontua:

- Art. 3º [...]  
I - Quanto ao objeto:  
a) de passageiros;  
b) de cargas.  
II - Quanto as características do serviço:  
a) coletivo;  
b) individual.  
III - Quanto a natureza do serviço:  
a) público;  
b) privado.

A referida lei prevê, portanto, o transporte individual e privado, que são as características do Uber, quanto ao tipo e a natureza do serviço prestado.

Os defensores dos taxistas se voltaram para os poderes locais, buscando que prefeitos e vereadores pudessem defender seus interesses, criando leis e decretos proibindo a atividade do Uber nas cidades, mas novamente voltando às leis, no artigo 30 da Constituição Federal, encontra-se o seguinte texto: "É competência dos municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços de interesse local, incluindo o transporte coletivo."(BRASIL 1988)

Novamente temos que admitir que a última palavra adjetiva do transporte não coube ao caso em questão, visto que o Uber não é transporte coletivo.

Diz o artigo 5º da Constituição Federal, no parágrafo XIII : "É livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer" assim, pode-se afirmar que todo o cidadão tem o direito de exercer uma profissão e, no caso aqui específico, a profissão de motorista depende unicamente, para ser legal, da Carteira Nacional de Habilitação CNH, que é expedida por órgãos competentes do Estado.

Não serão poucos os que ingressarão nesse mercado de trabalho para sua subsistência. A concorrência naturalmente ocorrerá, portanto deixar esse mercado aberto somente para os taxistas, donos de alvarás e frotistas, seria sim infringir o que está exposto pela Constituição Federal em seu artigo 170:

- A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos a existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:  
[...]  
IV - livre concorrência;



V - defesa do consumidor;  
VI - busca do pleno emprego”.

O artigo 170 da Constituição Federal nos faz refletir sobre a forma como se organizam o transporte individual de passageiros, afinal, com novas licenças não sendo acessíveis por novos taxistas, os detentores das mesmas promovem um verdadeiro cartel, inibindo a livre concorrência, impondo seus preços aos consumidores e submetendo seus trabalhadores aos caprichos da gula capitalista. Vale lembrar que nada inovou nesse tradicional transporte em décadas de existência, não houve aprimoramentos, ninguém desse segmento pensou em melhorar ou prestigiar seus clientes. Muito pelo contrário, ao chamar um táxi em trânsito, o cidadão entra no veículo sem saber que ali está um motorista estressado, mal educado, mal vestido, carro em más condições de higiene, entre outras coisas.

Os motoristas que se cadastraram com seus veículos para trabalharem como "uberistas", não se incomodam com os táxis. Para eles, segundo pesquisas, existe mercado para todos, afinal muitos não se adaptam às inovações, além do que, várias pessoas não se valem de tecnologias e preferem o tradicional.

O aplicativo Uber, na pessoa de seu diretor no Brasil, Daniel Mangabeira, destaca a seguinte visão: “Os taxistas não querem ou não conseguem enxergar que a tecnologia chegou para uma rediscussão das formas tradicionais de se fazer as coisas, por isso, pisa no calo de setores estabelecidos”. Outro argumento a favor desse novo modelo, é a própria lei 12.965 (Marco Civil da Internet), a qual no seu artigo 2º declara:

“A disciplina do uso da internet no Brasil, tem como fundamento, o respeito à liberdade de expressão, bem como”:

[...]

V - A livre iniciativa, a livre concorrência e a defesa do consumidor;

VI - A finalidade social da rede.

No caso em análise, enquadra-se perfeitamente a livre iniciativa, a livre concorrência e certamente que os fins sociais também serão atingidos, levando em conta que se cria mais uma fonte de geração de renda ou complementação salário.

Há de se admitir que o aplicativo Uber é uma inovação tecnológica à serviço da sociedade, todavia não se falou nos lucros que a empresa, dona desse negócio, vai faturar. Certamente não será pouco, mas o mais importante para a sociedade é que outras empresas com semelhante sistema, já estão entrando no mercado, derrubando assim as possibilidades de monopólio nesse segmento. Segundo as

informações do aplicativo Uber, a empresa fica com 20% do valor das viagens e seus motoristas recebem semanalmente, via depósito bancário, os 80% restantes.

Ousamos acreditar que todos os motoristas de táxis que trabalham para os donos de alvarás, migrarão para o novo modelo de transporte proposto pelo Uber.

Os legisladores, apesar de verem muitas evidências de que o Uber não pode ser considerado ilegal, ainda ficam dividindo opiniões a respeito do assunto. Algumas câmaras municipais, como por exemplo, na cidade de São Paulo, tiveram vereadores criando projetos de leis para proibir o Uber. Algumas prefeituras arbitraram multas e apreenderam carros dirigidos por "uberistas". Até Assembleias Legislativas se colocaram como no dever de resolver a questão tão aclamada pelos interessados.

Na cidade de São Paulo, a câmara de vereadores discutiu, um projeto de lei proibindo o Uber, sendo 54 vereadores contra o Uber e apenas 01 se declarando a favor de uma regulamentação para o novo modelo.

Cabe nesse momento da discussão, salientar que antes de imaginar uma saída simples, rápida e fácil, quase sempre esta, proposta por políticos imediatistas, convém se munir de todo o aparato jurídico disponível, fazendo a coisa legal, sempre primando o bem social. Para não se ferir os princípios nada mais sensato que ler e interpretar o significado das normas pois, caso contrário, poderemos ficar à mercê de legisladores que estão mal informados quanto as suas competências para legislar em certas situações conflituosas como a que se apresenta. Diz-se acerca dos últimos acontecimentos a respeito desse caso do aplicativo Uber. É o que diz a Digníssima Ministra do Superior Tribunal de Justiça, Fátima Nancy Aldrighi, a qual declarou em sua oratória durante o "II Congresso Brasileiro de Internet" realizado pela Associação Brasileira de Internet (ABRANET), em Brasília: "Não cabe aos municípios, distritos ou Estados, legislar, se o Uber pode ou não seguir operando no país, isso porque tais esferas só podem legislar sobre transporte público coletivo", disse a Ministra. Ela defendeu que a empresa responsável pelo aplicativo Uber nada mais faz do que intermediar um contrato de transportes e destacou que o Código Civil prevê este tipo de contrato.

O Código Civil estabelece em seu artigo 730, a seguinte redação: "Pelo contrato de transporte alguém se obriga, mediante retribuição, a transportar de um lugar para outro, pessoas ou coisas". Entende-se que o contrato existe e é legal, conforme a Ministra citou, anteriormente visto. Quanto a falta de competência das câmaras e assembleias, respectivamente municipais e estaduais, o artigo 22 da

Constituição Federal declara que: "compete privativamente à União, legislar sobre: XI - Transito e Transportes".

Considerando todos os fatos narrados, juntando-se os anseios de ambas as partes, considera-se que estamos mergulhados num mar de inovações tecnológicas que naturalmente vão reger o nosso modo de vida, mingando o espaço para aquilo que é ultrapassado. O Uber mostra bem que pequenos grupos dominadores de certos segmentos deverão rever conceitos e se abrirem para uma economia compartilhada. Não há mais espaço para modelos arcaicos. As leis não poderão garantir direitos para os que insistem em não acordar para a realidade e pensar de forma coletiva.

Segundo a ministra Fátima Nancy Aldrighi (2015), não há sinais de que o STF (Supremo Tribunal Federal) vá alterar as normas estabelecidas, mudando sua orientação se e quando provocado a julgar a constitucionalidade de leis estaduais ou municipais que pretendem regular no âmbito digital, o serviço de transporte privado individual de passageiros".

O aplicativo Uber, por meio de seu diretor no Brasil, Daniel Mangabeira, avaliou de forma extremamente positiva a tecnologia imposta à atualidade, considerando que o tipo de modelo de negócio que se propõe é que não é preciso ter, mas sim, como acessar. É uma mobilidade urbana mais eficiente. Ele acredita que está se incentivando um novo sistema econômico e social, revolucionando a mobilidade urbana.

### 3 CONCLUSÃO

O artigo descrito tratou desse tema que envolve muito interesse político e econômico e que, se não for cuidadosamente avaliado, fechará as portas para grandes oportunidades que ainda surgirão. Embora a neutralidade seja primordial há quem escreve, diante desse tema é difícil não demonstrar certa afinidade para aquilo que vem trazer igualdade, bem estar, segurança, inovação, além da tão buscada finalidade social.

Na verdade, o Uber não oferece serviços de táxis, também não se trata de transporte clandestino de passageiros, mas sim um modo alternativo de deslocamento viário com tempo otimizado, garantido pela tecnologia utilizada. Não há como negar que o novo serviço impressiona pela sua fantástica organização e performance, porém sem nenhuma regulamentação pelas leis brasileiras.

Ora, não se achou nenhuma deficiência nesse novo modelo de transporte, no entanto vale lembrar que existem em algumas cidades, dispositivos que facilitam a fluidez dos veículos caracterizados como táxis, como por exemplo, os corredores exclusivos, usados por ônibus e táxis. No caso do Uber, esses veículos não possuem essa facilidade, mas por outro lado, os mesmos possuem toda sorte de tecnologia disponível, a qual objetiva encurtar caminhos e driblar congestionamentos em tempo real. Tudo isso, sem dúvida vem contribuir também para um trânsito melhor, distribuindo fluxos de veículos para vias pouco utilizadas.

É a modernidade que chegou, embora educada, não pediu licença, veio para ficar. Certamente nos adequaremos a toda boa novidade que surgir.

### REFERÊNCIAS:

ABRANET. Brasil, 2016. Disponível em < <http://www.abranet.org.br/>>. Acesso em: 08 abr. 2016.

BRASIL. Constituição Federal de 1988. Promulgada em 5 de outubro de 1988. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 5 out. 1988. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 03 mai. 2016.

\_\_\_\_\_. Lei n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002. Institui o Código Civil. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, p. 1, 11 jan. 2002. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2002/l10406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/l10406.htm)>. Acesso em: 20 mai. 2016.

\_\_\_\_\_. Lei n. 12.468, de 26 de agosto de 2011. Regulamenta a profissão de taxista; altera a Lei nº 6.094, de 30 de agosto de 1974; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, p. 1, 29 ago. 2011. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/L12468.htm)>. Acesso em: 22 abr. 2016.

\_\_\_\_\_. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, p. 1, 4 jan. 2012. Disponível em: <

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>. Acesso em: 07 mai. 2016.

\_\_\_\_\_. Lei n. 12.965, de 23 de abril de 2014. Estabelece princípios, garantias, direitos e deveres para o uso da Internet no Brasil. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, p. 1, 24 abr. 2014. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l12965.htm)>. Acesso em: 03 mai. 2016.

SECRETARIA DA FAZENDA DO ESTADO DE SÃO PAULO ,2016. Disponível<  
[ldg.receita.fazenda.sp.gov.br/](http://ldg.receita.fazenda.sp.gov.br/)>acesso em 30 mai 2016.

[www.ipva.fazenda.sp.gov.br/](http://www.ipva.fazenda.sp.gov.br/)>acesso em 30 mai 2016.

CÂMARA. Câmara Municipal de São Paulo, São Paulo, 2016. Disponível <  
<http://www.camara.sp.gov.br/>>. Acesso em: 18 abr. 2016.

PREFEITURA. Prefeitura de São Paulo, São Paulo, 2016. Disponível em <  
<http://www.capital.sp.gov.br/portal/>>. Acesso em: 18 abr. 2016.

SEBRAE. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, Brasil, 2016. Disponível em < <http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae>>. Acesso em: 27 abr. 2016.

UBER. Brasil, 2016. Disponível em <<https://www.uber.com/pt/>>. Acesso em: 02 abr. 2016.

[www.estadao.com.br/geral/taxista/uber](http://www.estadao.com.br/geral/taxista/uber)

[www.folhadomotorista.com.br/](http://www.folhadomotorista.com.br/)>acesso em 29 mai 2016.

[www.fiatapplauso.com.br/](http://www.fiatapplauso.com.br/) /> acesso em 01ago 2016. Fone: (15) 3205-9400